



## Le trafic aérien vietnamien en 2023 : le défi des infrastructures

*Fin 2023, le trafic aérien vietnamien est sur le point d'atteindre son niveau d'avant crise et les perspectives de croissance à horizon 2030 sont très favorables. A cette date, le pays ambitionne d'accueillir environ 276 M passagers. Approuvé en juin 2023, le schéma directeur du transport aérien 2021-2030 à vision 2050, prévoit ainsi l'exploitation de 30 aéroports au Vietnam (dont huit nouveaux) d'ici 2030 et de 33 aéroports à horizon 2050 (dont 10 nouveaux). Le montant des investissements prévus pour les infrastructures aéroportuaires devrait alors atteindre 17,8 Mds USD, soit 22 % des investissements dédiés au secteur des transports sur cette période. Toutefois, les financements hors budget national ainsi que la mise en œuvre des projets se heurtent à plusieurs difficultés.*

**1. Après une forte baisse du trafic aérien suite à l'irruption de la COVID-19** (66 M passagers en 2020, soit une baisse de 43,5%), **le trafic aérien passagers connaît un net rebond depuis mars 2022 avec la reprise des vols internationaux réguliers.** En 2022, le nombre total de passagers aériens transitant par les aéroports nationaux a atteint plus de 80% du pic de 2019 et, selon les estimations de IATA, le Vietnam devrait rattraper son niveau de 2019 fin 2023 avec 80 M passagers et 1,44 M tonnes de marchandises, soit une croissance de 45,4% et 15%, respectivement, par rapport à 2022. Pour rappel, sur la période 2014-2019, le Vietnam était le cinquième pays au monde connaissant la croissance aérienne la plus rapide, 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.

**2. La croissance du secteur aérien vietnamien est tirée par les compagnies historiques et l'arrivée de nouveaux acteurs.** VietJet Air (VJA), la première compagnie aérienne privée *low-cost* vietnamienne et Vietnam Airlines (VNA), la compagnie aérienne nationale, sont les deux leaders, qui totalisaient 44% et 35,9% des parts de marché au S1 2023. Bamboo Airways, dont le premier vol a eu lieu en 2019, s'est rapidement hissée au troisième rang ; elle est suivie de Pacific Airlines (ex-Jetstar Pacific), *low-cost* de VNA. VietJet poursuit actuellement une politique d'expansion agressive à l'international : au seul T2 2023, la compagnie a ouvert 11 nouvelles lignes internationales pour Australie, l'Indonésie et l'Inde, portant son réseau à un total de 120 lignes (75 internationales et 45 intérieures). De son côté, avec l'ouverture récente (avril 2023) de la ligne Ha Noi-Ca Mau, Bamboo Airways a atteint son objectif de connecter l'ensemble des 22 aéroports actuellement en opération au Vietnam.

**3. Les capacités d'accueil aéroportuaires du pays sont aujourd'hui saturées.** Avec 22 aéroports dont 9 aéroports internationaux, le Vietnam dispose d'une capacité totale d'accueil d'environ 104 M passagers par an. Les aéroports de Noi Bai (Hanoi), Tan Son Nhat (Ho Chi Minh Ville), Cam Ranh, Phu Quoc et Da Nang concentrent 86% du trafic passager. Dès avant l'apparition de la COVID-19, en 2019, le nombre des passagers avait déjà atteint 116,5 M. A l'exception de l'aéroport de Phu Quoc, tous sont aujourd'hui saturés et certaines infrastructures sont clairement obsolètes : l'aéroport International de Noi Bai (capacités de 22 M passagers/an) est le seul aéroport à desservir Hanoi et accueillait déjà 29 M passagers en 2019 ; l'aéroport de Tan Son Nhat (HCMV) a accueilli 41,1 M passagers en 2019, soit bien au-delà de ses capacités théoriques de 28 M passagers ; l'aéroport de Da Nang, d'une capacité de 10 M passagers a accueilli 15,5 M passagers en 2019, etc.

