



Ambassade de France au Vietnam
Service économique de Hanoi

Hanoi, le 6 octobre 2023
Rédactrice : Le Phuong Thao
Visa : P. Martin & Ph. Fouet

Le trafic aérien vietnamien en 2023 : le défi des infrastructures

Résumé :

- Après avoir enregistré une croissance du trafic aérien de l'ordre de 16% à 18% par an sur la période 2011-2019, l'industrie aérienne du Vietnam a été durement touchée par la crise sanitaire à partir de 2020 ; fin 2023, elle est néanmoins en bonne voie pour atteindre son niveau d'avant-crise et les perspectives de croissance du secteur restent favorables à l'horizon 2030.
- Le schéma directeur du transport aérien 2021-2030 à horizon 2050, approuvé le 7 juin 2023, prévoit l'exploitation de 30 aéroports au Vietnam (soit huit de plus qu'aujourd'hui), dont 16 domestiques et 14 internationaux d'ici 2030 ; et de 33 aéroports à horizon 2050 (soit onze de plus qu'aujourd'hui), dont 19 domestiques et 14 internationaux;
- Afin d'atteindre l'objectif d'accueillir environ 275,9 millions de passagers d'ici 2030, le montant des investissements prévus pour les infrastructures aéroportuaires devrait atteindre 420 000 Mds VND (équivalent à 17,8 Mds USD, soit 22 % du secteur transport) ;
- Toutefois, le financement pour moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires se heurte à plusieurs difficultés dans un contexte de la récession mondiale et de ralentissement de la croissance au Vietnam.

I. Après avoir été fortement impacté par la crise sanitaire, le trafic aérien vietnamien devrait dépasser les niveaux de 2019 d'ici début 2024

Le Vietnam a enregistré une croissance du trafic aérien de de 16% à 18% par an en période 2011-2019. Sur la période 2014-2019, le Vietnam était le cinquième pays au monde connaissant la croissance aérienne la plus rapide (après la Chine, les Etats-Unis, l'Inde et l'Indonésie)¹, du fait de l'explosion du tourisme, de la dispersion géographique de ses pôles économiques et sites touristiques (1 760 km entre Ho Chi Minh Ville et Hanoi) et de ses faibles infrastructures routières et ferroviaires. Le Vietnam affichait alors les plus fortes prévisions de croissance du trafic aérien passager de l'ASEAN (+17,4% pour la période 2016-2021, par rapport à un taux moyen de 6,1% pour l'ensemble des pays de l'ASEAN). En 2019, [le trafic aérien](#) a poursuivi sa dynamique de forte croissance (116 millions de passagers, +12 % par rapport à l'année 2018), les compagnies vietnamiennes ayant transporté à elles-seules 53,2 millions de passagers et près de 1,5 M tonnes de marchandises ; respectivement + 8% et 11% par rapport à 2018².

En 2020, sévèrement touchée par la crise sanitaire l'industrie aérienne du Vietnam a connu des pertes totales estimées à 780 M USD. Le trafic aérien passager a chuté pour atteindre près de 66 M passagers (- 43,5% par rapport à 2019), tandis que le transport de marchandises a diminué de 15 %, atteignant 1,3 million de tonnes. Les revenus ont enregistré une forte baisse (-61% par rapport à 2019). L'entreprise publique en charge de la gestion et opération des infrastructures aéroportuaires, Airport Corporation of Vietnam (ACV), a enregistré en 2020 une perte de 79% de ses revenus - principalement lié à la chute des droits de trafic aérien. Pour **l'année 2021**, le nombre de passagers transportés est descendu à 30,3 M (- 74%).

Année	2016	2017	2018	2019	2020
Passagers internationaux	24	30,3	36,7	41,8	7,4
Passagers domestiques	57	63,8	66,9	74,6	57,8
Total des passagers (en M)	81	94,1	103,5	116,3	65,2

Source : [ACV](#)

Depuis mars 2022, date à laquelle les autorités vietnamiennes ont à nouveau autorisé les vols internationaux réguliers vers le Vietnam et la réouverture des frontières du pays, le marché national de l'aviation connaît à nouveau une forte croissance et est considéré comme l'un des marchés les plus dynamiques post-pandémie. Selon les analyses d'Airbus, en collaboration avec l'Association internationale du transport aérien (IATA), [le marché intérieur de l'aviation au Vietnam](#) a connu le redressement le plus rapide du monde, avec un taux de croissance de 123 % par rapport à la même période en 2019. Le nombre total de passagers aériens transitant par les aéroports nationaux a atteint, fin 2022, plus de 80% du pic atteint en 2019.

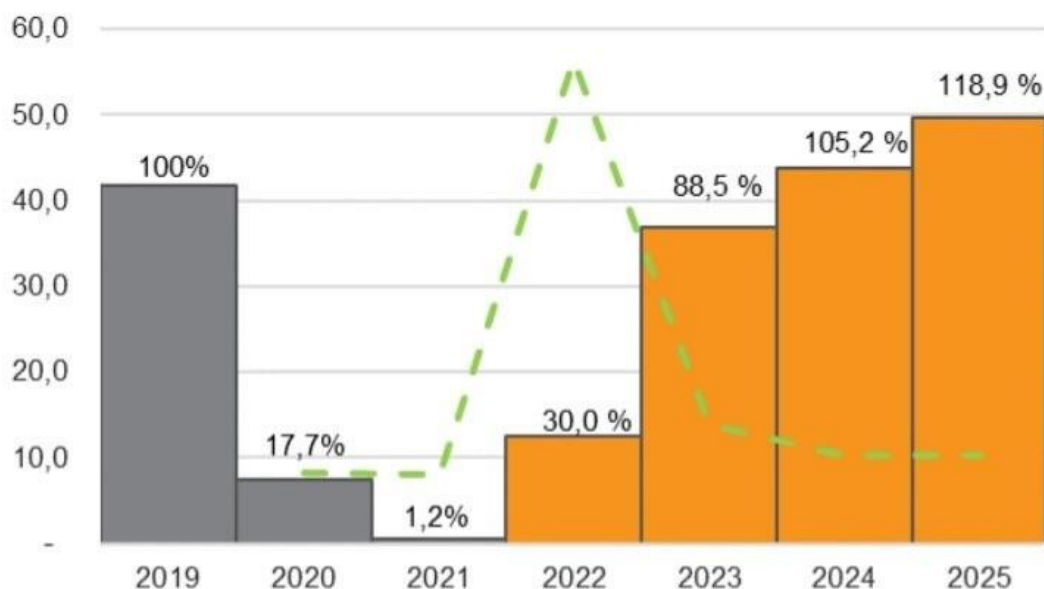
Début 2023, IATA a prévu une reprise progressive du secteur à l'échelle mondiale : le transport aérien de passagers internationaux et domestiques atteindrait respectivement 80 % et 95% de ses niveaux de 2019. **Pour le Vietnam, la reprise complète est prévue pour fin 2023** avec 80 M passagers et 1,44 M tonnes de marchandises, soit une croissance de 45,4% et 15%, respectivement, par rapport de l'année 2022 (+1% et 14,8% par rapport à 2019)³. Le nombre des passagers sur les six premiers mois de l'année a atteint 34,7 M (+ 49,6% par rapport à la même période de 2022 et 48,2% du plan annuel) avec 14,7 M

¹ Source Association internationale du transport aérien (IATA)

² Source : CAAV.

