

1. Actualités

Au 16 mars 2021 et depuis le début de la mission de rapatriement Vande Barhat le 7 mai 2020, 4,5 millions personnes sont entrées en Inde par avion dont 1,6 transportées par Air India. Dans le même temps, le groupe Air India a permis à 1,15 millions personnes de quitter le territoire.

Le trafic domestique s'établit à 4750 mouvements d'avions quotidiens, soit un peu moins de 90 % en mouvements d'avions, et 70 % en passagers, de ce qu'il était l'année dernière à la même époque. Ce chiffre représente une augmentation de 10 % par rapport au mois dernier (février 2021) et souligne la reprise énergique du trafic domestique. Le coefficient moyen de remplissage des vols est de 78 % contre 88 % à la même époque de l'année dernière. Le gouvernement, soucieux de maîtriser cette reprise et d'éviter les dommages d'une guerre des prix dans un secteur fragilisé, encadre les prix des billets domestiques et limite encore les plannings de vol à 80 % des demandes. Il devrait sans tarder autoriser 100 %.

Le trafic international est en revanche toujours touché. Il est aujourd'hui encore inférieur à la moitié de ce qu'il était il y a un an et subit les conséquences de toutes les mesures restrictives déclinées dans le cadre de la mise en place des « bubble agreements » qui contraignent le nombre de vols et discriminent les passagers autorisés à embarquer. Il tardera à reprendre. Les spécialistes estiment un retour au niveau pré COVID dans 2 ou 3 ans, en fonction de plusieurs facteurs dont la reprise économique qui redonnera du pouvoir d'achat, la maîtrise du virus et de ses variants, l'éventuelle adoption d'un passeport vaccinal et donc l'allègement des restrictions mises en place.

Le fret a retrouvé à la fin du mois de février 95 % de la valeur qu'il avait juste avant la crise du Covid.

Le volume du fret aérien est, pour sa part, revenu à ses valeurs d'avant COVID.

A ce jour, aucune date n'est envisagée pour un prochain retour à une situation normale des vols commerciaux. Les 27 accords « bubble » provisoires passés réglementent les vols avec l'Inde. Les autorités de l'aviation civile indienne envisagent néanmoins une sortie de crise progressive, avec un éventuel aménagement des accords de trafic pour certains pays afin de tenter de mieux réguler la reprise du trafic commercial international, à l'image de ce qui a été réalisé pour le trafic domestique.

2. Informations nouvelles depuis la veille février 2021.

- Accords de trafic

Les autorités indiennes qui soutiennent certaines de leurs compagnies pour la mise en place de vols directs vers les destinations intercontinentales ont émis l'idée, d'après certains articles de presse récents, de revoir certains accords de trafic existants. Cela concernerait en particulier les pays du Golfe persique, dont les compagnies attirent dans leur hub une partie importante de la clientèle. Ce désir serait justifié par la situation économique délicate, amplifiée par la crise du COVID, que traversent Air India dont la privatisation est en cours et, dans une moindre mesure,

Vistara. Cette remise en cause de la 6^{ème} liberté serait une mesure protectionniste marquante qui ferait jurisprudence et dont les conséquences à l'échelle d'un si grand pays seraient importantes.

- **plan Rupee Raftaar**

Selon Acumen Aviation (publication du 25 février 2021), plus de 80 % des acquisitions d'avions en Inde au cours de la dernière décennie ont été réalisées sur la base d'un contrat de location simple. Cette tendance devrait se poursuivre. A l'exception d'Air India, 86 % de la flotte des compagnies aériennes commerciales indiennes est louée. Ces locations sont souvent réalisées auprès de sociétés étrangères. A titre d'exemple, Avolon société basée à Dublin, est le plus important bailleur sur le marché, avec 53 appareils auprès de transporteurs indiens. Afin de ne pas dépendre uniquement de loueurs étrangers et de récupérer le bénéfice des paiements en devises de ces locations, 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. Grâce à des privilèges fiscaux également attribués par ce plan, ces entreprises de location pourront aussi effectuer avantageusement l'entretien de leurs avions en Inde, soutenant ainsi l'activité MRO ce qui est un objectif du gouvernement.

Les besoins de financement sont estimés à 5 milliards de \$ par an pour environ un besoin de 2000 avions en 20 ans. State Bank of India, le plus grand prêteur du pays, évalue actuellement les options pour entrer dans le secteur.

