

Thaïlande

De nombreux projets aéroportuaires, portés par le dynamisme du trafic aérien

Contribuant directement à 133 500 emplois et à 0,7 % du PIB en 2023¹, le secteur du transport aérien thaïlandais appuie le secteur du tourisme et sa diversification, mais également des filières exportatrices telles que les pièces électroniques et les produits frais. Le trafic aérien est en bonne voie pour retrouver son niveau pré-pandémie (en 2025, à 87,9 % du pic de trafic de 2019) et devrait continuer à croître. Son rebond intervient dans un contexte de concurrence régionale accrue, alors que les deux pôles aéroportuaires bangkokoïses affichent des taux d'occupation élevés. Le gouvernement doit formaliser sa nouvelle stratégie aéroportuaire prochainement, et les opérateurs publics prévoient un ambitieux train de projets d'infrastructures, dont la traduction opérationnelle et budgétaire prend du retard mais semble probable dans les prochaines années compte tenu des besoins objectifs. En parallèle de l'augmentation du trafic aérien et des capacités aéroportuaires, la Thaïlande souhaite le développement des capacités locales de maintenance en conditions opérationnelles (MCO), incarnée par plusieurs projets, mais sans stratégie nationale explicite.

En concurrence avec ses voisins, le secteur aéroportuaire thaïlandais doit accroître ses capacités pour capter le trafic aérien croissant

La position de noeud aérien régional de premier plan de la Thaïlande fait face au dynamisme de ses voisins. La Thaïlande dispose de 39 aéroports, dont 10 aéroports internationaux (annexe 1). Parmi-eux, deux pôles aéroportuaires Bangkokois se distinguent, Suvarnabhumi (BKK) et Don Muang (DMK) avec respectivement 60 M et 29 M de passagers sur l'année fiscale 2024. En particulier, l'aéroport de Suvarnabhumi est le 2^{ème} plus fréquenté d'Asie du Sud-Est, avant Kuala Lumpur (Malaisie, 57M de passagers) et derrière Changi (Singapour, 67M de passagers), et se classe également deuxième par nombre de destinations internationales pondéré à la fréquence des vols², avant Singapour et après Kuala Lumpur et 39^{ème} meilleur aéroport du monde selon le classement de référence Skytrax 2025 (+ 19 places en un an). La position thaïlandaise est cependant disputée par ses voisins, où le dynamisme démographique et le rebond économique encouragent les investissements. Nikkei estime ainsi que les pays de l'ASEAN³ atteindront une capacité de 653 M passagers en 2030, contre 336 M en 2023.

Si le réseau thaïlandais connaît une dynamique favorable et devrait retrouver sa fréquentation pré-covid à moyen-terme, les deux pôles aéroportuaires thaïlandais approchent de leur capacité maximale. En 2025, la fréquentation totale des aéroports thaïlandais s'est établie à 145,1 M passagers⁴, soit une hausse à +3,5 % en g.a., contre 165,1 M au pic de 2019. Cependant, les deux pôles aéroportuaires thaïlandais, Suvarnabhumi (BKK) et Don Muang (DMK), affichent en 2025 des taux d'occupation⁵ respectivement à 96,3 % et 104 %, laissant augurer un risque de saturation, sans extension des infrastructures ou redirection des flux, et ce malgré une série d'extension de BKK faisant passer ses capacités de 45 M à 65 M de 2023 à 2025.

De nombreux projets aéroportuaires existent pour répondre à ces besoins objectifs. Les priorités de mise en œuvre peuvent dépendre de considérations politiques.

Plusieurs projets aéroportuaires (Annexe 2) sont en cours ou à l'étude, représentant près de 7 Md USD d'investissement public potentiel et 7 Md USD d'investissement privé.

L'extension des aéroports de Bangkok Suvarnabhumi et Don Mueang (gérés par l'entreprise publique AOT) est engagée, avec un début des travaux prévu en 2026 et un doublement des capacité prévu d'ici 2033. Les projets portés par AOT d'extensions d'aéroports secondaires sous sa responsabilité, à Chiang Mai, Phuket et Chiang Rai ont reçu des marques de soutien politique (parti Pheu Thai) fin 2023 et début

2024⁶, renouvelées par le ministre des Transports nommé en septembre 2025 (parti Bhumjaithai, arrivé en tête des élections de février 2026).