³ Dans le détail, 45,5 millions de passagers domestiques (+5% et +22% par rapport de l'année 2022 et 2019, respectivement) et 34 millions de passagers internationaux, (3 fois par rapport de l'année 2022 et équivalent à 83,5% par rapport de 2019).

visiteurs internationaux (45,3% du plan annuel). Le trafic aérien international a été multiplié par cinq par rapport à la même période de 2022, et atteignant 72% des volumes la même période de 2019⁴.



Graphique 1. Prévisions du nombre des touristes internationaux (en millions) du Vietnam à horizon 2025 - Source: CAAV et VNDirect Research.

D'ici à 2030, les perspectives de croissance du marché du transport aérien restent favorables malgré plusieurs difficultés :

- le retour des touristes russes n'est pas attendu avant le T3 2023. Concernant le marché chinois (les touristes chinois représentaient 34,5% de la totalité des touristes internationaux), malgré l'ouverture de la Chine le 8 janvier 2023, la reprise complète n'est pas attendue avant le T1 2024 et tarde encore à se concrétiser ;
- en raison de la tension Russie-Ukraine, les prix des carburants pour les avions ont connu un record en 2022-2023 depuis 2015. L'augmentation des frais de fonctionnement devrait entraîner l'augmentation du prix du billet, conduisant à une demande décroissante du trafic aérien ;
- enfin, le secteur devrait faire face à la hausse des taux d'intérêt et à un dollar fort, qui va impacter les chiffres d'affaires et le plan de l'extension de la flotte des compagnies aériennes.

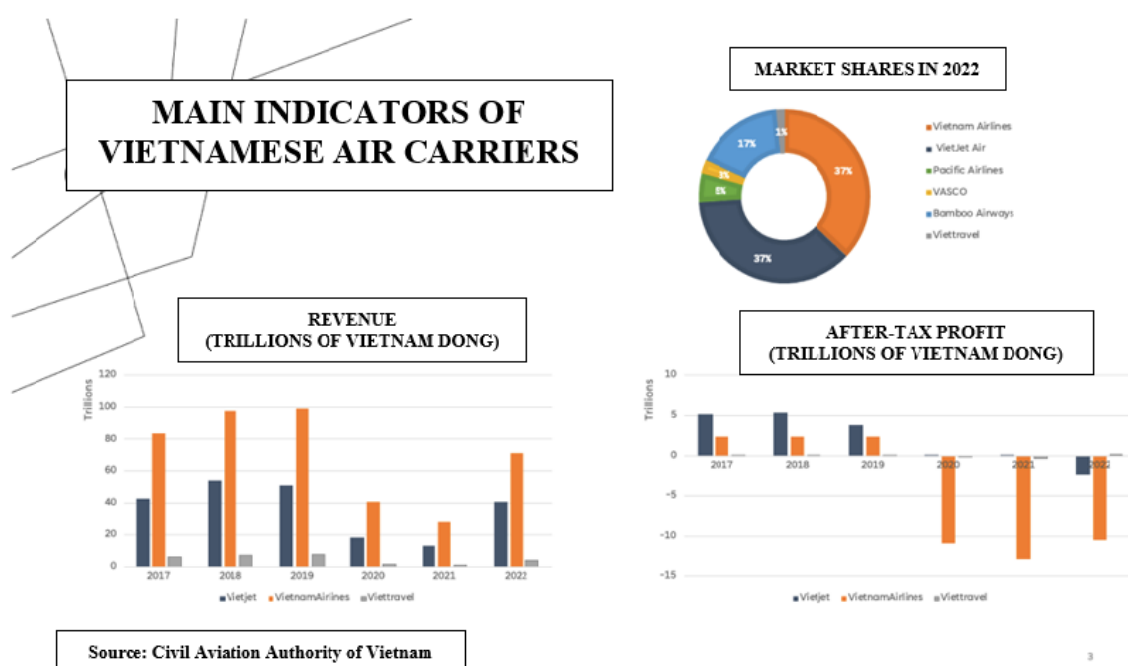
Pour accompagner la croissance du secteur, le gouvernement vietnamien ainsi a révisé son schéma directeur du transport aérien pour la période 2021-2030, à l'horizon 2050 par la Décision 648/QĐ-TTg du 7 juin 2023 signée par le Premier ministre.

⁴ Les marchés les plus dynamiques sont les suivants : la Thaïlande, l'Indonésie, l'Australie (augmentation de 10 à 30% par rapport de 2019), le Japon, revenu à peu près à son niveau de 2019, et l'Inde. Selon les prévisions de la CAAV, le marché domestique continuerait à croître de 7 à 10% au deuxième semestre, tandis que le marché international enregistrerait un taux de croissance plus élevé. En 2023, le nombre des passagers transporté devrait ainsi atteindre 76,3 M. Ainsi, le trafic aérien devrait retrouver son niveau d'avant crise entre fin 2023 et début 2024.

II. Les nouvelles ambitions des compagnies aériennes vietnamiennes et l'ouverture de nouvelles lignes mettent sous tension des infrastructures déjà saturées

Le secteur aérien vietnamien est tiré par la croissance des compagnies historiques⁵ et l'arrivée de nouveaux acteurs. Vietnam Airlines (VNA), la compagnie aérienne nationale du Vietnam, et VietJet Air (VJA), la première compagnie aérienne privée low-cost vietnamienne sont les deux leaders qui dominent le marché local avec plus de 75 % du marché domestique (respectivement 33,5 et 42,2 % de parts de marché en 2019⁶). Bamboo Airways, dont le premier vol a eu lieu en 2019, a connu une forte croissance en un an et est devenue la troisième compagnie avec 12,1% des parts du marché domestique fin 2019. Pacific Airlines (ex-Jetstar Pacific), low-cost de VNA (70% du capital), est la quatrième compagnie qui opère sur le marché domestique (10,6% du marché fin 2019) tandis que VASCO est la cinquième (1,6%). D'autres compagnies aériennes sont récemment entrées sur le marché : Vietstar Airlines, qui fournit des vols charter et de loisir, a eu sa licence validée en 2019 ; Vietravel Airlines (Groupe Vietravel), qui a obtenu sa licence d'exploitation en 2020 et qui a opéré son premier vol commercial en 2021.

