

### 1. Actualités

- **Un rebond menacé**

La deuxième vague a commencé en mars 2021, et a rapidement propulsé l'Inde dans un état de crise avec un effet immédiat sur l'activité aérienne qui amorçait pourtant une reprise du trafic dynamique, en particulier sur le marché domestique.

Après un pic en mai, la deuxième vague de Covid en Inde s'est progressivement apaisée. Le trafic intérieur s'est donc redressé avec l'assouplissement de restrictions de voyage et les opérations des compagnies aériennes intérieures connaissent à nouveau un fort rebond. En août, 4,52M de passagers ont été enregistrés au cours des trois premières semaines dépassant largement les 3,3M de la même période en juillet. La moyenne journalière en août atteint 270000 passagers pour 2065 vols ce qui représente environ 75 % des valeurs pré-pandémiques. Ce nombre était tombé à 50000 passagers quotidiens au plus fort de la crise fin mai et les compagnies aériennes n'assuraient que 780 vols intérieurs quotidiens.

Il est à noter que si les réservations de dernière minute sont devenues dominantes depuis le début de la pandémie, les compagnies aériennes constatent également une augmentation des ventes de billets à l'avance. C'est un signe positif qui indique la progression de la confiance des passagers dans les voyages aériens à plus long terme.

Néanmoins, selon les analystes du secteur, les compagnies aériennes indiennes ont enregistré des résultats en demi-teinte au premier trimestre de l'exercice 2021-2022<sup>1</sup> en raison de la baisse du trafic. Pendant cette période critique leurs bilans affichent des pertes financières croissantes<sup>2</sup>, des coefficients de remplissage en baisse<sup>3</sup> ainsi qu'un plus faible nombre de passagers par vol<sup>4</sup>. Cette situation, associée à la hausse du prix du carburant (11 % par rapport au trimestre précédent) et à la dépréciation de la roupie (1,2 % par rapport au trimestre précédent), a eu un impact très négatif sur les trésoreries des compagnies aériennes.

Actuellement et pour accompagner la reprise, le gouvernement n'autorise les compagnies aériennes qu'à exploiter 72 % de leurs horaires d'été. Ce pourcentage avait progressivement augmenté à 50% puis 65% en juin, pour accompagner la demande croissante tout en limitant la concurrence. Dans la même perspective de maîtrise des dérives et de soutien aux acteurs du secteur il a parallèlement autorisé l'augmentation des tarifs des vols domestiques. Certaines compagnies majeures comme IndiGo dénoncent ces contraintes qui, selon elles, pénalisent leur activité et faussent le marché.

Pour leur part, les vols internationaux au départ et à destination de l'Inde ont aussi connu une spirale descendante d'avril à juillet avant de recommencer à augmenter en août pour atteindre

---

<sup>1</sup> Avril, mai, juin 2021

<sup>2</sup> La société de courtage Prabhudas Liladher s'attend à ce que la perte d'IndiGo au premier trimestre se creuse pour atteindre 275M d'Euros, contre 133 au trimestre précédent, en raison de la hausse des coûts et de la baisse des rendements. Si l'on tient compte de l'indemnisation de Boeing, la perte de SpiceJet se creusera, passant de 27 à 56M d'euros.

<sup>3</sup> IndiGo et SpiceJet enregistrent une baisse de leur coefficient de remplissage qui s'établit respectivement à 61 % et 69,5 %

<sup>4</sup> Le nombre moyen de passagers par vol est passé de 91 en avril à 71 en mai

455 vols en moyenne par jour. Bien que ce chiffre soit bien inférieur aux 600 vols quotidiens enregistrés fin mars 2021, il s'agit néanmoins d'une augmentation constante. Il est toutefois à relativiser puisque la plupart d'entre eux sont effectués dans le cadre d'accords dérogatoires contraignants (« *bubbles* ») mis en place avec les états qui les ont acceptées. Le directeur de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), Willie Walsh, a souligné le fait que le maintien de ces mesures exceptionnelles très protectionnistes<sup>5</sup> pouvait de moins en moins être justifié par les besoins urgents de retour des voyageurs bloqués qui avaient prévalu à leur création. Le 29 août, le gouvernement a prolongé la suspension des vols internationaux jusqu'au 30 septembre. Aucun élément nouveau ne semble actuellement en mesure d'infléchir cette position, qui serait motivée par la réussite de la privatisation d'Air India dans les meilleures conditions avant la fin de l'année.

