

VIETNAM = LE GRAND PASSION DU "TIGRE"

Aéroport de
LONG THANH (SAIGON)
"NOUVELLE PLATE FORME"
À 40 KM À L'EST

5580 Hectares, sur 6 villes du DISTRICT
CONSTRUIT PAR CONSORTIUM SUB-CORÉEN
"HBERIM ARCHITECTS & PLANNERS"
336,6 BILLIONS DE DONGS (14,8 M de \$)

Pour 2025 = 2 PISTES par 50 Millions de PAX PAR AN
+ ATTEINDRE 100 Millions de PASSAGERS EN 5 Millions
de Tonnes de Fret après 2035. 4 PISTES

"Aéroport de PARIS INGÉNIEURIE" ACCOMPAGNERA LE PROJET
(Dossier/OTM)

"ADP" refait le tour de l'Aéroport de HANOÏ + ASSISTANCE

Technique de DAN SON NHAT (SAIGON)

Après avoir étudié les systèmes Aéroportuaires de DANANG

(2012)

9 Mois de TRAVAIL (depuis 2018) en Mission d'ÉTUDES

Sur l'EXPANSION de l'AÉROPORT DE HANOÏ

+ REALISATION SCHEMA DIRECTOR À l'HORIZON 2030

→
21 Février 2020



kilomètres de Ha Long et de sa baie aux reliefs karstiques classée au Patrimoine mondial de l'Unesco, dispose d'une piste de 3,6 kilomètres de long, avec un seul terminal international. Il a reçu son premier vol le 30 décembre 2018. Il peut accueillir pour l'instant 2,5 millions de passagers et verra sa capacité doubler quand la troisième phase de sa construction sera achevée à l'horizon 2030. A cette date, le Vietnam devrait passer à 28 aéroports (13 internationaux et 15 domestiques avec les chantiers suivants : réhabilitation de l'aéroport domestique de Na San, transformation des aéroports domestiques de Cat Bi, Tho Xuan et Chu Lai en plateformes internationales, construction de 4 aéroports domestiques supplémentaires à Lai Chau, Sapa, Quang Tri et Phan Thiet, voir notre carte ci-contre).

Ce fort développement aéroportuaire est rendu nécessaire par la très forte croissance que connaît le transport aérien au Vietnam. Le 29 décembre 2019, l'autorité étatique qui gère l'ensemble des plateformes aéroportuaires au Vietnam, ACV (Airports Corporation of Vietnam), a célébré en grande pompe l'arrivée du 115 millionième passager annuel, un Japonais du nom de Matsubara Kuniyoshi, sur un aéroport vietnamien, atterri à l'aéroport de Phu Bai avec le vol VN1370 de Vietnam Airlines en provenance de Tan Son Nhat. Il y a seulement trois ans, en 2016, les aéroports vietnamiens avaient une capacité totale d'accueil d'environ 80 millions de passagers. A la fin de 2020, elle devrait être de 144 millions de passagers et, en 2030, elle pourrait même atteindre 308 millions de passagers.

Parallèlement, le pays, dont la population dépassait en 2019 les 96 millions d'habitants, a connu une forte croissance de son trafic aérien, de l'ordre de 15% par an, selon les statistiques de la Caav (Civil Aviation Administration

of Vietnam, ou Autorité de l'aviation civile du Vietnam), entre 2015 et 2020, et, même si le taux de croissance devrait être un peu plus faible par la suite, il sera tout de même de 8% en moyenne annuelle entre 2020 et 2030. Au-delà de l'attractivité elle-même du pays, le trafic est aussi dopé par l'accord de ciel ouvert qui est entré en vigueur en 2016 entre tous les membres de l'Asean. Le nouveau plan de transport de développement aérien approuvé par l'Etat vietnamien, par la voix de son premier ministre Trinh Dinh Dung, prévoit l'accroissement de fréquences et l'ouverture de plusieurs nouvelles routes internationales vers des marchés clés comme la Russie, l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, la Chine, la Corée du Sud, le Japon, la Thaïlande, la Malaisie et l'Australie.

