
LES ENJEUX DU SECTEUR AÉROPORTUAIRE AU VIETNAM

Copyright : Éléments préparés par le Service Economique de Hanoi. Droits de reproduction réservés. Adresser les demandes à giang.dothihuong@dgtresor.gov.fr.

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Avec une croissance du trafic aérien de l'ordre de 15 %/an sur la période 2010-2015 et une prévision de croissance de 10 % jusqu'à 2025, le Vietnam dispose d'un marché aéroportuaire dynamique et ambitionne de devenir l'une des premières puissances régionales d'ici 2020 dans le transport aérien. Le secteur s'ouvre de plus en plus aux investissements privés et étrangers et la France cherche à s'imposer dans l'ingénierie et la construction/exploitation.

1. Un marché aéroportuaire en plein essor, où le secteur public est encore prépondérant

Le Vietnam a connu sur la période 2010-2015 une croissance du trafic aérien de l'ordre de 15 % par an¹ (52,2 millions de passagers en 2016, +29 % par rapport à l'année précédente). Avec 22 aéroports dont 8 aéroports internationaux², le Vietnam dispose aujourd'hui d'une capacité totale d'accueil d'environ 80 millions de passagers par an et constitue l'un des marchés les plus dynamiques en termes de croissance au monde, du fait de l'explosion du tourisme, de la dispersion géographique de ses pôles économiques et sites touristiques (1760 km entre Ho Chi Minh Ville et Hanoi) et de ses faibles infrastructures en routes et rails. **Moderniser et développer les infrastructures aéroportuaires devient primordial** pour les autorités vietnamiennes pour anticiper la future demande et faire face à des prévisions de croissance de l'activité de 10 % par an jusqu'à 2025.

Le secteur aérien et aéroportuaire reste essentiellement géré par l'Etat. CAAV (Civil Aviation Administration of Vietnam), sous la tutelle du Ministère des Transports (MoT), assure la planification aéroportuaire, la gestion étatique et la réglementation aérienne et aéroportuaire tandis que la réalisation des investissements et l'exploitation commerciale sont confiées à ACV (Airport Corporation of Vietnam), entreprise étatique.

Le marché aérien domestique est dominé par la compagnie aérienne d'Etat Vietnam Airlines et sa concurrente low cost VietJetAir qui se partagent plus de 80 % du marché domestique (respectivement 42,5 et 41,5 % de parts de marché en 2016). Jetstar Pacific, low cost de Vietnam Airlines qui en détient 70 %, opère également des vols domestiques. Au-delà du marché strictement domestique, 63 compagnies étrangères de 25 pays assurent des vols sur le Vietnam.

2. Un plan de développement ambitieux de l'offre aéroportuaire avec un objectif : devenir un hub régional en Asie du Sud-Est à l'horizon 2020 – 2030

Le pays compte faire passer d'ici 2020 la capacité d'accueil totale de ses aéroports de 80 à 144 millions de passagers pour un investissement total de 14,2 Mds USD afin de figurer dans la liste des 4 premières puissances de l'ASEAN en termes de transport aérien et devenir ainsi un hub régional en Asie du Sud-Est³ – entrée en vigueur de l'accord « ciel ouvert » en avril 2016 entre les dix pays de l'ASEAN. Pour 2030, le pays prévoit d'accueillir jusqu'à 308 millions de passagers. Parallèlement, le gouvernement désire augmenter sensiblement le transport de marchandises par voie aérienne durant les 12 prochaines années, avec une capacité d'accueil de 2,5 millions de tonnes visée en 2020 et 7,5 millions de tonnes à l'horizon 2030. Enfin, le pays souhaite accroître sa flotte aérienne : objectif annoncé de 220 avions sous flotte vietnamienne pour 2020, 400 avions pour 2030 (contre 125 en janvier 2017).