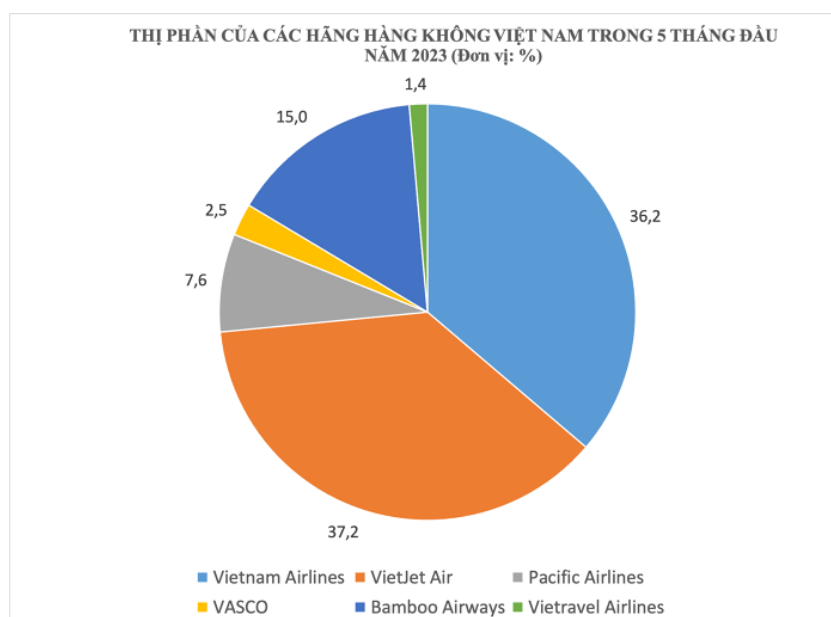
On ne devrait pas voir arriver de nouveaux acteurs avant la pleine reprise du marché. En 2020, Le Ministère des Transport (MoT) a proposé au Premier ministre de ne pas autoriser l'entrée de nouvelles compagnies aériennes sur le marché avant 2022 – la date initialement prévue pour la reprise de l'aviation vietnamienne. Vinpearl Air a retiré sa demande début 2020 tandis que l'avenir de la demande de licence de Kite Air est encore incertaine. Enfin, la récente proposition de la création d'IPP Air Cargo - première compagnie aérienne vietnamienne destinée uniquement au transport de marchandises – était soumise aux autorités en janvier 2022 a été retirée en octobre 2022 en raison des difficultés conjoncturelles.



**Graphique 2. Répartition du marché en 2022,
Chiffres d'affaires & bénéfices des compagnies aériennes du Vietnam en 2017-2022**

⁵ Avant la crise sanitaire, le pays projetait d'accroître sa flotte aérienne avec un objectif annoncé de 220 avions sous flotte vietnamienne pour 2020, 400 avions pour 2030.

⁶ Il faut noter que fin 2017, la part du marché de VietJet Air a dépassé Vietnam Airlines pour la première fois : respectivement 43 et 42 %.



Graphique 3. Répartition du marché des 6 compagnies aériennes du Vietnam sur les cinq premiers mois 2023

Alors que seuls Vietravel et Vietjet étaient bénéficiaires nets en 2022), la situation financière des compagnies aériennes vietnamiennes s’est améliorée en 2023 :

- Le Groupe Vietnam Airlines groupant Vietnam Airlines, Pacific Airlines et Air Services Company (VASCO) a annoncé le 31 juillet 2023 qu’il avait transporté 11,8 M passagers lors des six premiers mois 2023 (+ 28,2% par rapport de la même période de 2022) et occuper 43% du marché (36,2% pour le seul groupe Vietnam Airlines). Vietnam Airlines a enregistré un chiffre d’affaires en forte hausse (44 000 Md VND ; +47%), même si la compagnie a publié un 14ème trimestre consécutif de résultats négatifs pour la période avril-juin 2023 ;
- Les résultats consolidés de Vietjet Air sont aussi en forte amélioration : les recettes progressent de 87% par rapport à la période correspondante de 2022 (notamment grâce au triplement du chiffre d’affaires sur les vols internationaux), passant de 680 M USD à 1,3 Md USD, alors que le bénéfice net fait apparaître un quasi-triplement (il passe de 6 M USD en 2022 à 16,6 M USD) et devenu leader en termes du part de marché avec 37,2%.

Parmi les compagnies aériennes, avec sa flotte de 103 avions, Vietjet Air devient le leader dans l’ouvertures des nouvelles lignes. Au seul T2 2023, la compagnie a ouvert 11 nouvelles lignes internationales pour Australie, l’Indonésie et l’Inde, contribuant à l’extension de son réseau à un total de 120 lignes (75 internationales et 45 domestiques). De son côté, Vietnam Airlines a repris la totalité des lignes domestiques et exploite 90% de ses lignes internationales par rapport à la période avant-Covid. Avec l’ouverture de la ligne Ha Noi- Ca Mau le 29 avril 2023, Bamboo Airways a atteint son objectif de connecter tous les 22 aéroports nationaux. Enfin, au-delà du marché domestique, 52 compagnies étrangères et 5 compagnies vietnamiennes opèrent 143 lignes internationales liant le Vietnam et 29 pays et territoires. Marchés international et domestiques combiné, au premier semestre 2023, VietJet est également leader, avec [44% des parts de marché](#) contre 35,9% pour Vietnam Airlines.

III. Les infrastructures aéroportuaires existantes ont dépassé la limite de leurs capacités

Avec 22 aéroports dont 9 aéroports internationaux⁷, le Vietnam dispose aujourd'hui d'une capacité totale d'accueil d'environ 104 M passagers par an mais avant le Covid-19 en 2019, le nombre des passagers dans les aéroports avait déjà atteint 116,5 M. Les aéroports de Noi Bai (Hanoi), Tan Son Nhat (Ho Chi Minh Ville), Cam Ranh, Phu Quoc et Da Nang totalisent 86% du trafic passager. A l'exception de l'aéroport de Phu Quoc, tous sont aujourd'hui saturés.

L'aéroport International de Noi Bai (capacités de 22 M passagers / an) est le seul aéroport à desservir Hanoi, la capitale du Vietnam. Il dispose de deux terminaux, le Terminal 1 (domestique) d'une capacité de 12 M de passagers par an (15 M une fois que la rénovation en cours aura été achevée) et le Terminal 2 (international), d'une capacité de 10 M de passagers par an (qui sera portée à 15 M une fois les travaux d'extension achevés). En 2019, l'aéroport a accueilli 29 M passagers soit plus que sa capacité théorique de 22 M. L'aéroport est donc saturé et nécessite la mise en œuvre rapide d'un plan de développement.

A Ho Chi Minh Ville, l'aéroport de Tan Son Nhat a accueilli 41,1 M passagers en 2019, soit bien au-delà de ses capacités théoriques de 28 M passagers par an. L'aéroport de Da Nang, d'une capacité de 10 M passagers a accueilli 15,5 M passagers en 2019. L'aéroport de Cam Ranh d'une capacité de 6,65 M passagers (province de Khanh Hoa) est dans la même situation (9,7 M passagers en 2019). Doté d'une capacité théorique de 5 M passagers, l'aéroport de Phu Quoc a accueilli 3,7 M passagers en 2019 et 5,5 M passagers en 2022, et devrait accueillir 7 M passagers dès 2025. Enfin, les aéroports Tho Xuan (province de Thanh Hoa), Cat Bi (aéroport de Haiphong, grand port industriel du nord du Vietnam qui se développe rapidement), Vinh (province de Nghe An), Phu Cat (Quang Binh) et Tuy Hoa (Phu Yen) atteignent déjà leur capacité maximum et les autres aéroports vietnamiens atteindront bientôt la limite de leur capacité.