Cette dynamique implique une croissance parallèle des compagnies aériennes vietnamiennes. Ainsi, dans une conférence de presse de bilan, le directeur de la Caav, Dinh Viet Thang, a annoncé qu'en 2019, le nombre d'appareils en flotte des compagnies aériennes vietnamiennes a été multiplié par 3,5, par rapport à 2008. Sur plus d'une décennie, le secteur national de l'aviation civile a connu une croissance de 17,1% en trafic de passagers et de 13,8% en volume de fret. Le nombre de lignes aériennes domestiques exploitées par les compagnies aériennes vietnamiennes a été multiplié par 2,4 et celui des lignes internationales par près de 2,5. La flotte totale en opération pour les réseaux international et domestique devrait atteindre 220 avions à la fin de l'année 2020 et être presque doublée, à un peu plus de 400 appareils, d'ici à 2030. Le total des volumes de fret, qui a augmenté de 18% en croissance annuelle entre 2015 et 2020, devrait continuer à augmenter de 12% en hausse annuelle pour les dix prochaines années. Même pour les projections

plus lointaines, cette tendance très positive ne devrait pas se démentir. Lors d'une conférence datant d'octobre 2019 qui s'est tenue à Hanoï, le vice-président du marketing de Boeing Commercial Airplanes, Darren A. Hulst, a annoncé que les compagnies aériennes d'Asie du Sud-Est auraient besoin de 4 500 nouveaux avions dans les vingt prochaines années, pour une valeur de 710 Md\$. Selon lui, le marché vietnamien du transport aérien jouera un rôle clé dans cette croissance. En 2038, la flotte vietnamienne devrait quadrupler. En particulier, la classe moyenne du Vietnam connaît la plus forte croissance en Asie du Sud-Est. Parallèlement au développement fort du tourisme national et international, le Vietnam est en train de devenir l'un des marchés ayant un développement le plus rapide au monde.

Vietnam Airlines REÇOIT LE 100^e.

Bien que son origine remonte à 1956, Vietnam Airlines a connu un redémarrage en 1993, date à laquelle elle a été restructurée et est devenue véritablement la compagnie nationale du Vietnam. À partir de 1994, l'administration Clinton a levé l'embargo commercial hérité de la guerre du Vietnam. En décembre 2001, Vietnam Airlines a signé un accord historique avec Boeing pour la commande de 4 Boeing 777-200ER, le premier de son histoire concernant des avions de production américaine. Depuis 2007, la compagnie est en constante expansion. Elle est membre officiel de l'alliance Skyteam (réunie autour d'Air France-KLM et Delta) depuis le mois de juin 2010. Vietnam Airlines a signé avec Air France un accord de partage de codes entre les aéroports de Paris-CDG, Hanoï et Hô Chi Minh-Ville, offrant à leurs passagers des correspondances vers de nombreuses destinations au Vietnam et, réciproquement, vers le reste de la France et

et 2050, et réalisé des études de capacités dans le cadre des travaux d'extension pour Tan Son Nhat, l'aéroport actuel de Hô Chi Minh-Ville. Dans l'attente du début de la construction et de la montée en charge de Long Thanh, qui doit devenir un véritable hub de niveau international capable de connecter les vols reliant l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Océanie, en passant par le Moyen-Orient, l'Asie du Nord-Est et l'Asie du Sud, Tan Son Nhat doit en effet encore absorber une forte croissance de trafic prévue dans les prochaines années. Il est estimé que l'aéroport de Tan Son Nhat devrait accueillir quelque 40 millions de passagers en 2025 et monter à 50 millions en 2030.