Selon les estimations actuelles et sans un fort rebond de l'épidémie, la reprise complète de l'activité devrait intervenir au début de 2022. L'Inde retient néanmoins son souffle car certains scientifiques prévoient une troisième vague possible entre octobre 2021 et le premier trimestre 2022. Son ampleur serait moindre que la précédente mais pourrait cependant encore une fois atténuer, interrompre ou différer la reprise attendue de l'activité aérienne. Heureusement, le pire n'est pas sûr et l'Inde, où le nombre de vaccinations croît lentement, pourrait bien traverser la saison des festivals sans une vague majeure d'infections. La question restera aussi de savoir si les passagers seront prêts à prendre l'avion même avec une augmentation modérée des cas.

Effrayées par l'accident de ce printemps, les compagnies aériennes indiennes anticipent quand même une éventuelle troisième vague. IndiGo accumule des liquidités tandis que SpiceJet se sépare de sa seule entreprise rentable<sup>6</sup> en ce moment et lève des fonds. Vistara a également reçu une nouvelle injection de fonds de la part de Tata et Singapore Airlines, afin de résister à toute nouvelle tempête.

Ainsi, malgré un indéniable potentiel de croissance du marché aéronautique à moyen terme<sup>7</sup>, le prochain semestre sera critique pour certaines compagnies aériennes dont les réserves financières s'épuisent. Associé à l'aboutissement attendu de la privatisation d'Air India et à l'arrivée de nouveaux opérateurs, le paysage aéronautique du pays devrait changer.

## **2. Informations nouvelles depuis la veille de juillet 2021.**

- **Groupes de réflexion**

Après sa prise de fonction en juillet le nouveau ministre de l'Aviation Civile a constitué autour de lui trois groupes distincts pour le conseiller sur la gestion des compagnies aériennes, les aéroports ainsi que la maintenance et les opérations de fret. Ces groupes sont constitués de professionnels de haut niveau dans les secteurs concernés, dirigeants de société et experts reconnus.

- **Trafic**

Le ministère de l'aviation civile (MoCA) a doublé le plafond des vols spéciaux opérant entre l'Inde et le Royaume-Uni de 30 à 60 vols par semaine à partir du 16 août.

---

<sup>5</sup> En 2020 après la mise en place des « *bubbles* » et des diverses restrictions sur les typologies des voyageurs susceptibles de voyager, les parts de marché d'Air India pour le trafic international ont augmenté sensiblement pour atteindre plus de 50%.

<sup>6</sup> SpiceXpress activité logistique

<sup>7</sup> Les compagnies indiennes ont actuellement un carnet de commandes de plus de 1000 avions et CAPA India estime dans les prochaines décennies le potentiel de croissance du nombre de passagers à 7,5%/an et celui du nombre d'aéronef à 8,3%/an.

La décision du ministère est intervenue cinq jours après que Sanjeev Gupta, secrétaire du Secrétariat du Conseil interétatique du ministère de l'Intérieur de l'Union, s'est plaint sur Twitter qu'un billet en classe économique sur les vols Delhi-Londres de British Airways, Air India et Vistara pour le 26 août coûtait entre 1400 et 4500 euros.

- **Dépistage**

La direction générale de l'aviation civile (DGCA) a décidé le 25 août que les compagnies et les organismes de contrôle devraient dépister la consommation de diverses substances psychoactives, drogues et amphétamines chez les personnels naviguant et contrôleurs. Chaque organisme devra tester au minimum 5% de son personnel chaque année. Des sanctions pouvant aller jusqu'au retrait définitif de licence sont prévues en cas de récurrence de consommation détectée. Le texte précise que des tests seront également réalisés avant le début d'une formation aéronautique ou une embauche dans un organisme de maintenance aéronautique.