Malgré la construction de l'aéroport international de Long Thanh (qui doit desservir Ho Chi Minh-ville et sa région), qui a d'ores et déjà pris du retard, et l'extension de autres projets prioritaires en cours, le rythme de construction des infrastructures est de loin inférieur à la croissance du trafic aérien à court terme. En conséquence, les aéroports vietnamiens devraient être fortement congestionnés dès fin 2023 – 2024 quand le marché international reprend sa pleine activité.

IV. Un plan de développement ambitieux des infrastructures aéroportuaires avec pour objectif de faire du Vietnam un hub régional en Asie du Sud Est à horizon 2030

Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires devient donc primordial pour les autorités vietnamiennes, qui doivent en outre anticiper la demande future. Le 7 juin 2023, le Premier ministre a ainsi signé la Décision N°648/QĐ-TTg, approuvant le schéma directeur pour le développement du système national des aéroports pour la période 2021-2030 avec horizon 2050. Résultat d'un travail de cinq années, ce plan prévoit notamment de faire de Hanoi et Ho Chi Minh Ville deux hubs régionaux d'ici 2050⁸. Cette planification a fixé l'objectif que d'ici 2030, les aéroports transporteront 275,9 M

⁷ Source ACV, opérateur des aéroports. L'aéroport de Na San, en travaux, est comptabilisé ainsi que celui de Van Don développé par le groupe privé Sun.

⁸ Le secteur aérien et aéroportuaire reste essentiellement géré par l'Etat. L'autorité de l'aviation civile - CAAV (Civil Aviation Administration of Vietnam), sous la tutelle du Ministère des Transports (MoT), assure la planification

passagers (soit une part de marché mondiale de 1,5 à 2%) et traiteront 4,1 M tonnes de fret (0,05 à 0,1% du marché mondial). La croissance du nombre de passagers est estimée à 8% pour la période 2020-2030⁹. Parallèlement, les projections de croissance du marché du transport de marchandises tablent sur 12% pour la période 2020 – 2030¹⁰. Ce schéma directeur du transport aérien priorise l'investissement dans les aéroports les plus importants tels que Noi Bai (Hanoi), Tan Son Nhat (Ho Chi Minh Ville), Long Thanh (aéroport international de Ho Chi Minh Ville actuellement en cours de construction dans la province limitrophe de Dong Nai), Da Nang, Cam Ranh et Phu Quoc.

A l'horizon 2030, ce schéma directeur revoit finalement à la hausse le chiffre initial de 28 (prévu en 2018) en prévoyant 30 aéroports en opération, grâce à la construction de 8 nouveaux aéroports:

- **16 domestiques** : Lai Chau, Dien Bien, Sa Pa, Na San, Dong Hoi, Quang Tri, Phu Cat, Tuy Hoa, Pleiku, Buon Ma Thuot, Phan Thiet, Rach Gia, Ca Mau, Con Dao, Thanh Son et Bien Hoa (Thanh Son et Bien Hoa, deux anciens aéroports militaires devenus aéroports à usage dual).
- **14 internationaux** : Van Don, Cat Bi, Noi Bai, Tho Xuan, Vinh, Phu Bai, Da Nang, Chu Lai, Cam Ranh, Lien Khuong, Long Thanh, Tan Son Nhat, Can Tho et Phu Quoc.
- **8 nouveaux aéroports** sont ainsi prévus pour 2030, avec la construction de l'aéroport international de Long Thanh, ainsi que celle des aéroports domestiques de Lai Chau, Sapa, Na San, Quang Tri, Phan Thiet, Thanh Son et Bien Hoa.

La mise en œuvre de cette première phase nécessitera de trouver des moyens dans des délais réduits. Les principaux obstacles semblent être l'absence de cadre juridique pour les usages spéciaux auxquels pourraient être dédiés certains aéroports (voir *infra*) et la mobilisation des financements pour mettre en œuvre des projets dès 2024-2025, en vue d'une construction sur la période 2027-2028 et une mise en service, d'ici 2030. Par conséquent, la congestion des aéroports vietnamiens risque de s'aggraver sévèrement.

L'aéroport spécialisé, conçu pour des fins spéciales d'aviation ou de transport de passagers et de marchandises, plutôt que pour le transport public en général semblait une option afin de réduire la surcharge des grands aéroports. Cet usage est bien mentionné dans ce schéma directeur de transport aérien. Selon la réglementation vietnamienne actuellement en vigueur, les provinces qui souhaitent développer ce type d'aéroports prennent l'initiative pour planifier et mobiliser des ressources et le Ministère de la Défense est chargé d'approuver la localisation en concertation avec le Ministère des Transports.

A horizon 2050, l'aéroport international de Cat Bi (Hai Phong) sera remplacé par l'aéroport international de Hai Phong- (deuxième aéroport de la ville). Moins urgent, l'aéroport actuel (Cat Bi) n'étant pas saturé, la localisation de ce nouvel aéroport est maintenue comme approuvée par le Premier ministre dans la Décision n ° 640 / QD-TTg datée du 28 avril 2011 dans le district de Tien Lang et les critères seront étudiés et définis après 2030. Trois nouveaux aéroports domestiques seront par ailleurs développés, dont Cao Bang, Cat Bi et Sud de Hanoi - le second aéroport à Hanoi, portant **le total à 33 dans tout le pays**. La localisation et les critères du deuxième aéroport de Hanoi seront étudiés et définis avant 2030.

aéroportuaire, la gestion étatique et la réglementation aérienne et aéroportuaire tandis que la réalisation des investissements et l'exploitation commerciale sont confiées à ACV – Airports Corporation of Vietnam.

⁹ Concernant l'aéroport de Noi Bai (Hanoi), l'ampleur de la reprise post-COVID a été sous-estimée par les autorités.

¹⁰ Le ministère des Transports a aussi déclaré que 95% de la population se trouverait à moins de 100 km d'un aéroport d'ici 2030 et 97% d'ici 2050, ce qui est supérieur à la moyenne mondiale actuelle de 75% et équivalent aux autres pays de la région.

Ce schéma directeur mentionne les projets d'importance nationale et les projets prioritaires, en l'occurrence : la nouvelle construction ou l'extension des aéroports internationaux importants que sont Long Thanh, Tan Son Nhat, Noi Bai, Da Nang, Cam Ranh et Phu Quoc ; et la nouvelle construction ou extension des aéroports situés dans les zones montagneuses, côtières¹¹.