400 APPAREILS EN FLOTTE EN 2030.

Au-delà de son développement aéroportuaire dans le Sud, le Vietnam est aussi engagé dans un vaste plan de croissance globale de capacités aéroportuaires. Actuellement, le pays dispose de 22 aéroports principaux (ndlr : dont 8 internationaux, mais avec 4 seulement qui ont réellement des vols long-courriers, soit Tan Son Nhat (Hô Chi Minh-Ville), Nội Bai (Hanoï), Da Nang et Cam Ranh (Nha Trang)) avec la dernière entrée en activité de l'aéroport international de Van Don, à l'extrême nord-est du Vietnam. La plateforme, située à une cinquantaine de

TRANSPORT AÉRIEN

l'Europe. En 2017, ce partage de codes a même été transformé en coentreprise (partage des recettes et harmonisation des tarifs) qui a été renforcée à la mi-2019. Au cours d'une grande cérémonie organisée à l'aéroport international de Nội Bai (Hanoï), Vietnam Airlines a reçu le 100^e avion de sa flotte, un Boeing 787-10, le troisième des 10 exemplaires que le transporteur national vietnamien doit recevoir jusqu'au mois de mars 2021. Elle opère déjà la deuxième plus grande flotte d'avions gros-porteurs Airbus A350 et Boeing 787 en Asie du Sud-Est (derrière Singapore

Airlines), avec un total de 14 Airbus A350-900, 11 Boeing 787-9 et pour l'instant 3 Boeing 787-10. Sa flotte d'avions court et moyen-courriers est aussi bien adaptée aux aéroports du pays qui, même si les choses vont rapidement changer, ont encore des structures limitées.

BAMBOO FAIT LE BUZZ.

Pour le long-courrier, le transporteur national vietnamien nourrit de grands espoirs sur son futur nouveau hub de Long Thanh, qui va sans nul doute lui donner une nouvelle ampleur de mouvement. Sur le marché intérieur, Vietnam Airlines peut

aussi à présent s'appuyer sur sa filiale low cost, Jetstar Pacific. Etablie en 2004 en tant que compagnie à bas tarifs (ndlr: elle existait auparavant mais en tant que compagnie charter), Pacific Airlines a d'abord été refondée par Saigontourist, avec Vietnam Airlines comme actionnaire majoritaire (86%). Par la suite, le contrôle de Pacific Airlines est passé dans les mains d'un organisme étatique vietnamien du nom de Scic (State Capital Investment Corporation). Dirigée par un ancien de Vietnam Airlines, Pacific Airlines est devenue ainsi concurrente de la grande compagnie nationale.

En 2007, la compagnie est renommée Jetstar Pacific, après que Qantas a racheté 27% du transporteur low cost. Le reste du capital est alors contrôlé par des partenaires vietnamiens, le Scic et Saigontourist. En février 2012, le contrôle majoritaire de Jetstar Pacific est re-transféré à Vietnam Airlines, qui récupère 70% du capital de la compagnie. Le groupe Qantas conserve 30% des parts. La reprise en main par Vietnam Airlines coïncide avec la volonté affichée de trouver un moyen de faire face à la concurrence de plus en plus forte de Vietjet Air. La bouillante compagnie, qui a un nombre impressionnant de 324 appareils en commande (voir notre tableau), est la première compagnie totalement privée qui a été lancée au Vietnam. Elle a opéré son premier vol en décembre 2011 entre Hô Chi Minh-Ville et Hanoï avec un peu de retard (ndlr: la low cost malaise AirAsia avait initialement annoncé qu'elle prendrait 30% du capital de Vietjet, avant de faire machine arrière). Elle est à présent à la tête d'une flotte de 75 avions et elle opère aussi des vols internationaux depuis 2013. Elle partage avec Vietnam Airlines plus de 80% du marché intérieur vietnamien, quasiment à parts égales. Mais d'autres transporteurs, attirés par l'extrême dynamisme du marché intérieur et l'excellente santé économique du Vietnam, pointent le bout du nez de leurs avions. Bamboo Airways, propriété du groupe immobilier FLC Group, a ainsi effectué son vol inaugural il y a un peu plus d'un an, le 16 janvier 2019, et ambitionne de développer un modèle hybride en tarifs low cost et service soigné à bord. Elle vise une flotte de 100 appareils à l'horizon 2025 avec notamment des Airbus A321neo et des Boeing 787 Dreamliner. Elle a d'ailleurs fait le buzz en mettant, depuis le 1^{er} janvier 2020, un Boeing 787-9 spécial sur les lignes Hanoï-Hô Chi Minh-Ville et Hanoï-Phu Quốc pour