Le projet d'extension de l'aéroport d'U-Tapao, au Sud-Est de Bangkok, confié en 2018 au consortium privé UTA mené par Bangkok Airways, dans le cadre d'un partenariat public-privé, connaît quelques avancées. Les appels d'offre pour la construction d'une seconde piste, financée par l'Etat, ont débuté en 2024 (avec un prêt de l'AIIB⁷) et la prolongation d'une autoroute jusqu'à l'aéroport devrait démarrer prochainement (financement Banque asiatique de développement⁸). Le projet dans sa globalité demeure ralenti par les interrogations sur sa viabilité économique, sa dépendance au projet de TGV devant le relier aux aéroports de Bangkok, et la concurrence des projets d'extension de ces derniers.

Enfin, la création de nouveaux aéroports secondaires par AOT, à Lanna (Nord) et Andaman (Sud), est en phase d'étude de faisabilité.

Le calendrier des projets, leur financement, et leur articulation devraient être clarifiés dans une stratégie nationale prochainement, pilotée par l'autorité thaïlandaise de l'aviation civile (CAAT). AOT est actuellement l'acteur influent du secteur. Au contraire, l'arbitrage favorable à AOT pour un terminal sud à Suvarnabhumi d'ici 2033 affaiblit les autres acteurs, et remet partiellement en cause l'extension d'U-Tapao par le consortium privé UTA⁹. Il a conduit également à annuler un plan de transfert de certains aéroports provinciaux régis par le Department of Airports (DoA) à AOT, et compromet leur rénovation à court terme.

La Thaïlande entend utiliser cette dynamique pour développer en parallèle sa filière de maintenance aéronautique.

Relancé suite à la restructuration de Thai Airways¹⁰, qui doit être le principal investisseur, le plus important projet de centre de MCO (maintenance en conditions opérationnelles) serait localisé à U-Tapao, pour un investissement estimé à 305 M USD (10 Md THB) en PPP. Il prévoit 2 hangars pour gros porteurs et 4 hangars pour avions à fuselage étroit, permettant des opérations de maintenance lourde (fuselage, moteur, reconfiguration intérieure) légère et en ligne (inspection, vérification) ainsi que des services sur composants, peinture et nettoyage d'avions. Par ailleurs, des études supplémentaires par CAAT et AOT sont également en cours pour renforcer le pôle MCO de l'aéroport de Suvarnabhumi (BKK).

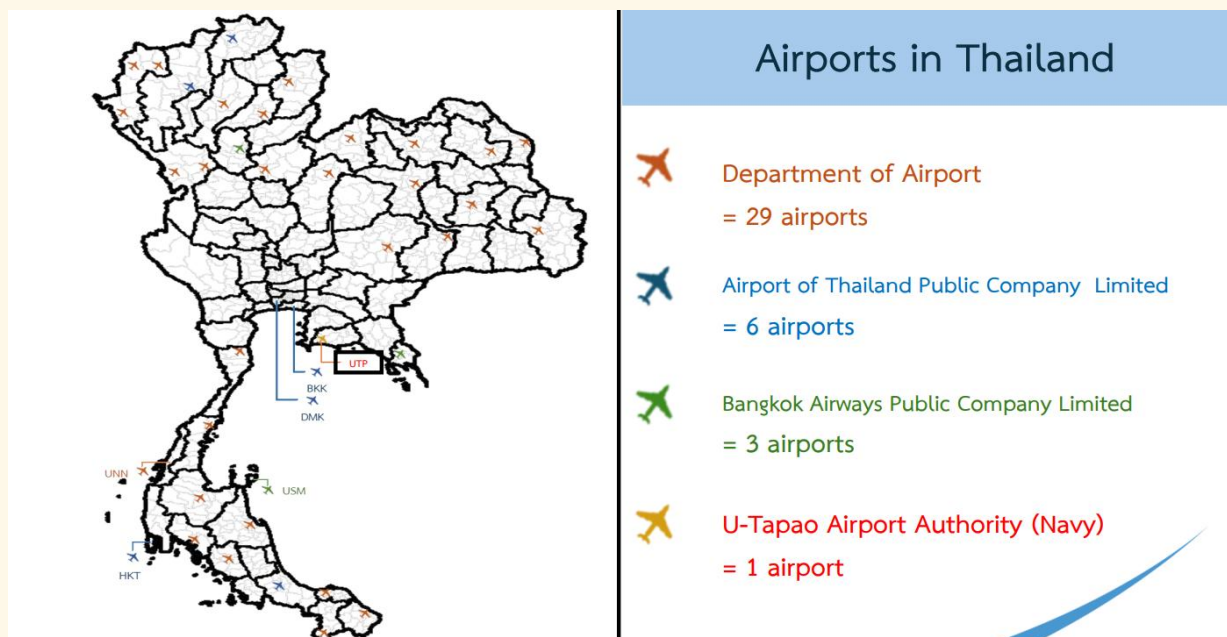
Des projets de plus petite envergure sont aussi annoncés au sein d'aéroports régionaux secondaires gérés par le *Department of Airports*. L'étude de faisabilité du projet MCO de l'aéroport de Hat Yai (HDI), qui prévoit de la maintenance lourde en ligne ainsi que le nettoyage et la peinture d'avions, doit être approuvée prochainement, avec un appel à projet prévu à date en août 2026. L'aéroport de Nakhon Ratchasima (NAK) doit également accueillir un centre spécialisé dans les avions à fuselage étroit, avec un début de construction annoncé pour 2027.

