

## **1. ANALYSE D'ACTUALITE**

### **• Une reprise dynamique possiblement freinée par la flambée du prix du kérosène**

Le trafic aérien intérieur de passagers a connu une forte reprise de la demande, les transporteurs indiens ont enregistré 12 millions de passagers sur les routes domestiques en mai, volume au-delà des chiffres pré-COVID.

Alors que le nombre de cas de Covid augmente ces derniers jours en Inde jusqu'à atteindre 14 000 contaminations le 27 juin, le souci sanitaire semble relégué au second plan derrière la flambée incessante du prix du pétrole. Les prix du carburant aviation ont atteint un niveau record de 171,7 EUR par hectolitre à New Delhi après une hausse de 16,3% le 15 juin 2022. Comme leur marge d'exploitation est relativement faible en raison de la concurrence, les compagnies aériennes affirment que l'augmentation des tarifs est la seule option dont elles disposent pour faire face à la hausse des prix et à la baisse de la roupie. Elles sont contraintes d'augmenter leurs tarifs de 10 à 15% mais s'inquiètent maintenant d'une possible baisse de la demande pour les vols. Elles demandent toujours une baisse des taxes sur le carburant aviation et une plus grande liberté sur les tarifs de leurs billets encore encadrés. 23 états ont réduit leurs taxes sur le kérosène de 15% à moins de 4%. Cependant, les états ayant les plus gros aéroports du pays comme Delhi, Mumbai, Chennai, et Kolkata n'ont toujours pas mis ces réductions d'impôts en place.

L'Inde est particulièrement vulnérable à l'inflation du carburant pour deux raisons principales. En premier lieu, 85% du pétrole indien est importé. En second lieu, en raison des taxes importantes et des faibles coûts de personnels, le carburant représente 40% des coûts pour les compagnies aériennes indiennes. Cette augmentation risque de surcroît d'accentuer la concurrence avec les compagnies du Golfe pour les vols long-courriers, les pays du Golfe n'important pas leur pétrole.

L'encadrement de tarifs des billets mis en place par le gouvernement avait pour objectif de protéger les plus petites compagnies avec des limites inférieures et d'encourager la demande des passagers avec des limites supérieures. Cela faisait partie du plan de relance de l'aviation civile après la crise COVID. Aujourd'hui, les compagnies aériennes militent pour augmenter les plafonds tarifaires en raison de l'augmentation du prix du carburant et les réelles répercussions de cette inflation sur l'économie aéronautique en Inde devraient se manifester plus clairement pendant le mois prochain.

Pour autant, l'augmentation du prix du pétrole ne semble pas inquiéter les projets à long-terme d'Air India en remaniement. Dans les années à venir, la compagnie pourrait commander plus de 200 avions aux avionneurs Airbus et Boeing. Air India n'a pas acheté le moindre avion depuis 2006. Les négociations pour la commande d'un nombre encore inconnu d'A350 auprès d'Airbus sont en cours et pourraient aboutir dans les prochains jours. La compagnie devrait aussi se procurer rapidement plus d'une centaine d'avions monocouloirs.

Dans ce contexte et en attendant un renforcement attendu des capacités internationales des compagnies indiennes le groupe Air France/KLM augmente régulièrement ses rotations vers le sous-continent pour répondre à une demande en sensible augmentation.

## **2. INFORMATIONS NOUVELLES DEPUIS LA VEILLE DE MAI 2022**

- **En mai le trafic international passagers atteint 70% de sa valeur pré covid en Inde**

Les opérations commerciales des vols internationaux ont repris sans entrave le 27 mars après une limitation de deux ans due à la pandémie de COVID-19. Avec l'assouplissement des restrictions de voyage imposées jusqu'alors par les « bulles de voyage » la demande est maintenant soutenue vers tous les continents.

Après une année aéronautique 2022 (04/21 à 03/22) avec moins de la moitié des passagers pré-covid, les analystes s'attendent à ce que le trafic global en Inde atteigne 96 à 97 % des niveaux d'avant la pandémie au cours de l'exercice 23. Cette augmentation proviendra d'abord d'un marché intérieur très résilient et dynamique puis du trafic international plus lent à repartir en raison du contexte sanitaire et géopolitique.

Ce dernier devrait retrouver son niveau de 2019 pendant l'exercice 2024.

- **Contrôle d'alcoolémie des équipages commerciaux indiens**

Les nouvelles réglementations de l'autorité aéronautique indienne, entrées en vigueur le 1er février 2022, exigent des compagnies aériennes qu'elles effectuent des tests aléatoires de dépistage de drogues sur les pilotes et renforcent les contrôles d'alcoolémie sur tous les membres du personnel de sécurité aérienne. Elles doivent en soumettre les résultats à la DGCA. Au cours des quatre premiers mois de cette année, déjà 41 membres d'équipage dont 9 pilotes ont présenté des traces d'alcool. A titre de comparaison pendant toute l'année 2021, 59 personnes dont 19 pilotes avaient été testées positives. En 2019, avec un trafic plus important 211 personnes dont 54 pilotes avaient été positifs à l'alcootest pré-vol. La réglementation prévoit une suspension de licence immédiate de 3 mois dès la première positivité. En cas de récurrence les sanctions vont rapidement à la suspension définitive de toute licence.

Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation indienne l'organisme de réglementation impose maintenant des tests de dépistage de stupéfiants aux pilotes. Depuis le 31/01/2022, 92 pilotes ont été soumis à ces tests pour six substances psychoactives, marijuana, cocaïne, amphétamines, opiacés, barbituriques et benzodiazépines. Aucun d'entre eux ne s'est révélé positif.