Les principales compagnies vietnamiennes

Compagnie	Type d'avions	En service	En commande
Vietnam Airlines	Airbus A350-900	14	
	Airbus A321neo	14	5
	Airbus A321	52	
	Airbus A320neo		5
	ATR 72	6	
	Boeing 787-10	3	5
	Boeing 787-9	11	4
Total		100	19
VietJet Air	Airbus A321-200	39	
	Airbus A320-200	22	
	Airbus A321neo	14	104
	Airbus A321XLR		20
	Boeing 737 MAX 8		20
	Boeing 737 MAX 10		80
	Boeing 737 MAX 200		100
Total		75	324
Jetstar Pacific Airlines	Airbus A320ceo	15	
	Airbus A321ceo	3	
Total		18	
Bamboo Air	Airbus A320-200	6	
	Airbus A321neo	4	24
	Airbus A321-200	3	
	Airbus A320neo	5	
	Airbus A319-100	1	
	Boeing 787	2	18
Total		21	42

LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE DU VIETNAM

-  AÉROPORT INTERNATIONAL
-  AÉROPORT DOMESTIQUE
-  TRANSFORMATION VERS AÉROPORT INTERNATIONAL
-  CONSTRUCTION NOUVEL AÉROPORT INTERNATIONAL
-  CONSTRUCTION NOUVEL AÉROPORT DOMESTIQUE
-  VILLE PRINCIPALE



coïncider avec la demande croissante liée à la grande fête vietnamienne du Têt. Elle n'a pas hésité à configurer son appareil en tri-classe, dont une Première. En une seule année d'exploitation, Bamboo Airways a déjà transporté plus de 2 millions de passagers, avec un taux inégalé de remplissage de 94 %.

DES COMMANDES AU SINGAPORE AIRSHOW ?

Parmi les nouvelles arrivantes, qui finalisent l'obtention du certificat de transport aérien, citons Kite Air, propriété du groupe Thien Minh, qui devrait, à partir de sa base de Chu Lai, débiter ses vols au cours du premier trimestre 2020 avec 6 ATR 72, pour monter à 30 avions (15 ATR 72 et 15 appareils monocouloirs de type A320 ou équivalent). A partir de juillet 2020, c'est le conglomérat Vingroup qui devrait à son tour faire décoller la compagnie Vinpearl Air, avec une flotte de 6 avions, pour monter à 36 appareils en 2025. Selon la Caav (Autorité de l'aviation civile du Vietnam), la nouvelle compagnie, qui serait basée à l'aéroport de Nội Bai (Hanoi), pourrait à cette date opérer un total de 62 lignes intérieures et 93 lignes internationales. Le trio de petites nouvelles est complété par Vietravel Airlines, filiale du premier tour-opérateur vietnamien Vietravel, qui devrait, selon la presse vietnamienne, débiter ses vols cette année avec 3 à 4 avions loués. La compagnie vise ensuite de commander des Airbus ou des Boeing, vraisemblablement des Airbus A321neo ou des Boeing 737. Des annonces pourraient être faites lors du Singapore Airshow.

*Association des nations de l'Asie du Sud-Est fondée le 8 août 1967 et regroupant l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, Brunei, le Laos, la Birmanie, le Cambodge et le Vietnam.

■ Jean-Baptiste Hégy