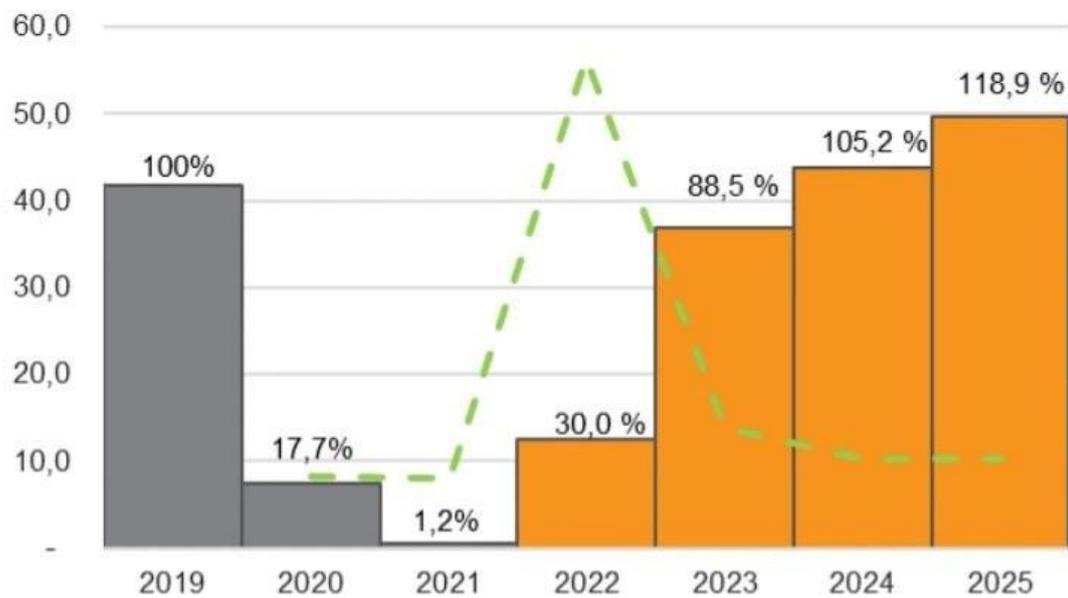
**4. Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires est ainsi devenu primordial pour les autorités vietnamiennes.** Le 7 juin 2023, le Premier ministre a ainsi signé la Décision No648/QĐ-TTg, approuvant le schéma directeur de développement du système national des aéroports pour la période 2021-2030 avec horizon 2050. Résultat d'un travail de cinq années, ce plan prévoit notamment de construire huit nouveaux aéroports d'ici 2030 et dix nouveaux d'ici 2050 (pour un total de 14 aéroports internationaux) et de faire de Hanoï et Ho Chi Minh Ville deux hubs régionaux d'ici 2050. Selon la planification vietnamienne, en effet : d'ici 2030, les aéroports vietnamiens devront transporter 275,9 M passagers (soit une part de marché mondiale de 1,5 à 2%), en croissance de 8%, et traiteront 4,1 M tonnes de fret (0,05 à 0,1% du marché mondial), en croissance de 12%. Il priorise aussi l'investissement dans les aéroports les plus importants que sont Noi Bai (Hanoï), 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. Document « ouvert », ce schéma directeur pourrait intégrer d'autres aéroports locaux potentiels à l'avenir.

