

Marché aérospatial au Vietnam

TRAN Bang,
X2000 - Supaéro 2004, Eurocopter

Généralités sur le marché de transport aérien vietnamien

Orientée vers un marché plus libéral, l'économie vietnamienne a enregistré des réussites remarquables. Avec un marché de 83 millions d'habitants dont 50% de jeunes et un taux de croissance compris entre 6% et 9% par an, le Vietnam est un des deux pays qui se développent les plus vite en Asie. Une position géographique favorable dans la région de l'Asie du Sud-Est et Pacifique alliée à une politique économique ouverte vers l'extérieur et avantageuse pour les investisseurs étrangers ainsi que les avantages de sa main d'oeuvre, ont contribué à son développement économique et à la création des besoins d'échanges aussi bien intérieurs qu'extérieurs.

Dans ces conditions économiques favorables, le trafic aérien possède une croissance forte et durable, de plus de 10% par an. La demande de renfort et de développement des flottes aériennes régionales et long-courriers devient de plus en plus importante. Par conséquent le marché des services (infrastructures, maintenance, télécommunication, équipements, etc.), connaît une croissance remarquable.

Actuellement, il y a un système de 48 aéroports dont les plus grands sont Noibai (Hanoi), Tan Son Nhat (Ho

Chi Minh ville) et le futur Long Thanh (Dong Nai, 40 km de Ho Chi Minh ville, capacité maximale de 80 millions de passagers par an, avec un investissement de 8 milliards de dollars, mis en oeuvre à partir de 2007). Avec un réseau de 25 destinations internationales et une vingtaine de destinations régionales, le pays devient un marché prometteur pour les constructeurs et les équipementiers aéronautiques et spatiaux.

Marché du transport civil : le duopole Airbus(EADS) - Boeing

Le marché des transports civils et du fret est partagé principalement entre Vietnam Airlines, le transporteur national et Pacific Airlines, une compagnie par actions. Le transport des passagers a augmenté avec un taux de croissance moyen de 9.5% par an dans la période 1996-2002. Du fait de la crise financière en Asie du Sud-Est en 1997, le taux de croissance a diminué de 1% cette année là et de 2.6% l'année suivante. A partir de 2000, le secteur maintient un taux de croissance très important, environ 15% par an, grâce aux passagers étrangers. En 2002, le nombre de passagers transportés par ces deux compagnies aériennes a doublé par rapport à celui de 1996. Cette performance



est presque similaire pour le transport des marchandises, soit 70% de hausse par rapport à 1996. En 2004, le taux de croissance du nombre des passagers pour Vietnam Airlines est de 16% par rapport à 2003. Le premier trimestre de 2005, la compagnie a réussi à atteindre une augmentation du chiffre d'affaire de 25% par rapport à la même période de l'année précédente, soit 52.4% de l'objectif de 2005. Le nombre estimé des visiteurs étrangers pour le premier trimestre de 2005 est 877500¹. Les nouvelles lignes directes connectent Hanoi et Ho Chi Minh ville avec les hubs en Europe comme Paris, Francfort, Moscou; en Asie-Pacifique comme Séoul, Busan (Corée du Sud), Nagoya, Tokyo (Japon); Melbourne (Australie) et

¹. Bureau de Statistique Générale, Ministère des Affaires étrangères du Vietnam.

Après plus d'une décennie de renforcement de sa flotte et de sa réputation dans la région, Vietnam Airlines est en train de s'élargir pour devenir un des transporteurs au premier rang de la région.

Actuellement, la flotte de Vietnam Airlines comprend² :

- 10 Airbus A320-200 ;
- 5 Airbus A321-200 (plus 10 nouveaux A321-200 sera livré à partir de 2006) ;
- 6 Boeing 767-300
- 6 Boeing 777-200 (plus 2 Boeing 777-200ER loués par ILFC en juin et octobre 2005)
- 9 ATR-72
- 2 Fokker 70

Pacific Airlines gère une flotte de 1 Airbus A320-200 et 2 Boeing 737-400. La part de marché de Pacific Airlines reste très modeste (10%).

bientôt avec les hubs aux États-Unis (San Francisco ou Los Angeles).