Le développement effectif des capacités de MCO est surtout porté pour l'instant par des investissements privés¹¹, sans lien avec les projets des autorités. Ils attestent d'atouts objectifs de la Thaïlande pour accueillir de tels projets (infrastructures, main d'œuvre qualifiée), mais aussi du manque d'attractivité ou de visibilité des divers projets soutenus par les autorités dans leur état actuel. La CAAT a entamé fin 2025 un travail de recensement des besoins des compagnies aériennes opérant en Thaïlande en matière de MCO, afin de préciser et rationaliser sa stratégie, et notamment de réaliser des projections détaillées de la demande, pièce par pièce, ce qui pourrait accélérer l'investissement privé.

* * *

Les nombreux projets aéroportuaires, en cours ou prévus, sont porteurs de flux d'affaires potentiels significatifs pour les entreprises françaises. Les premiers entretiens de haut niveau avec le nouveau gouvernement issu des élections de février 2026 seront l'occasion de clarifier les projets qu'il compte soutenir en priorité, et sa stratégie de financement, de promouvoir de nouveau l'offre française et de réaffirmer le souhait de la France de privilégier des approches partenariales de moyen et long terme, dans le cadre de la préparation d'un pilier économique substantiel du futur partenariat stratégique souhaité par nos deux pays.

ANNEXE 1 : CARTE DES AEROPORTS THAÏLANDAIS



Source : Présentation de l'Aviation civile thaïlandaise lors des groupes de travail du 08/05/2025,

ANNEXE 2 : LISTE DES PROJETS AEROPORTUAIRES EN COURS OU A L'ETUDE

Aéroports	Nature du projet	Capacité totale prévue	Budget	Statut
Suvarnabhumi (BKK)	Extension Est	80 M (+15 M)	0,4 Md USD (13 Md THB)	Phase de design, début des travaux prévu en 2026
Suvarnabhumi (BKK)	Ajout d'un terminal Sud	150 M (+70 M)	Pas connu à ce stade	Pas connu à ce stade
Don Muang (DMK)	Construction d'un 3ème terminal et rénovation du terminal 1	40 M (+10 M)	1,3 Md USD (42,5 Md THB)	Phase de design, début des travaux prévu en 2026
Chiang Mai (CNX)	Extension	20 M (+12 M)	733 M USD (23,9 Md THB)	Phase de design, début des travaux prévu en 2027
Phuket (HKT)	Extension du terminal domestique et rénovation	18,5 M (+5,5 M)	189 M USD (6,2 Md THB)	Phase de design, début des travaux prévu en 2027
Chiang Rai (CEI)	Extension	6 M (+3 M)	180 M USD (5,8 Md THB)	Phase de design
U-Tapao (UTP)	Construction d'une seconde piste	6 M (+3 M)	571 M USD (18,7 Md THB)	Début de la construction en 2025, pour une durée prévue de 36 mois
U-Tapao (UTP)	Extension pour en faire un 3ème pôle aéroportuaire, avec un nouveau terminal et 2 pistes.	60 M (+54 M)	6,7 Md USD ¹² (218 Md THB)	Incertain. Probable réduction des ambitions de trafic passagers à 15M. Relance récente par la compagnie Thai

	Construction d'une "ville aéronautique"			Airways de la recherche de partenaires pour le développement d'un grand centre de MCO
Andaman	Construction d'un nouvel aéroport	+22,5 M	2,5 MD USD (82 Md THB)	Phase d'étude de faisabilité
Lanna	Construction d'un second aéroport international à Chiang Mai	+24 M	2,2 Md USD (72 Md THB)	Phase d'étude de faisabilité
Hat Yai (HDY)	Modernisation de l'aéroport et établissement d'un pôle MCO spécialisé dans la maintenance lourde	2,5 M (-)	NA	Etude de faisabilité approuvée par le ministère des Transports

ANNEXE 3 : FOCUS SUR LES OPERATEURS THAÏLANDAIS

Airport of Thailand

Coté sur la place de Bangkok et détenu à 70 % par le ministère des Finances, Airport of Thailand (AOT) est le principal opérateur du pays, en charge des 2 *hub* bangkokoïses et de 4 autres aéroports internationaux, cumulant 119,3 M passagers sur l'année fiscale 2024. A la faveur de la reprise du trafic aérien, AOT affiche des résultats en hausse et une capacité de financement propre.