- **Prix des carburants aéronautiques**

Le secrétaire à l'aviation civile Pradeep Singh Kharola a déclaré que les autorités de l'aviation civile travaillaient actuellement avec le ministère des Finances pour faire passer le carburant aéronautique sous le régime plus avantageux de la GST (good and service tax) afin de diminuer la charge importante qui pèse sur les compagnies et réduit leur compétitivité. En effet, le carburant constitue actuellement entre 30 % et 35 % des coûts d'exploitation en Inde, ce qui en fait un des ratios les plus élevés au monde (environ le double des coûts standards constatés). Par ailleurs, il a indiqué que les travaux d'optimisation des espaces aériens se poursuivaient en Inde pour améliorer les trajectoires et contribuer ainsi à la réduction des coûts.

- **Passeport IATA**

Afin de lutter contre la pandémie actuelle, pour accélérer et sécuriser la reprise du trafic et pour faciliter les cheminements des passagers, l'IATA prévoit de lancer son laissez-passer vaccinal d'ici la fin du mois de mars. Le directeur régional de l'IATA pour les aéroports et les relations extérieures (Asie-Pacifique), Vinoop Goel est en pourparlers avec les autorités et les transporteurs indiens pour l'utiliser en Inde. Air India, Vistara, IndiGo et SpiceJet sont membres de l'IATA. Le Travel Pass de l'IATA sera une application mobile qui aidera les passagers à gérer facilement et en toute sécurité leur voyage, conformément aux exigences gouvernementales en matière de tests ou de vaccins COVID-19. Les autorités indiennes ne disposent pas encore d'un système national de certificats de vaccination adapté au transport. La confidentialité des informations demeure un défi important dans le cadre de ce projet.

- **Privatisations Aéroports**

Lors de la prochaine campagne 2021-2022 de privatisation d'aéroports en PPP, les autorités de l'aviation civile (AAI) associeront en lot de deux, un aéroport rentable avec un aéroport moins rentable. Cette opération devrait concerner 10 aéroports. Selon la liste publiée, les aéroports rentables comprennent Trichy, Bhubaneswar, Raipur, Amritsar et Indore. Les aéroports déficitaires sont Salem, Jharsuguda, Jalgaon, Jabalpur et Kangda.

- **Privatisation Pawas Hans**

Jeudi 18/02/21 était la date limite pour soumettre des offres pour le rachat de Pawan Hans, dans lequel le gouvernement détient 51% des parts tandis qu'Oil and Natural Gas Corp (ONGC) détient les 49 % restants. ONGC a également décidé d'offrir sa part dans le processus de vente. Pawan Haus est une PSU (Public Sector Undertakings) qui regroupe 42 hélicoptères de service public et de service Oil and gas. C'est une relance du projet initié en 2019 qui n'avait pas abouti. Le gouvernement a reçu plusieurs offres préliminaires pour cette vente stratégique.

- **Vente des participations dans les aéroports**

Le ministère de l'aviation se prépare à vendre ses participations dans les sociétés qui exploitent les aéroports de Delhi, Mumbai, Bengaluru et Hyderabad. Il détient, par l'intermédiaire de l'Airports Authority of India (AAI), 26 % chacun des aéroports de Delhi et de Mumbai, et 13 % chacun des aéroports de Bengaluru et d'Hyderabad.

- **Concessions handling**

L'autorité aéroportuaire (AAI) a lancé en février le processus de désignation des agences de handling pour 83 aéroports publics dans le cadre de concessions pour une période de 10 ans. Certaines compagnies aériennes comme IndiGo ou SpiceJet disposent de leur propre service au sol. Pour les autres, cette opération vise à diversifier l'offre de handling déjà proposée par AI Airport Services Ltd, filiale d'Air India ou AISATS, coentreprise d'Air India. Le concessionnaire désigné pour 10 ans devra payer une redevance à l'autorité (AAI).

- **Plan UDAN**

Bareilly en Uttar Pradesh est le 56^{ième} aéroport qui a, en mars, débuté ses opérations dans le cadre du plan de connectivité régionale UDAN. L'objectif national est de 100 aéroports nouveaux attendus en 2024. Dans le cadre de ce même plan, 325 routes ont été ouvertes depuis 4 ans sur les 1000 prévues. Cela représente proportionnellement peu. Les raisons de ce manque d'intérêt des compagnies sont le relatif manque d'infrastructures aéroportuaires adaptées pour le moment, la difficulté à trouver des créneaux sur les grands aéroports souvent surchargés et la très faible rentabilité de certaines lignes pourtant subventionnées.

