

1. ANALYSE D'ACTUALITE

• Une reprise dynamique dans un contexte incertain

Les effets de la troisième vague de Covid qui avait culminé fin janvier 2022 ont pour l'instant disparu. Les autorités ont mis fin, le 27 mars 2022, au système de bulles de trafic qui réglementait strictement les rotations « passagers » depuis 2 ans permettant ainsi la reprise des vols commerciaux internationaux en application des différents accords bilatéraux. Le trafic domestique indien est revenu en avril à des valeurs pré-pandémiques de 400 000 passagers par jour en moyenne. Les taux de remplissage des avions croissent également.

Les différentes contraintes imposées aux voyageurs sont progressivement levées. Seule demeure l'obligation d'un test PCR négatif de moins de 72 heures pour rejoindre l'Inde à partir de certains pays où le virus circule toujours de manière jugée importante.

Tous les vols internationaux reprennent mais, dans un secteur plus lent à repartir, le volume de passagers n'atteint qu'environ 55% des valeurs pré-Covid. L'augmentation de l'offre de voyage devrait progressivement détendre un marché dont les prix ont sensiblement augmenté.

Sans reprise de l'épidémie, le secteur aéronautique indien pourrait retrouver sa croissance estimée entre 6 et 8% par an pour les prochaines années, qui induirait un besoin de 120 nouveaux avions par an, opérant à partir des 220 aéroports que l'Inde souhaite mettre en service en 2025, alors qu'elle dispose de 145 plateformes aujourd'hui. Au cours des vingt prochaines années, Airbus estime les besoins supplémentaires du pays à 2210 aéronefs et 34 000 pilotes.

Les acteurs de cet essor devront néanmoins composer avec des facteurs menaçants :

- Les prix des carburants aviation ne cessent de monter depuis le début de l'année pour atteindre fin mars environ 1570 USD / kl. Ceci représente une augmentation de 60% en un an et demi. Malgré l'envolée des coûts d'exploitation liée, les compagnies aériennes indiennes, qui affrontent une concurrence extrême au sein du marché domestique, continuent de pratiquer des prix relativement bas auxquels les Indiens sont habitués et que le gouvernement encadre encore. Tant que le contexte géopolitique ne permettra pas une baisse des prix du pétrole les bénéficiaires du secteur risquent de rester très limités. La fin prochaine de toute réglementation sur le prix des places et l'arrivée de nouvelles compagnies dans le ciel indien ajouteront de la tension et pourraient entraîner des situations financières délicates pour certains acteurs.
- Les compagnies indiennes devront également affronter la concurrence des compagnies du Golfe qui ont déjà repris leurs liaisons long-courrier. La part des compagnies indiennes dans le trafic international avait artificiellement augmenté du fait des restrictions imposées par les bulles de voyage. Elle devrait rapidement revenir à sa valeur initiale de 20%. La volonté du gouvernement est d'accroître cette proportion. Cela ne sera possible qu'en augmentant le nombre d'avions long-courrier des

compagnies indiennes¹. Les constructeurs Boeing et Airbus se positionnent sur ce secteur d'avenir qui devrait évoluer dans les mois prochains en particulier avec la restructuration importante en cours au sein d'Air India.

2. INFORMATIONS NOUVELLES DEPUIS LA VEILLE DE FEVRIER 2022

- **Boeing**

Boeing a élaboré une feuille de route complète sur dix ans pour l'Autorité Aéroportuaire indienne (AAI) afin de moderniser sa gestion du trafic aérien. Elle vise à offrir de meilleures capacités de contrôle du trafic aérien afin de rendre le ciel indien plus sûr.

Ce projet de développement se matérialise par la modernisation des systèmes de communication et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM). Il a été entrepris grâce à une subvention de l'Agence américaine pour le commerce et le développement (USTDA).

Dans le même temps Boeing étudie la possibilité d'une collaboration stratégique avec l'académie de pilotage Indira Gandhi (IGRUA) pour continuer d'améliorer les standards de formation.

- **Sustainable Aircraft Fuel (SAF)**

Dans le cadre global d'une volonté internationale de décarbonisation illustré par la Déclaration de Toulouse² certaines entreprises françaises ont décidé d'innover en Inde pour contribuer à l'objectif global.

Dans la déclaration figurent les carburants alternatifs. Pour préparer l'avenir, les industriels français Airbus, Safran et Axens se sont associés avec GMR Airport (ADP) pour étudier le développement en Inde d'un démonstrateur de production de carburant alternatif (*sustainable aviation fuel*) à partir de ressources agricoles. A l'occasion du salon Wings India, ils ont signé le 25 mars 2022 un MoU pour formaliser cette collaboration.

- **Fin des privilèges d'Air India**

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGCA) a révisé le 19/04/2022 les *civil aviation requirements (sect III air transport)* accordant l'accès aux vols internationaux réguliers pour les compagnies aériennes. Du fait de la privatisation d'Air India, la clause publiée en 2017 qui lui accordait une attention particulière et préférentielle dans l'attribution des créneaux a été supprimée.

Toutes les compagnies indiennes opéreront maintenant sans préséance au travers des différents accords bilatéraux³ sur les services aériens qui précisent le nombre maximum de vols ou de sièges par semaine.