Direction des aéroports

Second acteur majeur, la Direction des aéroports (DOA) du ministère des Transport, opère la totalité des aéroports domestiques ainsi que les aéroports internationaux de Krabi (Sud), Surat Thani (Sud) et Udon Thani (Nord-Est, *Isan*). Sur le plan financier, la position de la DOA, qui assure une mission de service public, est moins favorable. Les excédents dégagés par ses têtes de ponts assurant sa mission de service public de financement des lignes secondaires déficitaires. La récupération par AOT de 3 aéroports internationaux de DOA a été envisagée, puis abandonnée par le ministère des Transports.

Néanmoins, la DOA voit son budget dédié au plan stratégique 'transport et logistique' tripler pour l'année fiscale 2026, à 153,6 M USD. Elle n'est cependant pas partie prenante dans l'ambitieux train de projets détaillé ci-dessus.

NOTES DE FIN

¹ International Air Transport Association (2024) The value of air transport in Thailand “[iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-thailand/](https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-thailand/) »*

² OAG établit son [classement](#) en pondérant le nombre de connexions prévues au nombre de destinations internationales couvertes.

³ [Nikkei Asia](#) comptabilise la Thaïlande, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie, l’Indonésie et la Cambodge.

⁴ CAAT (2026), citée par le Bangkok Post : “[Bangkok Post - Thai flights serve 145m passengers](#) »

⁵ Airport of Thailand (2026), “Air Traffic Report” [Microsoft Power BI](#)
En 2025, BKK a accueilli 62,6 M passagers, sur une capacité à 65 M. DMK a accueilli 31,3 M passagers, sur une capacité de 30 M.

⁶ The Nation (2023) “[AOT earmarks 97 billion baht to expand 6 airports in next 6 years](#)”, The Bangkok Post (2023) “[Bangkok Post - PM backs second Chiang Mai airport](#)”

⁷ L’AIB a [approuvé](#) en octobre 2024 un prêt d’un montant de 423 M USD pour la construction d’une deuxième piste et d’une voie de circulation. Ce prêt, sur une durée de 15 ans, est [assorti](#) d’un taux d’intérêt variable basé sur le *SOFR (Secured Overnight Financing Rate)* majoré d’un écart variable, actuellement fixé à 1,04 %, avec des ajustements effectués chaque année en janvier et en juillet.

⁸ La banque de développement asiatique a [accordé](#) un prêt de 68,7 M USD à la Thaïlande pour développer des infrastructures de connectivité attenantes à l’aéroport d’U-Tapao. Ce financement doit appuyer le prolongement de 2 kilomètres de l’autoroute interurbaine n° 7 et l’extension d’un tronçon de 5,65 kilomètres de la route nationale n° 3, de la rivière Bang Phai à l’ouest jusqu’à l’échangeur de l’autoroute n° 7 à l’est.

⁹ La capacité cible après extension de l’aéroport d’U-Tapao pourrait être ramenée à seulement 6 M de passagers annuels, selon des informations données au service économique par des parties prenantes au projet. Une renégociation de la concession est en cours.

¹⁰ The Nation (2025) “[Thai Airways revives THB 10bn MRO project, ready to invest this year](#)”

¹¹ Concernant les centres MCO, le français Revima a ouvert une usine à Chonburi en 2021, spécialisée dans la recertification, essais, réparation et révision des trains d’atterrissage, la location de trains d’atterrissage et assistance AOG, les services sur ailes, les essais, réparation et révision des composants LRU / non boulonnés, la réparation et révision des sous-ensembles / pièces détachées des trains d’atterrissage et la vente directe de composants LRU / non boulonnés et de trains d’atterrissage en état de marche. Air France Industries va également inaugurer un centre MCO en 2026. Air France KLM et l’américain AAR ont également établi en Thaïlande la co-entreprise xCelle Asia, spécialisée dans les opérations MCO pour les nacelles d’avions de nouvelle génération et compétente pour la zone Asie-Pacifique. AAR a par ailleurs signé un *MoU* de coopération avec Thai Airways visant à étendre les capacités MCO des deux entreprises en partageant leurs ressources

¹² Thai Times (2026) “[U-Tapao Airport and Eastern Aviation City Project Set to Commence - Thai Times](#)”