- **Evolution des directives indiennes pour les voyageurs:**

Le 17/02/21 le Ministry of Health and Family Welfare a publié de nouvelles directives pour le traitement de l'arrivée des passagers internationaux en Inde. Elles viennent en remplacement de celles appliquées depuis le 2 août 2020 et modifiées le 5 novembre 2020. Elles adaptent les mesures existantes à l'accroissement des cas de variants anglais, brésilien et sud-africain. Elles reprennent l'obligation de présenter un test PCR négatif datant de moins de 72 heures avant le départ et sur la nécessité de déclarer (Self Declaration Form) avant le départ l'acceptation d'une période de quarantaine ou d'autocontrôle à destination. Pour les passagers de Grande Bretagne, d'Europe et du Moyen-Orient, elles instaurent un test COVID obligatoire à l'arrivée en Inde. Un traitement particulier est réservé aux passagers en transit qui arrivent ou qui ont séjourné dans les 14 jours précédents au Royaume-Uni, Brésil, ou Afrique du sud.

- **Boeing 737 Max**

L'autorisation d'exploitation du Boeing 737 Max en Inde pourrait prendre encore un peu de temps, car le régulateur surveille de près les performances de l'appareil.

En Inde, SpiceJet est le seul opérateur d'avions Boeing 737 Max avec 13 appareils. Aucune date n'est à ce jour avancée en Inde alors que 14 compagnies aériennes dans le monde ont remis l'avion en service.

- **Report de l'UE INDIA aviation SUMMIT**

La date de l'UE-INDIA aviation Summit, qui devait initialement se dérouler le 21 et 22 avril 2021 à New Delhi, n'a pas encore été décidée. Les responsables de la Commission Européenne (DG transport) attendent d'avoir plus d'éléments pour envisager un sommet en présentiel en 2021.

3. Compagnies aériennes

- **Reprise des embauches**

Les compagnies aériennes indiennes ont franchi en mars 2021 le cap des 700 avions de lignes immatriculés, soit 20 de plus que début 2020. Certaines compagnies aériennes comme Vistara, IndiGo, GoAir ont recommencé à embaucher car elles prévoient d'étendre leur flotte et leur réseau, réduits au cours des premiers mois de la pandémie. Vistara a embauché plus de 50 personnels navigants de manière progressive au cours des derniers mois, tout en ajoutant cinq avions à sa flotte. IndiGo, également, recrute dans toutes les fonctions. Ceci souligne la reprise du secteur.

- **Situation financière**

La situation financière d'IndiGo et SpiceJet qui représentent à eux deux 65% du trafic domestique, s'améliore peu à peu. En effet, pour IndiGo, elle est passée de 165 millions de \$ de pertes pour le 3^{ième} trimestre de 2020 à 80 millions de perte au quatrième. Pour SpiceJet, les mêmes valeurs sont respectivement de 15 à 7 millions de \$ de perte. Les spécialistes prévoient actuellement un retour au bénéfice pour le deuxième trimestre 2022.

- **Privatisation Air India**

La course à Air India s'est probablement réduite à deux concurrents : le groupe Tata et le PDG de SpiceJet, Ajay Singh. Le gouvernement a supprimé la date limite pour annoncer publiquement les soumissionnaires, ce qui signifie que d'autres pourraient se révéler. Il est néanmoins très probable que Tata et Ajay Singh (non pas en tant que PDG de SpiceJet mais plutôt à titre personnel, selon Business Today) soient les principaux soumissionnaires pour cette reprise. Ils auront bientôt accès aux données internes d'Air India pour effectuer une vérification préalable et présenter leur offre. 5 EOI (expression of interest), dont celle du consortium regroupant des employés d'Air India et un fonds d'investissement privé basé aux Seychelles, n'ont pas été retenues pour la reprise en raison d'un manque de détails sur le projet.

Le gouvernement avait initialement prévu d'achever le processus de vente d'ici la fin de l'année fiscale en mars mais, compte tenu des retards répétés dans le processus, il ne faut pas s'attendre à un gagnant final avant la fin de l'année calendaire.

- **Potentiel pour les avions long-courrier**

Il n'y a que deux transporteurs indiens qui exploitent actuellement des gros porteurs : Air India et Vistara. La première compagnie exploite actuellement une flotte de Boeing 787-8 et 777, tandis que la seconde utilise des 787-9. Air India, après avoir été privatisée, envisagera la modernisation de sa flotte pour la prochaine décennie car les 777 commenceront à arriver en fin de vie. Vistara prendra livraison de ses six 787-9 d'ici la fin 2021. Lorsque la compagnie se développera rapidement sur de nouveaux marchés, en particulier des vols directs intercontinentaux, elle commencera probablement à envisager de commander d'autres gros-

porteurs. Le marché international indien est loin d'avoir retrouvé sa capacité maximale et devrait rebondir dans les années à venir avec la réouverture des frontières. A cette échéance proche, le besoin en gros porteur sera là, et des avions comme l'A350 correspondront parfaitement à la demande.