**5. La mise en œuvre du schéma directeur de développement du système national des aéroports nécessitera d'importants investissements, dont les sources n'ont pas encore été toutes identifiées.** Pour atteindre l'objectif de capacités d'accueil de 275,9 millions de passagers d'ici 2030, le montant des investissements prévus devrait atteindre près de 18 Mds USD, soit 22 % du montant total du secteur du transport. Pour les aéroports d'importance nationale, comme par exemple l'aéroport international de Long Thanh (qui doit desservir Ho Chi Minh Ville et sa région), la priorité est accordée à l'utilisation des ressources de l'État (budget et SOE). Pour les autres aéroports, en revanche, les modalités de financement sont plus incertaines : PPP (modèle qui, à date, n'a encore jamais été testé au Vietnam) et privatisation partielle. Or, du fait, en particulier, d'un cadre juridique peu favorable, les investissements privés dans le secteur sont rares, malgré l'intérêt manifesté par plusieurs grands groupes (VinGroup, FLC, TPI, VietJet, Imex Pan Pacific Group, VietJet, etc.) : à ce jour, le petit aéroport de Van Don (2,5 M passagers) inauguré en 2018 demeure l'unique aéroport développé par un groupe privé (Sun Group) dans le cadre d'un schéma de BOT - *Build Operate Transfer*<sup>i</sup>.

**6. Certains grands projets structurant souffrent en outre d'ores et déjà d'importants retards.** Approuvée en 2015, la construction de l'aéroport international de Long Thanh, est aujourd'hui le plus important projet aéroportuaire au Vietnam (16 Mds USD jusqu'à 2050, capacités de 100 M passagers et de 5 M tonnes de fret). Du fait des retards déjà accumulés dans la phase d'expropriation et de l'annulation d'appels d'offres (du fait, notamment, du « professionnalisme » limité d'ACV selon [le mot du vice-PM Ha](#)), la finalisation de la Phase 1 a d'ores et déjà été officiellement repoussée au T4 2026. Le projet de troisième terminal de l'aéroport de Tan Son Nhat (HCMV) a également connu des [retards](#). Les réformes nécessaires pour créer un cadre juridique permettant aux entreprises privées d'investir dans les projets de modernisation et d'extension des aéroports actuellement en activité pourraient en outre prendre plusieurs années.

*Commentaires : sources d'opportunités pour les acteurs français de la filière, les importants besoins du Vietnam pour la modernisation de ses infrastructures aéroportuaires (dont la congestion croissante va générer des retards importants voire des risques pour la sécurité des biens et des personnes) 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 nécessaires à la montée en gamme de son économie. Or, le manque de ressources budgétaires et la complexité administrative du secteur pourraient constituer autant d'obstacles à la mise en œuvre du schéma directeur dans les délais impartis.*