Ce schéma directeur prévoit également :

- La localisation des centres logistiques dans les grands aéroports ayant une demande de transport de plus de 250 000 tonnes/an ; Noi Bai, Tan Son Nhat, Van Don, Cat Bi, Da Nang, Chu Lai, Long Thanh et Can Tho sont mentionnés ; la création d'un centre logistique intermédiaire pour les marchandises internationales est par ailleurs prévue à l'aéroport de Chu Lai (plus grand aéroport régional du pays) ;
- La localisation des centres de formation/entraînement de vol dans les aéroports ayant une activité moyenne et les conditions favorables au trafic aérien ; Chu Lai, Rạch Giá và Cà Mau sont mentionnés comme prioritaires ;
- La construction des centres de maintenance et de réparation des avions dans les aéroports internationaux comme Noi Bai, Da Nang, Tan Son Nhat, Chu Lai, Cam Ranh, Can Tho et Long Thanh, ainsi qu'à Chu Lai

Il est important à noter que **ce schéma directeur est très ouvert**, permettant d'ajouter d'autres aéroports locaux potentiels lorsqu'ils sont éligibles. De nombreuses localités souhaitent avoir accès aux aéroports pour promouvoir le développement socio-économique¹². Le ministère des Transports travaille avec le ministère de la Défense nationale et les localités pour examiner chaque aéroport et définir un ensemble de critères pour évaluer la demande et l'efficacité. Au cas où la demande est pertinente et l'efficacité est justifiée, le ministère des Transports fera un rapport au gouvernement pour ajuster le plan.

V. La mobilisation des ressources pour développer l'infrastructure aéronautique reste complexe

Sur la période 2011-2020, **plus de 95 000 Mds VND** (environ 4 Mds USD) ont été mobilisés (dont seulement 12,5% issus du budget de l'Etat), soit environ **9,2%** du montant d'investissement pour tout le secteur des transports. Ce montant n'a néanmoins répondu que 60% du besoin. Pour atteindre l'objectif de capacités d'accueil de 275,9 millions de passagers d'ici 2030, le montant des investissements prévus pour les infrastructures aéroportuaires devrait atteindre **420 000 Mds VND (17,8 Mds USD** , soit **22 %** du montant total dédié au secteur des transports sur la période). Ce financement sera mobilisé depuis différentes sources dont notamment les fonds publics et les fonds hors budget. Selon [les calculs](#) du ministère des Transports, le financement venant du budget d'Etat et de ACV semble répondre seulement 65,8% des besoins.

Dans le schéma directeur du transport aérien pour la période 2021-2030 avec vision 2050, différentes solutions de mobilisation de capitaux d'investissement sont envisagées. **Pour les aéroports d'importance nationale, comme par exemple l'aéroport de Long Thanh, les aéroports ayant des**

¹¹ Une autre nouveauté à noter, après mise à jour, la superficie totale à niveau national jusqu'au 2030 augmente de 20.378,41 ha à 23.831,72 ha (+3.453,31 ha) et en 2050 de 22.481,77 ha à 26.089,25 ha (+ 3.607,48 ha).

¹² La liste des 12 aéroports dans l'annexe III : Ha Giang dans le district de Bac Quang, Yen Bai dans la ville de Yen Bai, Tuyen Quang dans le district de Na Hang, Gia Lam à Hanoi, Bac Ninh dans le district de Gia Binh, Ha Tinh dans le district de Cam Xuyen, Kon Tum dans le district de Kon Plong, Quang Ngai dans le district de Ly Son, Binh Thuan dans le district de Phu Quy, Khanh Hoa dans le district de Van Ninh, Dak Nong dans le district de Dak Glong et Tay Ninh dans le district de Duong Minh Chau.

activités militaires et les aéroports situés dans les zones frontalières et les îles, la priorité sera accordée à l'utilisation des ressources de l'État (budget d'État et entreprises publiques). Pour les autres aéroports, les modalités de financement sont plus incertaines ; en effet :

- **Pour les nouveaux aéroports** : les Partenariats Public Privé (PPP), format encore jamais testé au Vietnam¹³, doivent être privilégiés ;
- **Pour les aéroports actuellement en activité** :
 - ⇒ Étudier et développer des mécanismes d'investissement, de modernisation et d'extension des aéroports en mode PPP/concession et autres modalités d'investissement prescrites par la loi pour répondre aux besoins du développement socio-économique des localités ;
 - ⇒ Étudier et développer des mécanismes financiers pour que les entreprises portuaires et les prestataires de services assurant des opérations aériennes soient suffisamment compétentes pour auto-investir, gérer et exploiter les ouvrages d'infrastructures aéroportuaires et les travaux techniques pour assurer les opérations aériennes ;

La mobilisation des ressources sociales (« socialisation », i.e. mobilisation des ressources hors budget de l'Etat, signifiant généralement en pratique une privatisation au moins partielle) à investir dans les infrastructures aéroportuaires appartenant à ces deux dernières catégories a commencé il y a dix ans mais sa mise en œuvre soit difficile en raison du manque d'un cadre juridique adéquat et de politiques de soutien, assurant les intérêts entre les parties prenantes et la transparence, la synchronisation et l'uniformité dans la gestion et de l'exploitation. En même temps, les autorités vietnamiennes sont réticentes à faire entrer sur le marché des investisseurs étrangers pour des raisons de sécurité nationale et de souveraineté. Le 15 novembre 2019, Premier ministre a signé [le Décret 89/2019/ND-CP](#) révisant le Décret 92/2016, et fixant à 30% maximum la participation des investisseurs étrangers dans les terminaux aéroportuaires. Pourtant, ce pourcentage reste modeste par rapport celui dans les autres pays : 49% en Thaïlande, Indonésie et au Cambodge ou 40% aux Philippines.

A ce jour, l'aéroport de Van Don dans la province de Quang Ninh inauguré le 30 décembre 2018 (capacité d'accueil de 2,5 M passagers et 10 000 tonnes de marchandises par an) a ainsi été le premier et unique aéroport développé dans le cadre d'un schéma de BOT - *Build Operate Transfer* - et construit par **le groupe privé Sun** pour un montant total d'environ 321,4 M USD. Le Terminal international de l'aéroport Da Nang et le Terminal international de l'aéroport Cam Ranh sont deux autres projets de « socialisation » à succès¹⁴.

En revanche, les autres projets n'ont pas encore démarré bien que les investisseurs privés vietnamiens manifestent un intérêt croissant pour participer au développement des infrastructures aéroportuaires. Les raisons semblent liées à la procédure juridique, les difficultés financières ainsi que la faible rentabilité à court terme concernant la construction de l'aéroport domestique. Par exemple, le groupe FLC, aujourd'hui toutefois en grande difficulté, a manifesté son intérêt pour investir sous forme de PPP dans l'aéroport de Dong Hoi, (province de Quang Binh), afin d'en faire un aéroport international, et propose également d'investir dans l'extension de l'aéroport de Con Dao (en échange d'un accès au foncier pour des projets immobiliers ou touristiques) et Vingroup a soumis un projet d'extension de l'aéroport de Chu Lai. Le groupe FLC, TPI et Vietjet Air ont souhaité d'investir au projet de l'aéroport Quang Tri. La

¹³ Le cadre juridique créé par la Loi sur les PPP de 2021 est considéré comme très complexe par les entreprises étrangères et les bailleurs internationaux.