- **Difficultés des compagnies traditionnelles**

Selon l'analyse de Pranjali Pande, de simply Fly, l'Inde est sans aucun doute un marché difficile à pénétrer pour les compagnies conventionnelles car les transporteurs à bas prix dominent le paysage. Ceci est en partie dû au fait que le passager indien est très sensible au prix et moins au programme de fidélisation proposé par les compagnies haut de gamme. Certaines mesures comme l'interdiction faite aux compagnies aériennes de partager les ressources dans les petits aéroports, le contrôle actuel des prix des billets imposé par le gouvernement et la difficulté conjoncturelle pour optimiser les coefficients de remplissage sur les longs trajets en raison des limitations de tous ordres limitent les marges, en particulier pour les compagnies classiques. Cela explique en partie pourquoi Air India et Vistara ont toutes deux vu leur part de marché domestique diminuer en 2020.

La vente d'Air India, le désengagement de l'Etat et la reprise progressive du trafic devraient rétablir des règles de libre concurrence dans un marché du trafic international aux besoins potentiellement importants et croissants en long-courrier. Dans ce contexte, les compagnies conventionnelles indiennes pourraient trouver la rentabilité sur des routes longues à forte intensité commerciale.

- **Jet Airways**

La compagnie, qui a cessé ses vols en avril 2019, ne peut pas revendiquer ses créneaux aéroportuaires qui ont été redistribués provisoirement dans l'intérêt général. Le ministère de l'aviation civile (MoCA) et la direction générale de l'aviation civile (DGCA) ont déclaré que comme Jet Airways n'avait pas demandé de créneaux horaires au cours des trois dernières saisons consécutives, il ne remplissait pas les conditions pour réclamer les avantages de la préséance historique. Ces créneaux devront donc être redistribués selon la procédure normale. Selon Murari Lal Jalan, entrepreneur basé à Dubaï qui a repris les rênes de la compagnie aérienne, Jet Airways pourra revoler dans les 6 prochains mois avec 25 avions en ligne dès que l'autorisation aura été donnée par le NCLT (National Company Law Tribunal - le tribunal des faillites du pays).

4. Industriels

- **Airbus**

La famille A320 est l'avion le plus utilisé dans le pays, dépassant de près de cinq fois le Boeing 737, son concurrent. Les commandes Airbus représentent 82% du total avec 730 unités.

Dans une récente interview, Jean Brice Dumont, vice-président exécutif d'Airbus, espère renforcer son avance en Inde et continuer à contribuer à la croissance de l'industrie. Cela pourrait prendre la forme d'une extension des capacités de conception et de fabrication dans le pays. Dans l'interview, M. Dumont a ajouté :

"Avec nos avions actuels, nous pensons que le transfert de responsabilité complète de la conception pourrait être opéré en Inde. Nous avons déjà des exemples à Bangalore. C'est pourquoi nous avons l'intention, dans le cadre du développement de l'avion vert, de confier une partie du travail à l'Inde."

Remi Maillard, directeur général d'Airbus India & South Asia, estime pour sa part que le gouvernement a fait des annonces porteuses d'avenir pour le secteur de l'aviation dans le cadre du plan Rupee Raftaar avec une exonération d'impôt sur les plus-values pour les sociétés de location d'aéronefs ainsi que des exonérations d'impôt sur les loyers de location d'aéronefs versés aux bailleurs étrangers qui opèrent à partir de GIFT City. Le soutien fiscal au crédit-bail et à la location d'aéronefs contribuera à accroître la taille des flottes en Inde, ce qui constitue une opportunité de développement pour Airbus.

- **Egis India**

La branche indienne du fournisseur français de services de construction, d'ingénierie et de conseil en mobilité, envisage de prendre des participations dans les plans de réaménagement et de privatisation des aéroports du gouvernement indien. L'entreprise, qui exploite 17 aéroports dans le monde, a déclaré qu'elle allait investir 75 millions d'euros en Inde au cours des cinq prochaines années dans divers secteurs. Elle profitera des opportunités offertes par le programme en cours et contrôlé par AAI de privatisations par concession d'exploitation.

- **Thales**

Le groupe a déposé le 18 mars 2021 une proposition technique dans le cadre de l'appel d'offres pour la rénovation des centres ATC de Mumbai, Bangalore et Hyderabad. D'une manière imprévue les autorités aéroportuaires indiennes (AAI) ont prorogé de 15 jours la période de remise des offres le jour de son échéance. Les choix devraient intervenir dans un délai de 3 mois.

Ce projet privilégie la technologie de contrôle global et un niveau de sécurité aérienne optimisé.