Vietnam Airlines dessert deux types de marchés : le marché régional et international. Le marché régional comprend les lignes internes et les lignes vers les pays en Asie du Sud-Est, la Chine, Taiwan, Hong Kong et Macao. Dans les années 90, la majorité des activités économiques au Vietnam se concentraient dans cette région. La forte demande régionale concernant les voyages d'affaires et touristiques, permet à Vietnam Airlines d'élargir sa flotte régionale. La coopération économique et technologique avec les pays européens, le Japon et les États-Unis favorise plus en plus le transporteur. D'ailleurs, les deux millions personnes d'origine vietnamienne installés aux États-Unis et en Europe représentent un marché très prometteur pour Vietnam Airlines. Pour mieux profiter de ce marché, Vietnam Airlines est en train de renforcer sa flotte des gros-porteurs pour desservir ses nouvelles lignes sans escales connectant les hubs d'Europe, du Japon et très bientôt des États-Unis.

Vietnam Airlines a commandé 5 nouveaux Airbus A321 en 2002 et 10 A321 en 2004. La compagnie a négocié aussi pour 7 Boeing 777-200ER dont 4 achetés et récemment pour 4 Boeing 787-8 pour la période 2009-2010, plus 11 appareils de cette famille en option avant 2013. L'objectif de

Vietnam Airlines est d'avoir 49 avions à la fin de cette année et 75 avions en 2010. Le montant total des contrats est estimé à environ 4 milliards de dollars pour cette période.

Récemment, le gouvernement a proposé au parlement un projet de modification de la loi sur l'aviation civile, qui ouvre le marché pour les investisseurs privés nationaux et étrangers. Cette modification permet au marché du transport aérien civil de s'élargir de façon plus rapide et plus libérale. Ainsi, la concurrence entre les transporteurs dans les marchés régionaux et internationaux sera plus forte. Une des priorités de Vietnam Airlines est alors la modernisation de sa flotte en utilisant de nouveaux avions adaptant pour ses marchés spécifiques.

Marché des avions de transport régional : dominants Airbus et ATR

Le marché du transport régional dessert 16 destinations nationales (Hanoi, Ho Chi Minh ville, Danang, Hue, Hai Phong, Dien Bien Phu, Phu Quoc, Vinh, Cam Ranh, Qui Nhon, Rach Gia, Da Lat, Buon Me Thuot, Chu Lai, Playku, Tuy Hoa) et aussi les destinations proches (Bangkok, Manille, Hongkong, Taiwan, etc.). Les appareils utilisés pour ces lignes sont des avions courts et moyen-courriers d'Airbus et les turbopropulseurs ATR (Avions de Transport Régional), un partenariat à parts égales entre

Alenia Aeronautica (Groupe Finmeccanica) et EADS (European Aeronautic Defence and Space Company).

L'exploitation des avions Airbus et ATR a commencé avec la coopération entre Vietnam Airlines et Air France dans les années 90. La première phase de modernisation de la flotte de Vietnam Airlines était la coopération avec les constructeurs européens pour améliorer la réputation de la compagnie. Les avions soviétiques sont retirés de la flotte pendant cette période. Outre les avions, les services de maintenance et les équipements aériens sont aussi fournis pour que Vietnam Airlines puisse améliorer rapidement la performance, la sécurité et sa réputation. Le transporteur devient ainsi un des premiers opérateurs en Asie des avions A320, l'avion best-seller d'Airbus.

Débutant avec des avions Airbus de location, après une décennie de développement très rapide, Vietnam Airlines a construit un parc de 25 avions de la famille A320 et 9 ATR-72. En 2002, Airbus a enregistré le premier contrat avec Vietnam Airlines pour 5 avions A321-200. En 2004, la compagnie vietnamienne a signé une commande de 10 A321 supplémentaires. "L'exploitation des A320 et A321 par Vietnam Airlines depuis plus de dix ans est une grande réussite. Cette toute dernière commande d'A321 confirme la confiance que nous avons depuis longtemps dans ce produit et permettra à Vietnam Airlines de répondre aux besoins du marché vietnamien en rapide expansion," a déclaré Nguyen Xuan Hien, le PDG de Vietnam Airlines. "Nous sommes également fiers de constater que les excellentes relations entre Vietnam Airlines et Airbus ont largement contribué au développement de la coopération économique et commerciale entre le Vietnam et l'Europe.", a-t-il ajouté. "Vietnam Airlines a été l'un des premiers utilisateurs de l'A320

². Source: www.nationmaster.com, chiffre Mai 2005.

en Asie, et nous sommes évidemment très heureux que la compagnie continue à placer sa confiance dans nos produits à l'avenir. Je suis certain que les faibles coûts d'exploitation de la famille A320, très prisée des passagers, permettront à Vietnam Airlines de rester en tête sur le marché asiatique hautement concurrentiel," a pour sa part déclaré Noël Forgeard, président d'Airbus³.