La DGCA a également supprimé la règle des 5/20, selon laquelle les compagnies aériennes nationales devaient avoir au moins cinq ans d'expérience opérationnelle et un minimum de 20 avions pour pouvoir voler vers l'étranger. Désormais, un nouveau transporteur peut commencer à voler partout dès qu'il dispose de 20 avions dans sa flotte. Cette potentielle augmentation de concurrence pour Air India dont les principaux attraits étaient son réseau en Europe ou aux Etats-Unis, ses créneaux horaires et ses droits d'atterrissage, va stimuler la nécessaire transformation de la compagnie.

¹ 49 avions long-courrier passagers au 01/04/2022.

² https://presidence-francaise.consilium.europa.eu/media/2hkh2v33/declaration-de-toulouse-pfue-ang_fr.pdf

³ 121 le 01/05/2022.

- **Audit DGCA**

Un audit de la *Federal Aviation Authority* américaine (FAA) s'est déroulé à la DGCA en octobre 2021 sur les thèmes de la sécurité, des licences et du contrôle de la navigabilité des aéronefs. L'équipe d'audit devrait revenir pour prendre en compte les mesures mises en œuvre à la suite des constatations qui avaient été faites en octobre. En cas de mesures satisfaisantes et efficaces la DGCA devrait demeurer en catégorie 1 autorisant les opérations sans contraintes particulières.

- **DigiYatra**

Avec la reprise dynamique du trafic, le comité parlementaire permanent des transports, du tourisme et de la culture a soumis un rapport au Parlement, suggérant l'utilisation de la technologie biométrique pour accélérer les contrôles de sécurité.

La commission a noté que le système actuel de contrôle des passagers à l'aide de détecteurs de métaux à cadre de porte (DFMD) et de détecteurs de métaux à main (HHMD) est dépassé et que d'autres méthodes moins intrusives devraient être utilisées.

La plupart des Indiens ont reçu une "carte Adhaar" avec un numéro d'identification unique qui stocke les empreintes digitales et les scans de l'iris d'une personne. Le gouvernement pourrait utiliser ces données pour effectuer des scans biométriques dans les aéroports afin d'accélérer les formalités.

Le gouvernement indien prévoit de mettre en œuvre la reconnaissance faciale dans le cadre de son initiative "DigiYatra" dans certains aéroports, dont ceux de Pune, Kolkata, Varanasi, Vijayawada, Bangalore, Delhi et Hyderabad, d'ici mars 2023. Les tests préliminaires de ces systèmes dans les aéroports concernés sont déjà terminés.

3. COMPAGNIES AERIENNES

- **Air India**

Natarajan Chandrasekaran, Président de la Holding Tata Sons et président d'Air India depuis un mois a procédé à des changements importants au sein de la direction de la compagnie aérienne. Il a nommé aux postes de responsabilités des personnes ayant un long passé au sein des entreprises de la famille Tata. Il reste à trouver un nouveau PDG.

Air India a suspendu depuis le 31 mars ses vols de Delhi à Moscou. La raison invoquée est la perte de l'assurance pour les avions se posant en Russie. L'Inde fait partie des pays qui n'ont pas imposé de sanctions à la Russie. Air India continue de survoler l'espace aérien russe en particulier pour ses vols à destination des États-Unis, en empruntant la route polaire, plus courte, ce qui lui donne un avantage commercial.

- **Fusion Air Asia India et Air India Express**

Après de nombreuses consultations et comme cela était prévisible, Air India va acquérir dans un proche avenir auprès d'Air Asia les 16% qui lui manquent pour prendre le contrôle total d'Air Asia India. Le but est de la fusionner avec Air India Express afin de réduire les coûts

opérationnels en standardisant les procédures et en optimisant les opérations pour réaliser des économies d'échelle sur le secteur moyen-courrier

Air India s'est adressée en avril à la Commission de la concurrence pour obtenir l'approbation de la transaction proposée.

- **SpiceJet**

En avril 2022 un audit de la DGCA a constaté que le vibreur de manche co-pilote du simulateur B737 max de CAE Simulation Training Pvt Ltd de Noida ne fonctionnait plus depuis le 17 mars 2022. Ce vibreur intervient dans le système logiciel développé par Boeing, appelé "*Manoeuvring Characteristics Augmentation System (MCAS)*", destiné à empêcher le décrochage de l'avion. Ce système s'est avéré défaillant et a été incriminé lors des accidents de Lion Air et d'Ethiopian Airlines. En conséquence, les entraînements réalisés sur ce siège sans ce vibreur ne sont pas valables. 90 copilotes ont donc été suspendus en attendant de pouvoir réaliser leur entraînement selon les normes imposées.

- **Akasa**

Akasa devait recevoir mi-avril 2022 le premier des 72 Boeing 737 max commandés pour débiter les opérations en juin. La compagnie aérienne avait reçu le certificat de non-objection (NOC) du gouvernement mais a besoin de son premier avion pour demander son *Air operator certificate* (AOC).

Selon le PDG du transporteur, Vinay Dube, le premier avion arrivera début juin pour un début des opérations commerciales en juillet 2022. Ce retard ne devrait pas avoir d'incidence sur les livraisons futures, Akasa souhaitant recevoir plus de 15 Boeing 737 MAX d'ici mars 2023.