¹⁴ Etant construit par Da Nang International Terminal Investment and Operation Joint Stock Company (AHT) avec 4 investisseurs : Thang Long Air Service Corporation (TASECO), Hanoi Construction Corporation JSC. (HANCORP), AOV Investment Corporation et Airports Corporation of Vietnam (ACV), le Terminal international de Da Nang a été mise en service en mai 2017. Pour le Terminal international de Cam Ranh en service depuis juin 2018, le maître d'ouvrage est Cam Ranh International Terminal JSC - CRTC créée par 6 investisseurs ACV, IPPG, Yen Khanh Co. Ltd, Viet Xuan Moi Co. Ltd, NASCO et Vietjet.

société Imex Pan Pacific Group de M. Johnathan Hanh Nguyen a manifesté son intérêt pour investir dans l'aéroport de Phu Quoc.

Ayant pris en compte toutes les opinions des ministères, des localités, les compagnies aériennes, des associations, et des investisseurs, le ministère des Transports est en train d'élaborer **le Programme d'orientation pour mobiliser les ressources sociales à investir dans les infrastructures aéroportuaires** afin d'accélérer l'achèvement des projets prioritaires. Selon un projet de ce programme, la CAAV recommande de sélectionner le financement PPP pour investir dans les infrastructures aéroportuaires. Actuellement en révision pour soumettre au Gouvernement (la date de soumission est indéfinie), ce Programme sera une étape importante pour ouvrir la porte aux investisseurs privés dans les infrastructures aéroportuaires une fois adopté¹⁵.

VI. Avancement des projets importants en 2023

La construction de l'aéroport international de Long Thanh (province de Dong Nai, 30km de distance de Ho Chi Minh-ville), est aujourd'hui le plus important projet aéroportuaire au Vietnam. Destiné à désengorger l'aéroport actuel de Tan Son Nhat, la construction de cet aéroport a été approuvée le 25 juin 2015 par l'Assemblée Nationale (Résolution No. 94/2015/QH13).



D'un montant total de 16 Mds USD pour une capacité de 100 millions de passagers et de 5 M de tonnes de fret en 2050, le projet sera développé en trois phases :

- la construction d'une piste et d'un terminal d'une capacité de 25 M passagers et 1,2 M de tonnes de fret par an d'ici 2025 selon le calendrier initial; coût estimé à 5,45 Mds USD ; vu les retards de l'expropriation et des appels d'offres, la finalisation de la Phase 1 a été repoussée au T4 2026
- la création d'une deuxième piste et d'une autre aérogare d'une capacité annuelle de 50 M de passagers entre 2030 et 2035;

¹⁵ Le Ministère des Transports examine et fait le rapport au Premier ministre, le Gouvernement soumet la Loi d'Investissement modifiée à l'Assemblée nationale pour que les autorités locales soient autorisées de d'approuver la politique d'investissement

- l'augmentation de la capacité annuelle à 100 M passagers entre 2040 et 2050 et de la capacité du fret à 5 M de tonnes. A terme, le gouvernement souhaite faire de Long Thanh une plaque tournante du trafic aérien pour l'Asie du Sud-Est.

Pour le terminal Passager (T1), le 24 août 2023, ACV a sélectionné le consortium mené par le coréen Heerim Architects and Planners (en partenariat avec Arup du Royaume-Uni, Aurecon d'Australie et ADPI de France). **Les études de conception technique** ont démarré fin Juin 2021 et devraient s'achever fin Août 2022. Concernant l'appel d'offres de 1,5 Md USD pour **la construction**, ACV a annoncé début août 2023 que seule l'offre déposée par le consortium mené par Vietur (groupant la société turque IC ISTAS et des entreprises locales de construction), parmi les trois déposées (par Coteccons et China Harbour Engineering Co. pour les deux autres), répondait aux exigences techniques. Les capacités financières des offres doivent désormais être évaluées. Cet appel d'offres fait suite à celui infructueux lancé l'année dernière. Le consortium dirigé par Coteccons a dénoncé le consortium Vietur, qui aurait, selon lui, violé les règles de l'appel d'offres et qui ne disposerait pas de capacités suffisantes pour mener ce projet à bien. Le Premier ministre a récemment donné les instructions de finaliser la sélection du contractant et démarrer la construction fin août 2023. Selon le PDG d'ACV, le lancement des travaux aura lieu le 26 août et la mise en exploitation est prévue pour T4 2026.

Pour les infrastructures (aéronautiques et accès), la consultation est en cours.

L'agrandissement de l'aéroport international de Tan Son Nhat à Ho Chi Minh-Ville a obtenu l'accord du gouvernement en 2015. En avril 2018, le Premier ministre a approuvé la proposition du consultant ADP Ingénierie, qui prévoit notamment la construction d'une nouvelle piste et d'un nouveau terminal T3 afin de porter la capacité de l'aéroport à 43 millions de passagers par an contre 28 millions actuellement. ACV a achevé l'étude de préféabilité de l'extension de Tan Son Nhat en 2020. Selon ACV, les travaux pour l'extension devraient démarrer à l'automne 2021, une fois les procédures d'expropriation finalisées. Le montant du projet est estimé à 475 M USD et serait intégralement financé par ACV.

- En décembre 2022, la construction du T3 a été commencée.
- En août 2023, ACV a annoncé qu'un consortium de six entreprises vietnamiennes (Hanoi Constructions Corporation - Hancorp, Construction Corporation No.1 - CC1, Corporation 319 of the Ministry of Defence, The Truong Son Construction Co., Ltd, the RICONs Investment JSC, et Luu Nguyen Construction Co., Ltd) avait remporté l'appel d'offres pour la construction et l'installation d'équipements pour le terminal T3 de l'aéroport international actuel de Tân Sơn Nhất, à Hồ Chí Minh-Ville, d'une valeur de 9.000 milliards de dôngs (équivalent à 377,86 M USD). La signature du contrat est prévue ce même mois. Une fois achevé vers fin 2024, T3 sera utilisé comme terminal pour les vols intérieurs et aura une capacité annuelle de 20 millions de passagers

Concernant l'aéroport de Noi Bai, ADP Ingénierie a réalisé pour le compte de l'autorité de l'aviation civile du Vietnam (CAAV) une étude de faisabilité de l'extension de l'aéroport international de Noi Bai pour 2030 vision 2050. Cette étude a bénéficié d'un financement FASEP. Cette étude s'est achevée en décembre 2020 et prévoit de porter la capacité de l'aéroport Noi Bai à 63 M en 2030 avec la création d'une nouvelle piste, l'extension du Terminal T2 et la construction du Terminal T3. L'extension de l'aéroport de Noi Bai nécessitera un investissement de l'ordre de 600 M EUR en première phase à

l'horizon 2025-2030, avec notamment un nouveau terminal estimé à environ 500 M EUR. L'Etat vietnamien étudie actuellement les financements qui pourraient être mobilisés¹⁶.