Le financement de ces contrats est partiellement assuré par les banques étrangères comme ABN Amro, Natexis Banque Populaire (133 et 15 millions de dollars, respectivement), les banques publiques et le gouvernement vietnamien. D'après les sources officielles, les prix catalogue des contrats sont respectivement 250 et 750 millions de dollars pour les contrats en 2002 et 2004.

Parallèlement à l'exploitation des avions Airbus, Vietnam Airlines utilise ses 9 avions ATR dont 3 ATR 72-500 neufs de nouvelle génération commandés en 2001 (valeur du contrat : 50 millions de dollars). Les ATR sont utilisés sur des lignes en Indochine de faibles distances ou non accessibles par les avions plus gros à cause des longueurs de piste insuffisantes ou par manque des aéroportuaires équipements.

Les avions Boeing, au contraire, ne sont présents officiellement au Vietnam que dans les dernières années de la décennie 90. Une des raisons de cette absence était l'embargo des États-Unis⁴ qui a empêché l'utilisation des avions avec les technologies américaines au Vietnam.

Marché des avions long-courriers : dominants Boeing

Pour desservir les lignes directes internationales comme les hubs en Europe, en Asie du Nord-Est, Australie et Amérique du Nord, Vietnam Airlines utilise ses nouveaux Boeing 777-200ER ainsi que les Boeing 767. Récemment, pendant la visite officielle du Premier Ministre du Vietnam aux États-Unis en Juin 2005, Vietnam Airlines a signé

un contrat pour 4 Boeing 787-8, devenant le 8e client pour cette famille de Boeing. Une option pour 11 Boeing 787 de plus pour la période 2010 – 2013 est incluse dans le contrat. Les montants des contrats pour 4 Boeing 777-200ER (2004) et 4 Boeing 787-8 (2005) sont respectivement environ 680 et 500 millions de dollars au prix catalogue. Le financement du contrat est assuré avec la participation de l'EXIMBANK (Export – Import Bank), un agent du gouvernement américain.

Les contacts avec les constructeurs et opérateurs aériens américains ont commencé avec les premières visites des dirigeants de Vietnam Airlines organisées par Delta Airlines. Boeing a ensuite beaucoup agité en faveur de la levée de l'embargo économique américain et de la renonciation de l'application de l'amendement Jackson-Vanick⁵. D'autre part Boeing a contribué à l'accélération des négociations pour l'accord bilatéral de commerce entre le Vietnam et les États-Unis. De plus Boeing s'est joint au gouvernement américain pour le support de l'adhésion du Vietnam à l'Organisation Mondiale de Commerce. Les avancées de l'intégration du Vietnam dans le système commercial mondial est un bon signe pour l'économie du pays, les échanges et donc les transports. Boeing soutient la mise en place d'un accord dans le domaine de l'aviation civile entre les deux pays, permettant l'ouverture de lignes aériennes directes. Boeing, en coopération avec Singapore Aerospace Manufacturing (SAM), a organisé un symposium pour introduire et promouvoir l'industrie aéronautique au Vietnam. A court terme, Boeing n'investit pas directement au Vietnam mais le constructeur encourage ses partenaires à travailler dans les programmes communs. Parallèlement aux efforts de Boeing, les contacts officiels des entreprises dans l'industrie aéronautique américaine comme GE, Raytheon International, Lockheed Martin Global, Gravitas Digital Solutions, etc. visent à fournir des équipements et services du domaine.

D'ailleurs, le géant américain a participé dans les programmes humanitaires comme la création des fonds pour aider des victimes de l'inondation et de la guerre. Toutes ces activités, selon Flint – le représentant de Boeing au Vietnam, visent à consolider la présence de Boeing au Vietnam.