¹ Source Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV)

² Source ACV, opérateur des aéroports. L'aéroport de Na San, en cours de travaux, est comptabilisé

³ Source « Decision No.236/QĐ-TTg on approval for adjusted planning for development of air transport by 2020 and the orientation towards 2030 », 23/02/2018

LES ENJEUX DU SECTEUR AEROPORTUAIRE AU VIETNAM

Pour parvenir à ces objectifs, le gouvernement a décidé de densifier son réseau d'aéroports. Les 22 aéroports existants seront améliorés et/ou agrandis ; pour 2020 est prévu la construction d'un nouvel aéroport international (Van Don International Airport, province de Quang Ninh), la réhabilitation de l'aéroport domestique de Na San et l'amélioration de l'aéroport de Cat Bi qui deviendra international; puis cinq nouveaux aéroports sont prévus pour 2030, dont la construction de l'aéroport international de Long Thanh à HCMV et les améliorations en aéroport internationaux des aéroports de Tho Xuan et Chu Lai, ainsi que la construction des quatre aéroports domestiques de Lai Chau, Sapa, Quang Tri et Phan Tiet. Au total en 2030, le pays devrait compter 28 aéroports (13 internationaux et 15 domestiques). Les aéroports internationaux de Noi Bai (Hanoï), Tan Son Nhat (HCMV) et Da Nang (Da Nang) seront les trois principaux centres logistiques du réseau.

La construction du deuxième aéroport d'HCMV, l'aéroport international de Long Thanh, constitue le projet le plus important dans le secteur aujourd'hui au Vietnam. Destinée à désengorger l'aéroport actuel de Tan Son Nhat, la construction de l'aéroport de Long Thanh a été approuvée le 25 juin 2015 par l'Assemblée Nationale. D'un montant total de 16 Mds USD, le projet comprendra trois phases : (1) la création d'une piste et d'un terminal pour le service de 25 millions de passagers par an d'ici 2025 ; (2) la création entre 2030 et 2035 d'une deuxième piste et d'une autre aérogare d'une capacité annuelle de 50 millions de personnes ; (3) l'augmentation de la capacité annuelle à 100 millions de personnes entre 2040 et 2050.

L'agrandissement de l'aéroport international de Tan Son Nhat à Ho Chi Minh Ville, dans l'attente de la construction du nouvel aéroport de la ville, a obtenu l'accord du gouvernement en 2015. Le projet prévoit notamment la construction d'une nouvelle piste et d'un nouveau terminal afin de porter la capacité de l'aéroport à 43 millions de passagers par an d'ici 2019 (contre 28 millions actuellement). Le deuxième terminal de l'aéroport de Danang a été mis en service en mai 2017, augmentant la capacité à 12 M de passagers par an.

3. Un secteur qui s'ouvre progressivement aux investissements privés et étrangers

L'ouverture du secteur depuis quelques années aux investisseurs privés attire les acteurs étrangers dont la présence est encore aujourd'hui limitée. Projets de Partenariats Public Privé, vente prochaine des droits d'exploitation de plusieurs aéroports (Phu Quoc, Danang, terminal T1 de l'aéroport de Noi Bai) et ouverture du capital pour certains de ses opérateurs publics (ACV) ou compagnies aériennes (VJA) visent à attirer des capitaux pour financer le développement du secteur. L'aide japonaise est d'autre part majeure dans ce domaine, puisqu'elle a financé la construction du deuxième terminal de Noi Bai et serait intéressée pour financer les infrastructures du futur aéroport de Long Thanh.

ADP Ingénierie, après avoir remporté un contrat pour l'étude de capacité de l'aéroport de Tan Son Nhat (Ho Chi Minh-Ville), vient de voir son plan d'aménagement accepté par le Premier Ministre. L'entreprise est également intéressée par d'autres projets d'extension et de construction d'aéroports au Vietnam (le futur aéroport international de Long Thanh notamment).