- **Tarifs**

Le gouvernement a imposé depuis le 25 mai 2020 des tarifs plancher et plafond pour les vols intérieurs en fonction de leur durée. Cela permet d'une part de protéger les compagnies en limitant une trop grande concurrence et d'autre part d'éviter que les tarifs ne croissent trop en cas de forte demande.

Dans un arrêté daté du 12 août 2021, le ministère de l'aviation civile a augmenté tous ces tarifs d'environ 11%. A titre d'exemple, le plafond inférieur pour les vols de moins de 40 minutes passe de 2600 à 2900 roupies<sup>8</sup>, soit une augmentation de 11,53 %. Et le plafond supérieur pour les vols d'une durée inférieure à 40 minutes a été augmenté de 12,82 % pour atteindre 8800 roupies.

Avec le même objectif de régulation, il a autorisé les transporteurs aériens nationaux à exploiter 72,5 % de leur programme pré-Covid. Ce plafond a été augmenté par rapport à la capacité de 65 % sur laquelle les compagnies aériennes opéraient depuis le 6 juin, après l'augmentation des cas pendant la deuxième vague du Covid.

- **B737 MAX**

L'Inde a autorisé le 26 août la reprise des vols des 737 Max après 30 mois d'interruption.

Boeing a satisfait aux exigences de l'Inde, notamment la mise en place d'un simulateur. 170 des 195 autorités aéronautiques mondiales ont remis cet avion en vol<sup>9</sup>.

SpiceJet possède l'un des plus importants carnets de commandes de cet appareil, avec 13 livrés et 142 en attente. La compagnie aérienne a déclaré qu'elle remettra l'appareil en vol d'ici la fin du mois de septembre.

- **Autorité Aéroportuaire Indienne (AAI)**

L'autorité aéroportuaire indienne (AAI) a gagné environ 3,5Mds Euros au cours de l'année aéronautique 2020-2021 grâce à ses aéroports en coentreprise ou en partenariat public-privé (PPP) qui sont gérés par des entités privées. C'est en particulier le cas de Delhi, Bangalore, Mumbai, Hyderabad et Nagpur. Le gouvernement souhaite élargir la liste sans qu'un calendrier de privatisation ne soit encore dévoilé.

---

<sup>8</sup> 2600 roupies = 30 euros

<sup>9</sup> La Chine qui effectue toujours des tests en vol et la Russie sont les deux seules nations majeures qui n'ont pas encore délivré cette autorisation

- **Augmentation du prix du carburant aviation**

Le ministre de l'aviation civile a écrit une lettre à 22 états pour leur demander de rationaliser les taxes sur le carburant aéronautiques dont les prix mondiaux croissent avec la reprise. Il leur a demandé de les limiter dans une fourchette de 1 % à 4 % pour soulager les compagnies aériennes.

- **Drones**

L'Inde a publié le 5 août de nouvelles règles pour l'exploitation des drones, réduisant la charge de conformité en raccourcissant le processus d'approbation, en autorisant l'auto-certification et en diminuant la documentation.

Ces règles remplaceront les *Unmanned Aircraft System Rules 2021*, qui ne sont entrées en vigueur qu'en mars de cette année. La nécessité d'un nouvel ensemble de règles a été ressentie après que l'industrie a déclaré que les règles existantes étaient difficiles à suivre pour les entreprises de drones, dont beaucoup sont des start-ups.

D'ici 2030, l'Inde a l'ambition de devenir une nation référence pour l'utilisation des drones dans les secteurs du transport, de la logistique, de la défense, de l'exploitation minière ou de la surveillance des infrastructures.

- **UDAN**

Dans le cadre général du plan UDAN lancé en 2016 Le ministre de l'aviation civile a rappelé le 16 juillet que d'ici 2024, l'Inde devait développer 100 aéroports dans le pays pour créer 1000 routes aériennes. A ce stade, sur ces 100 aéroports, 61 sont déjà en exploitation et 360 routes aériennes ont été ouvertes. L'objectif ambitieux ne sera pas atteint dans les temps mais le gouvernement oriente ses choix et ses aides financières pour y parvenir.