De son côté, Vietnam Airlines négociait avec Airbus l'achat ou la location des long-courriers Airbus comme les A330/A340, sans abandonner les négociations pour les avions Boeing. Finalement Vietnam Airlines a décidé d'acheter des avions Airbus pour le réseau régional et les avions Boeing pour le réseau long-courriers.

Marché des transports spéciaux : hélicoptères

Des plates-formes pétrolières offshore, les services de touristes, les services de photographie aérienne, etc. sont des clients de la compagnie VASCO (Vietnam Aviation Services Company) et SFC (Southern Service Flight Company), les filiales de Vietnam Airlines Corporation.

Les hélicoptères en service sont les hélicoptères russes (Mi8, Mi17) et les hélicoptères d'Eurocopter (Super Puma AS332 L2 et EC155B). Un des services de transport les plus rentables est le transport des personnels et des matériels pour les plates-formes pétrolières offshore. Ce service est assuré par les hélicoptères d'Eurocopter. Et Eurocopter continue ses projets pour augmenter cette flotte chez SFC.

³. Source : EADS, presse communication, 2004.

⁴. L'embargo interdit toutes les activités de commerce, d'investissement ou des échanges technologiques entre le Vietnam avec les États-Unis et ses alliés. L'embargo est posé en 1964 (Vietnam du Nord et plus tard, Vietnam en total) et est levé en 1995.

⁵L'amendement Jackson-Vanick interdit les États-Unis d'établir et de reconnaître le statut normal des échanges commerciaux d'un pays considérés manqué de droit de libre d'immigration.

Les concurrents américains comme Bell Helicopter et Sikorsky ont fait des efforts pour percer dans ce marché. Cependant, le marché des hélicoptères reste toujours très difficile à entrer.

Marché des services aéroportuaires, des équipements et de la maintenance

Avec le développement de la flotte des avions, le besoin de standardisation et de modernisation des services (services au sol, contrôle du trafic aérien, les services de maintenance des avions) devient plus en plus important.

Les aéroports au Vietnam accueillent environ 15-17 millions de passagers à l'horizon de la période de 2020. En conséquence de l'augmentation du trafic aérien, les recettes des aéroports sont doublées dans la période de 1996-2002. Les aéroports sont en phase d'expansion sont : Tan Son Nhat, 10 km de Ho Chi Minh Ville (un nouveau terminal sera mis en opération en 2006, budget \$220 millions fourni principalement par le Japon; et une nouvelle piste pour accueillir les très gros porteurs), Noi Bai à Hanoi et Da Nang International Airport (Danang). Les capacités maximales de ces trois aéroports sont respectivement 15, 20 et 5 millions de passagers par an. L'aéroport Tan Son Nhat est pourtant trop proche de la ville et ne peut pas s'élargir plus. Pour résoudre le problème de surcharge de Tan Son Nhat, l'aéroport Long Thanh (40 km de Ho Chi Minh Ville) est en période de développement et de réhabilitation. La capacité maximale sera 80 millions de passagers par an, largement suffisante pour plusieurs décennies. Long Thanh sera construit pour accueillir des plus gros porteurs actuels comme les Airbus A380. L'investissement pour cet aéroport est estimé environ 8 milliards de dollars, selon Vu Pham Nguyen Tung, vice – directeur du département des aéroports du CAAV (Civil Aviation Administration of Vietnam) lors d'un entretien avec le journal Tuoi Tre. La première phase du projet de Long Thanh a besoin environ 3 milliard de dollars d'investissement et jusqu'à 2010, la capacité de cet aéroport serait



Photo: Hervé Morel, Eurocopter.

Un Eurocopter EC155B pour les services off-shore de SFC.

équivalent avec celle de Tan Son Nhat actuelle. L'ambition du CAAV est pour transformer Long Thanh comme un hub de transport aérien de la région de l'Asie du Sud-Est, a ajouté M.Vu.