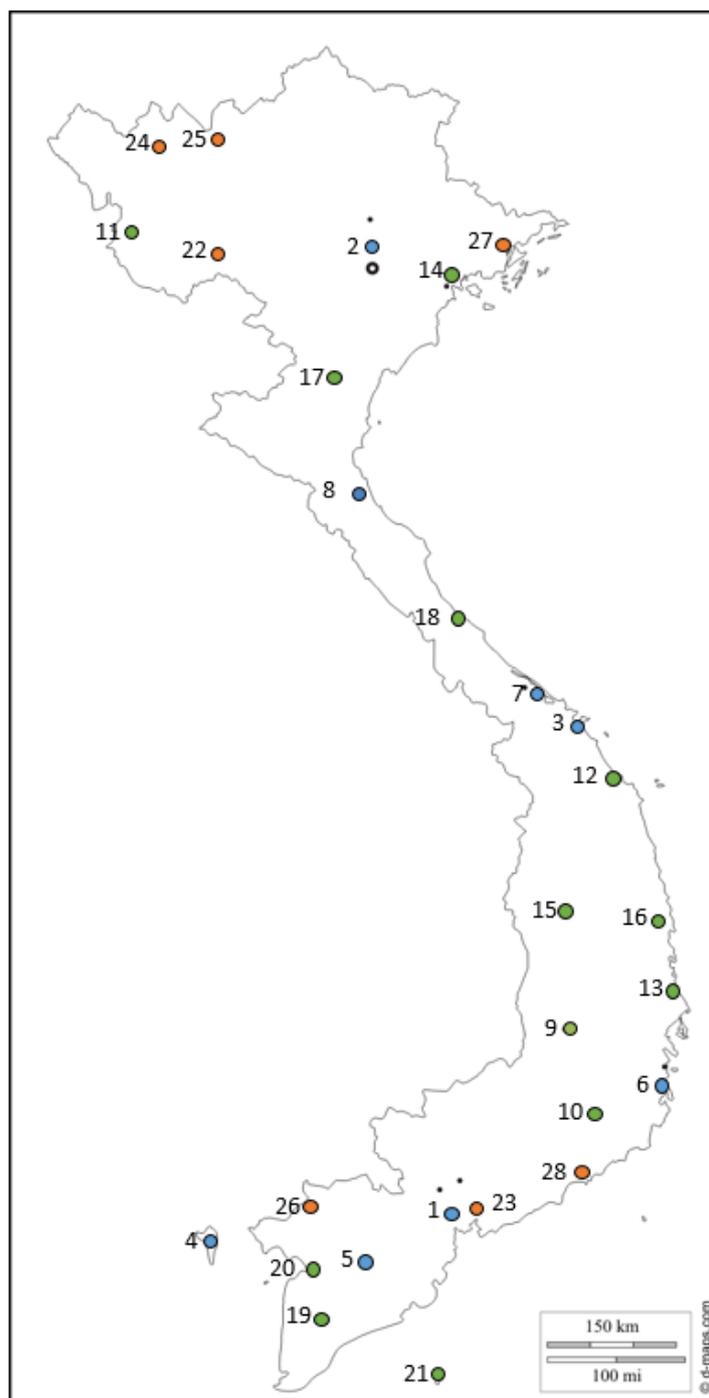
Sur le segment des équipements de contrôle et de sécurité du trafic aérien, Thalès est présent sur les systèmes ATM (Air Traffic Management). L'entreprise a à son actif depuis plusieurs années l'installation de radars et d'un centre d'approche à Danang, et la mise en place du centre de contrôle d'HCMV.

Une coopération technique existe également depuis plus de dix ans entre la Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC et la CAAV. Cette dernière a bénéficié de l'expertise française en matière de sécurité, de navigation aérienne, de certification des aéroports, de maintenance et de formation des pilotes.

LES ENJEUX DU SECTEUR AEROPORTUAIRE AU VIETNAM

Annexe 1 : Cartographie des aéroports du Vietnam

Aéroport
1 – Tan son Nhat – (HCMV)
2 – Noi Bai (Hanoi)
3 – Da Nang
4 – Phu Quoc
5 – Can Tho
6 – Cam Ranh
7 – Phu Bai (Hué)
8 - Vinh
9 - Buon Ma Thuot
10 - Lien Khuong (Dalat)
11 – Dien Bien Phu
12 – Chu Lai
13 – Tuy Hoa
14 – Cat Bi (Haiphong)
15 - Pleiku
16 – Phu Cat (Quy Nhon)
17 – Tho Xuan
18 – Dong Hoi
19 – Ca Mau
20 – Rach Gia
21 – Con Dao
22 – Na San
23 – Long Thanh (HCMV)
24 – Lai Chau
25 – Sapa (Lao Cai)
26 – Quang Tri
27 - Van Don (Quang Ninh)
28 - Phan Thiet



- Aéroports domestiques
- Aéroports en travaux ou en projet