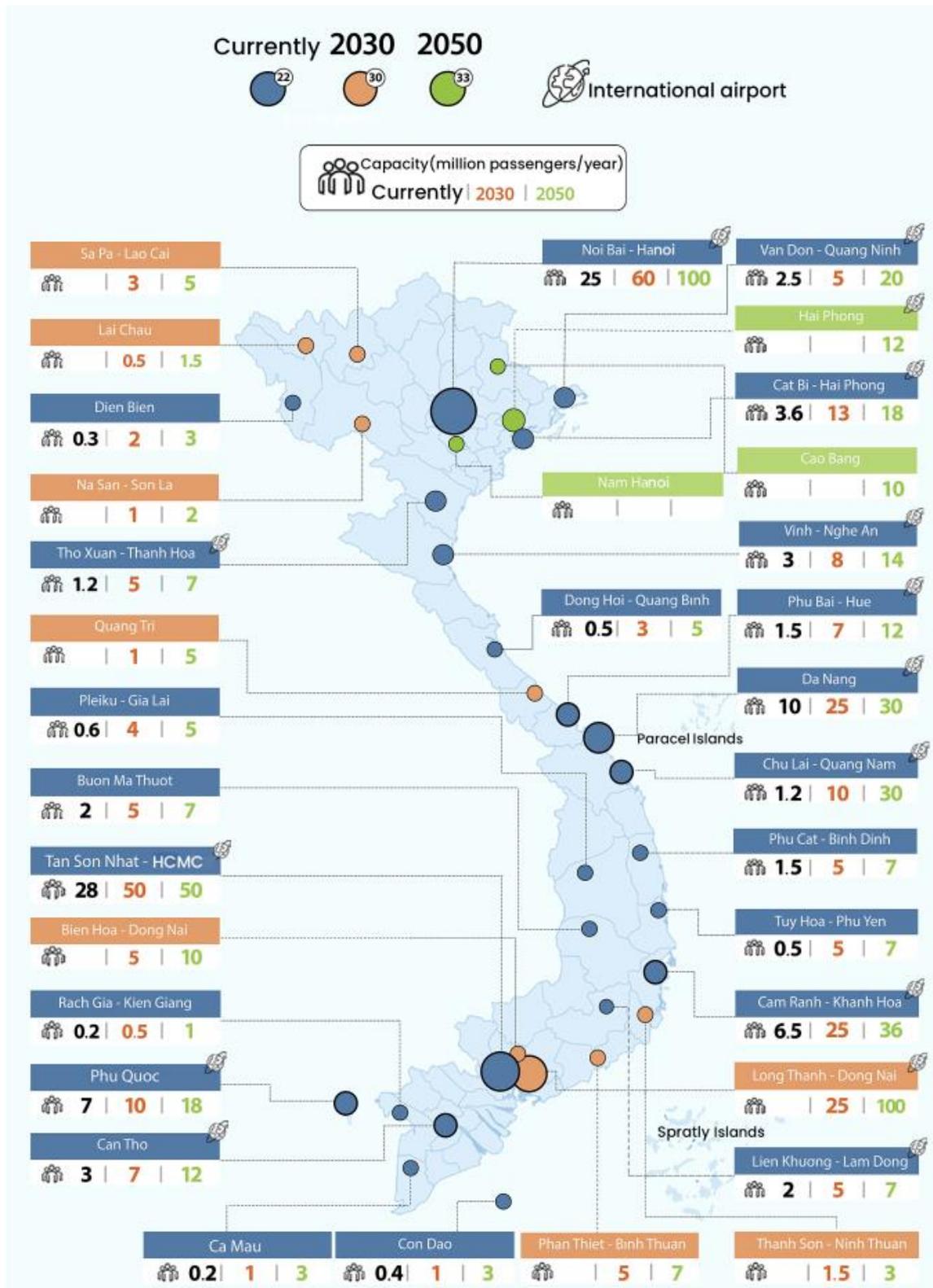
### Annexe 1 : Prévisions du nombre des touristes internationaux du Vietnam à horizon 2025 (M)



Prévisions du nombre des touristes internationaux du Vietnam à horizon 2025 (M)

Source : CAAV et VNDirect Research.

Annexe 2 : Cartographie des aéroports du Vietnam (Selon le schéma directeur pour le développement des aéroports nationaux période 2021-2030, avec la vision 2050)



Annexe 3 : Liste des aéroports vietnamiens - 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)
<b>I</b>	<b>International airports</b>			<b>255,0</b>	<b>15.141,82</b>	<b>354.932</b>
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 T	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
	<b>TOTAL</b>			<b>294,5</b>	<b>23.831,72</b>	<b>420.472</b>

**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)
<b>I</b>	<b>International airports</b>			<b>448,0</b>	<b>16.258,55</b>	<b>573.109</b>
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
<b>II</b>	<b>Domestic airports</b>			<b>85,5</b>	<b>9.830,70</b>	<b>28.262</b>

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
	<b>TOTAL</b>			<b>533,5</b>	<b>26.089,25</b>	<b>601.371</b>

**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	

<sup>i</sup> Deux terminaux ont par ailleurs été privatisés : le terminal international de l'aéroport de Da Nang (qui comprend quatre investisseurs : Thang Long Air Service Corporation (TASECO), Hanoi Construction Corporation JSC. (HANCORP), AOV Investment Corporation et Airports Corporation of Vietnam (ACV)) et le terminal international de l'aéroport de Cam Ranh (qui comprend six investisseurs : ACV, IPPG, Yen Khanh Co. Ltd, Viet Xuan Moi Co. Ltd, NASCO et Vietjet).