Avec les projets actuels et futurs pour les aéroports, pour satisfaire tous les critères de développement, de sécurité et pour faire face à la concurrence très forte dans la région, CAAV a besoin une grande quantité des équipements aéroportuaires. Les technologies et services sont fournis par les compagnies européennes, japonaises ou américaines. Un exemple, en 2003, la valeur des équipements et services aéronautiques importés est environ 390 millions de dollars, dont 160 millions de dollars pour les contrats pour des fournisseurs américains⁶. Les fournisseurs américains tiennent actuellement environ 10-30% le marché selon des types de projets. Le fait que les fournisseurs européens ont déjà travaillé depuis deux décennies avec les partenaires vietnamiens et que les normes européennes deviennent dominantes, a posé certaines difficultés pour les américains à entrer dans le marché. De toute façon, le marché des équipements et services aéroportuaires au Vietnam reste très concurrentiel avec tous les fournisseurs.

La maintenance de la flotte de Vietnam Airlines est effectuée dans

deux établissements A75 (Ho Chi Minh Ville) et A76 (Hanoi). A partir de juillet 1998, Vietnam Airlines est capable de mener la maintenance sur ses avions Airbus et ATR. Pour les avions Boeing, la maintenance légère a commencé en 1999. L'objectif de Vietnam Airlines est l'amélioration la capacité de la maintenance totale de sa flotte. Pour le réaliser, Vietnam Airlines a travaillé avec ses partenaires pour former des personnels, mettre en oeuvre des équipements, etc. Les partenaires dans ce domaine sont les compagnies aériennes comme Air France, Japan Airlines ; les constructeurs comme EADS (Airbus) et Boeing; les motoristes comme Snecma (France, actuellement Groupe Safran) et GE (Etats-Unis). En juin 2005, lors du Salon du Bourget, Vietnam Airlines a signé un contrat de 3.5 millions euros avec EADS Test & Services pour le banc de test ATEC Serie 6 pour la maintenance de ses Airbus A320/321, ATR et ses Boeing 777-200ER.

Les progrès de la maintenance de Vietnam Airlines permettent à la compagnie d'exporter ses services. L'agence nationale de l'aviation civile du Laos

⁶. Source: Export America et US Department of Commerce. Pourtant, les chiffres ne sont pas officiels et estimés par des spécialistes.

a choisi Vietnam Airlines pour les services de maintenance de ses avions Airbus A320 et aussi pour mettre en place des techniciens, du personnel de bord et des pilotes pour ce type d'avion.

Marché spatial

Le marché spatial au Vietnam reste limité en échelle et en applications. Les domaines priorités sont les applications pour télécommunication, télévision et navigation de l'aviation civile. Le projet d'un satellite géostationnaire Vinasat de taille moyenne avec de 20 à 28 modules de communications a commencé en 1995 et est approuvé en 2002. Le lancement prévu pour le satellite est en 2008. Pour ce projet d'environ 200 – 300 millions de dollars, les 4 constructeurs internationaux ont déjà répondu à l'appel d'offre : NPOPM (Russie), Alcatel Space et Astrium (EADS), Lockheed Martin Space Systems et Nec-Toshiba-Orbital Science Corporation (entreprise américano-japonaise). L'entreprise choisie sera responsable de la réalisation, de la fabrication, du lancement et de la gestion en orbite du satellite. Pourtant, ce projet est reporté plusieurs fois faute des accords entre les états dans les négociations de coordination des services. Actuellement, les négociations continuent avec le Japon et les îles Tonga.

Dans le cadre de la coopération scientifique et technique entre la France et le Vietnam dans le domaine de télédétection, le ministère de l'environnement et des ressources naturelles du Vietnam a choisi EADS Defence and Communication Systems (DCS) comme fournisseur d'un système complet de surveillance de l'environnement et des ressources naturelles. Le projet est de 20 millions de dollars et comprend une station de réception et d'analyse des images satellites Spot et Envisat, un centre de production et de distribution des images et 15 systèmes d'application thématiques à but opérationnel et de recherche⁷. Les bénéficiaires sont le ministère de l'agriculture, le ministère



Image: Astrium

SPOT5, satellite d'observation optique de la Terre (Astrium, EADS).

des pêches, le ministère de l'environnement et l'agence nationale pour la sécurité civile, l'institut du pétrole, etc. Ce projet est un des plus complets systèmes à ce jour en Asie.

7. Source: EADS Defence and Communication System presse communication.