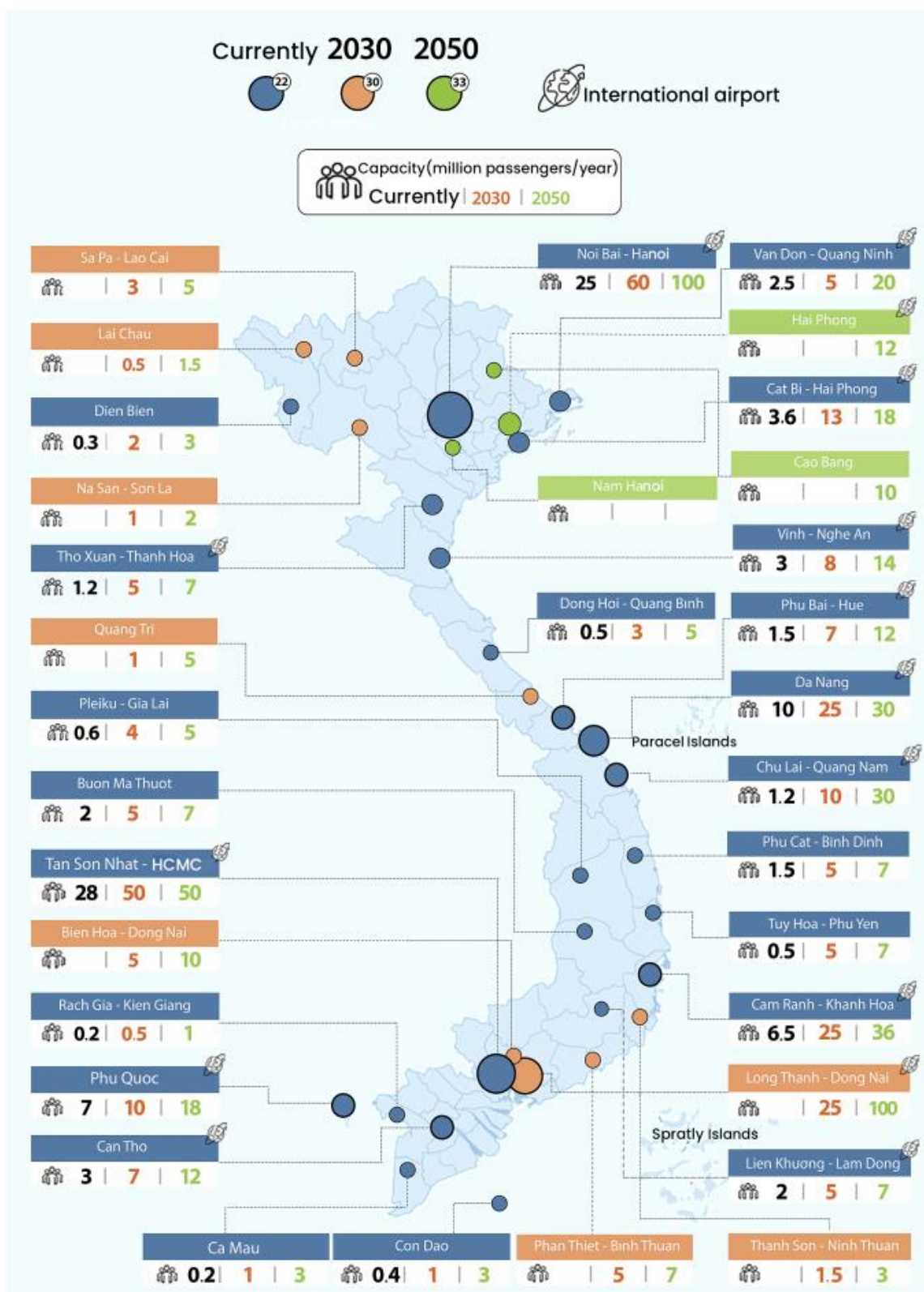
Concernant l'aéroport de Thanh Son (province de Ninh Thuan) (projections sur 2021- 2030 : 1,5 millions de passagers/an ; vision de 2050: 3 M passagers/an) : suite à l'approbation du schéma directeur du réseau national des aéroports en juin 2023, la province de Ninh Thuan a accéléré le Projet de socialisation de l'investissement et l'exploitation de l'aéroport Thanh Son et le plan détaillé pour l'objectif de construire cet aéroport à usage dual en période 2023-2025 sous forme PPP visant à promouvoir le développement socio-économique de la province. Pour attirer les investisseurs, le Comité populaire de la province de Ninh Thuan a sollicité l'accord du Premier ministre pour charger la compétence du maître d'ouvrage du projet de construire cet aéroport civil ayant la capacité d'environ 5 millions de passagers par an.

L'aéroport de Cat Bi, Hai Phong : la construction d'un nouveau terminal T2 avec une capacité d'accueil de 5 MPA, portant la capacité à 8 MPA d'ici 2030 sera commencé en T4 2023.

Commentaires : sources d'opportunités pour les acteurs français de la filière, les importants besoins du Vietnam pour modernisation de ses infrastructures aéroportuaires sont également essentiels à l'atteinte par le pays de ses objectifs économiques. Au-delà de sa filière touristique, le Vietnam doit en effet poursuivre la modernisation de ses infrastructures de transport s'il souhaite continuer à attirer les investisseurs étrangers. La mise en œuvre, dans les délais, de cet ambitieux plan de développement des infrastructures aéroportuaires avec pour objectif de faire du Vietnam un hub régional en Asie du Sud Est à l'horizon 2030 semble néanmoins dans un contexte de la récession mondiale et de ralentissement économique, et alors que le cadre juridique du secteur semble devoir être simplifié.

¹⁶ Parmi les options, l'Etat pourrait recourir à des fonds publics, à des fonds privés, à des fonds d'aide au développement ou à l'éventuelle mise en place d'un Partenariat Public Privé couvrant tout ou partie de la future plateforme.

Annexe 1 : Cartographie des aéroports du Vietnam
(Selon le schéma directeur pour le développement des aéroports nationaux
période 2021-2030, avec la vision 2050)



Annexe 2 : Liste des aéroports du Vietnam 2030 - 2050

APPENDIX I

SUMMARY OF PLANNED AIRPORTS SYSTEM 2021 - 2030
(Enclosed with the Decision No. 648/QĐ-TTg dated Jun 7, 2023 of the Prime Minister)

TT	Name of airport	Scope and level of airport	Province or city	Expected capacity (million passengers/year)	Expected land area (ha)	Expected investment costs (billion dong)
I	International airports			255,0	15.141,82	354.932
1	Noi Bai International Airport	4F	Hanoi	60,0	1.500,00	96.599
2	Van Don International Airport	4E	Quang Ninh	5,0	326,55	5.280
3	Cat Bi International Airport	4E	Haiphong	13,0	490,61	10.568
4	Tho Xuan International Airport	4E	Thanh Hoa	5,0	844,86	8.887
5	Vinh International Airport	4E	Nghe An	8,0	557,33	14.942
6	Phu Bai International Airport	4E	Thua Thien Hue	7,0	527	16.578
7	Da Nang International Airport	4E	Danang	25,0	855,57	19.505
8	Chu Lai International Airport	4F	Quang Nam	10,0	2.006,56	15.968
9	Cam Ranh International Airport	4E	Khanh Hoa	25,0	628,41	23.760
10	Lien Khuong International Airport	4E	Lam Dong	5,0	340,84	4.591
11	Long Thanh International Airport	4F	Dong Nai	25,0	5.000,00	109.000
12	Tan Son Nhat International Airport	4E	Ho Chi Minh City	50,0	791	12.233
13	Can Tho International Airport	4E	Can Tho	7,0	388,9	7.426
14	Phu Quoc International Airport	4E	Kien Giang	10,0	884,19	9.595