- **RUPEE RAFTAR**

Afin de ne pas dépendre uniquement de loueurs étrangers et de récupérer le bénéfice des paiements en devises des locations d'avions, le gouvernement indien a décidé de proposer avec le plan Rupee Raftaar (2020) une série de mesures fiscales avantageuses pour inviter les entreprises de leasing à s'installer à *GIFT city*, à Ahmedabad. Pour la première fois en Inde, une compagnie d'aviation indienne a acheté un avion et le loue en Inde. JetSetGo, est la première entreprise indienne de location à importer directement un avion (Hawker 800 XP) par ce biais. Cinq autres appareils suivront avant la fin de l'année. A terme certains avions pourront aussi être loués à des compagnies étrangères.

### **3. Compagnies aériennes**

- **Akasa**

Une nouvelle compagnie low cost s'est engagée dans un processus de certification auprès des autorités aéronautiques indiennes

En fonction du rythme des différentes procédures, Akasa pourrait être lancée au cours du premier semestre 2022 et prévoit une montée en puissance rapide dans un marché à fort potentiel mais extrêmement concurrentiel.

Akasa serait en pourparlers avec Boeing au sujet d'une importante commande de plus de 70 Boeing 737 MAX. Si cela se concrétise, il s'agirait d'une percée importante pour Boeing sur un marché où Airbus domine les flottes et les carnets de commandes des avions moyen-courriers. Pour la l'obtention de créneaux sur les aéroports Akasa sera en concurrence avec IndiGo, SpiceJet, Go First et AirAsia India.

Une fois le *No Objection Certificate* (NOC) délivré par les autorités, les structures d'Akasa seront examinées par la DGCA, qui délivre le très important AOC (*Air Operators Certificate*) permettant de transporter des passagers.

- **Air India**

Air India a subi de lourdes pertes depuis sa fusion avec Indian Airlines en 2007 et a accumulé des pertes d'environ 8Mds d'Euros jusqu'au 31 mars 2020,

Les offres financières pour Air India devraient être reçues des deux soumissionnaires qualifiés et intéressés d'ici le 15 septembre 2021, permettant d'envisager la fin du processus de privatisation débuté il y maintenant deux ans.

#### **4. Industriels**

- **HAL**

L'entreprise publique *Hindustan Aeronautics Limited* (HAL) a annoncé qu'elle avait effectué avec succès des essais de roulage au sol d'un avion commercial de 19 places, le Hindustan 228. Cet essai réussi est destiné à la "certification de type" par la Direction générale de l'aviation civile (DGCA). Ce sera la première fois qu'une entreprise indienne produira un avion destiné au marché du transport commercial civil

Spécialisée dans la construction d'aéronefs militaires l'entreprise avait dû abandonner en 2009 le projet d'un avion civil 14 places à la suite de nombreux problèmes techniques ayant entraîné la perte dramatique d'un prototype.

- **GMR**

L'activité aéroportuaire de GMR comprend quatre aéroports en exploitation: les aéroports internationaux Indira Gandhi de Delhi, Rajiv Gandhi d'Hyderabad et l'aéroport international de Mactan Cebu aux Philippines ainsi que l'aéroport de Bidar au Karnataka

Deux autres aéroports, sont en cours de construction à Goa et en Crète. Le groupe a également signé en juin 2020 un accord de concession pour l'aéroport de Bhogapuram dans l'Andhra Pradesh. Des travaux majeurs ont débuté.

L'aéroport de Delhi fait actuellement l'objet d'extension d'infrastructure piste et de capacité de son terminal, pour atteindre 100 M de passagers par an. Les travaux s'achèveront en 2023.

Enfin, à la suite d'une décision de la Haute Cour de Bombay, GMR a obtenu le 20 août la concession du développement et de la transformation de l'aéroport de Nagpur, dans le Maharashtra. GMR en fera un centre aéronautique moderne capable d'accueillir 30 M de passagers par an.