II	Domestic airports			39,5	8.689,90	65.540
1	Lai Chau Airport	3C	Lai Chau	0,5	117,09	4.350
2	Dien Bien Airport	3C	Dien Bien	2,0	201,39	3.100
3	Sapa Airport	4C	Lao Cai	3,0	371	4.200
4	Na San Airport	4C	Son La	1,0	498,67	5.688
5	Dong Hoi Airport	4C	Quang Binh	3,0	193,86	2.804
6	Quang Tri Airport	4C	Quang Tri	1,0	316,57	3.885
7	Pleiku Airport	4C	Gia Lai	4,0	383,68	4.583
8	Phu Cat Airport	4C	Binh Dinh	5,0	948,56	2.864
9	Tuy Hoa Airport	4C	Phu Yen	3,0	697	1.385
10	Buon Ma Thuot Airport	4C	Dak Lak	5,0	518,34	3.814
11	Phan Thiet Airport	4E	Binh Thuan	2,0	580,56	7.714
12	Rach Gia Airport	4C	Kien Giang	0,5	200	4.454
13	Ca Mau Airport	4C	Ca Mau	1,0	244,43	3.117
14	Con Dao Airport	4C	Ba Ria - Vung Tau	2,0	181,75	1.605
15	Bien Hoa Airport	4C	Dong Nai	5,0	1.050	6.655
16	Thanh Son Airport	4C	Ninh Thuan	1,5	2.187	5.322
	TOTAL			294,5	23.831,72	420.472

Notes:

1. All airports have the nature of civil-military shared airport.
2. The level of military airport is regulated by the Ministry of Defense
3. Estimated land area of the port Tan Son Nhat International Aviation does not include military land managed by the Ministry of Defense.
4. Detailed land area of Airports are specifically defined in the airport masterplan.
5. Continue to maintain the location of Hai Phong International Airport approved by the Prime Minister at Decision No. [640/QĐ-TTg](#) dated April 28, 2011.

APPENDIX II

SUMMARY OF PLANNED AIRPORTS SYSTEM TOWARDS 2050
(Enclosed with the Decision No. 648/QĐ-TTg dated Jun 7, 2023 of the Prime Minister)

TT	Name of airport	Scope and level of airport	Province or city	Expected capacity (million passengers/year)	Expected land area (ha)	Expected investment costs (billion dong)
I	International airports			448,0	16.258,55	573.109
1	Noi Bai International Airport	4F	Hanoi	100,0	2.230,00	207.000
2	Van Don International Airport	4E	Quang Ninh	20,0	470,22	12.406
3	Hai Phong International Airport	-	Haiphong	12,0	-	-
4	Tho Xuan International Airport	4E	Thanh Hoa	7,0	1.092,53	10.582
5	Vinh International Airport	4E	Nghe An	14,0	557,33	8.905
6	Phu Bai International Airport	4E	Thua Thien Hue	12,0	527,00	7.265
7	Da Nang International Airport	4E	Danang	30,0	855,57	14.814
8	Chu Lai International Airport	4F	Quang Nam	30,0	2.006,56	37.950
9	Cam Ranh International Airport	4E	Khanh Hoa	36,0	628,41	12.898
10	Lien Khuong International Airport	4E	Lam Dong	7,0	486,84	3.157
11	Long Thanh International Airport	4F	Dong Nai	100,0	5.000,00	230.000
12	Tan International Airport Son Nhat	4E	Ho Chi Minh City	50,0	791,00	
13	Can Tho International Airport	4E	Can Tho	12,0	728,90	13.872
14	Phu Quoc International Airport	4E	Kien Giang	18,0	884,19	14.260
II	Domestic airports			85,5	9.830,70	28.262

1	Cao Bang Airport	4C	Cao Bang	2,0	350,00	5.688
2	Lai Chau Airport	3C	Lai Chau	1,5	117,09	-
3	Dien Bien Airport	3C	Dien Bien	3,0	201,39	980
4	Sapa Airport	4C	Lao Cai	5,0	376,69	1.845
5	Na San Airport	4C	Son La	2,0	498,67	-
6	The region's second airport Capital	-	-	-	-	-
7	Cat Bi Airport	4E	Haiphong	18,0	490,61	-
8	Dong Hoi Airport	4C	Quang Binh	5,0	233,36	1.845
9	Quang Tri Airport	4C	Quang Tri	2,0	316,57	980
10	Pleiku Airport	4C	Gia Lai	5,0	383,68	1.513
11	Phu Cat Airport	4C	Binh Dinh	7,0	948,56	1.682
12	Tuy Hoa Airport	4C	Phu Yen	5,0	697,00	2.731
13	Buon Ma Thuot Airport	4C	Dak Lak	7,0	518,34	1.686
14	Phan Thiet Airport	4E	Binh Thuan	3,0	835,56	-
15	Rach Gia Airport	4C	Kien Giang	1,0	200,00	374
16	Ca Mau Airport	4C	Ca Mau	3,0	244,43	1.676
17	Con Dao Airport	4C	Ba Ria - Vung Tau	3,0	181,75	980
18	Bien Hoa Airport	4C	Dong Nai	10,0	1.050	4.728
19	Thanh Son Airport	4C	Ninh Thuan	3,0	2.187	1.554
	TOTAL			533,5	26.089,25	601.371

Notes:

1. All airports have the nature of civil-military shared airport.
2. The level of military airport is regulated by the Ministry of Defense
3. Estimated land area of the port Tan Son Nhat International Aviation does not include military land managed by the Ministry of Defense.
4. Detailed land area of Airports are specifically defined in the airport masterplan.
5. Location and planning criteria for the 2nd airport to support Noi Bai International Airport will be studied and determined before 2030 (expected in the Southeast area, South of Hanoi). Expected planning criteria of Hai Phong Airport will be studied and determined for the period after 2030.

APPENDIX III

SUMMARY OF POTENTIAL AIRPORTS

(Enclosed with the Decision No. 648/QĐ-TTg dated Jun 7, 2023 of the Prime Minister)

TT	Local	Planned location	Notes
1	Ha Giang	Tan Quang commune, Bac Quang district	
2	Yen Bai	Nam Cuong Ward, Yen Bai City	Yen Bai Military Airport
3	Tuyen Quang	Nang Kha Commune, Na Hang District	
4	Hanoi	Phuc Dong ward, Long Bien district	Gia Lam Military Airport
5	Bac Ninh	Xuan Lai commune, Gia Binh district	Specialized airports for security and defense
6	Ha Tinh	Cam Nam Commune, Cam Xuyen district	
7	Kon Tum	Mang Den townlet, Kon Plong district	
8	Quang Ngai	An Hai Commune, Ly Son District	
9	Binh Thuan	Ngu Phung commune, Phu Quy district	
10	Khanh Hoa	Van Thang commune, Van Ninh district	
11	Dak Nong	Quang Khe commune, Dak Glong district	
12	Tay Ninh	Phuoc Ninh Commune, Duong Minh Chau District	