Si un pilote est positif la première fois, il est orienté vers un centre de désintoxication spécialisé. A la deuxième fois, sa licence est suspendue pendant trois ans. Un troisième test positif entraîne une interdiction à vie.

Si les tests de dépistage de drogues ne signalent pas de dérive, les données montrent que la consommation d'alcool chez les pilotes et le personnel de cabine repart à la hausse en 2022. La DGCA imposant des quotas aux compagnies, les contrôles seront maintenant plus fréquents et peut-être plus dissuasifs.

- **Collisions avec des oiseaux dimanche 19 juin : la DGCA demande aux aéroports plus de vigilance sur le péril animalier**

Dimanche 19 juin, un Boeing 737 de SpiceJet opérant sur la route Patna-Delhi et un A320Neo opérant pour Indigo sur la route Guwahati-Delhi ont dû rentrer quelques minutes après leur

décollage après avoir percuté des oiseaux. Personne n'a été blessé lors des accidents, mais les moteurs ont été endommagés.

La saison des moussons dans le sud-ouest de l'Inde commence en juin et finit en septembre. Il a été noté que l'activité aviaire est particulièrement importante durant les fortes pluies. La DGCA, par une lettre à tous les aéroports, a demandé une revue de leur gestion du péril animalier dans ce contexte propice aux collisions aviaires.

Les mesures recommandées dans la lettre comprennent entre autres la taille de l'herbe, la pulvérisation d'insecticide, les inspections fréquentes des pistes, le déploiement de chasseurs d'oiseaux et l'élimination régulière des ordures. Il est aussi demandé aux aéroports de participer à des réunions avec les comités de gestion de l'environnement, et de se coordonner avec les autorités gouvernementales locales sur les mesures à prendre. L'article 91 des lois aéronautiques de 1937 interdit l'abattage et l'élimination des animaux dans un rayon de dix kilomètres autour de l'aérodrome.

### **3. COMPAGNIES AERIENNES**

#### **• Air India envisage d'acquérir des Airbus A350**

Air India, détenue par le groupe Tata, serait sur le point d'acquérir son premier lot d'avions A350. Le premier avion pourrait être livré à la compagnie aérienne en mars 2023.

Toutefois, le nombre d'appareils A350 qui seront achetés par Air India n'a pas été précisé dans l'immédiat. Air India n'a pas acheté d'avion depuis 2006, année où elle avait passé commande de 111 appareils, dont 68 auprès de Boeing et 43 auprès d'Airbus. Par ailleurs, Air India serait aussi en négociation pour l'acquisition d'A321 à plus long terme.

Air India a aussi proposé à 50 pilotes retraités de réintégrer la compagnie et de reprendre du service jusqu'à 65 ans. Cela illustre le besoin en pilotes à venir et le peu de ressources compétente actuellement disponible.

Cet achat rentrerait dans le cadre d'un programme de rénovation de la flotte encore plus ample avec le possible achat de 200 avions dont 70% de monocouloirs. Pour les monocouloirs, la compagnie est encore en négociation. Le groupe Tata hésite encore entre la famille A320 d'Airbus et le B737MAX de Boeing. Pour répondre à l'urgence du besoin d'avions pour le futur marché indien, Air India optera sans doute pour un compromis entre les deux constructeurs.

#### **• Akasa Air reçoit son premier B737 MAX**

La plus récente compagnie low-cost indienne Akasa Air a reçu son premier B737 MAX. L'avion a été livré le 16 juin 2022, environ 3 mois après que la DGCA a autorisé la remise en service des B737 MAX. Les 72 B737 MAX commandés par la compagnie devraient être livrés avant 2027. Akasa Air prévoit de recevoir 18 avions d'ici à mars 2023, suivis de la livraison des 54 avions restant dans les quatre prochaines années. La compagnie avait besoin de son premier avion pour demander son *Air operator certificate* (AOC) qui devrait donc être délivré prochainement.

#### **• IndiGo pourrait disposer d'une classe affaire à bord de ses A321 XLR**

IndiGo pourrait disposer d'une classe affaires sur les Airbus A321 XLR (extra long range) qui commenceront à rejoindre sa flotte à partir de la mi-2024 et seront utilisés pour des vols sans escale d'une durée maximale de 7-8 heures vers l'Europe et l'Extrême-Orient. La compagnie a toujours eu une seule classe de cabine, entièrement économique. Avec l'A321 XLR elle ferait

évoluer son modèle commercial. Elle envisagerait une configuration à deux classes (affaires et économie) avec possibilité d'une restauration chaude.

Le produit XLR conçu par IndiGo serait destiné à ses premiers vols sans escale à prix modéré entre l'Inde et des destinations comme Paris, Francfort, Prague, Moscou, Tokyo ou Séoul.

Cette nouvelle expérience, qui préfigure un avenir possible du transport aérien longue distance, fera sans nul doute évoluer la concurrence et donc les tarifs sur ces trajets uniquement opérés actuellement sur long-courrier de compagnies traditionnelles.

- **L'acquisition d'AirAsia India par Air India reçoit l'approbation de la CCI**

La Commission indienne de la concurrence a approuvé la proposition d'Air India d'acquérir la totalité des actions de la filiale « low cost » AirAsia India.

AirAsia India a été créée en 2014 en tant que coentreprise entre Tata Sons et AirAsia Berhad, basée en Malaisie, dans laquelle les Tatas ont porté leur participation à 83,67 % en décembre 2020. La compagnie aérienne n'a pas le droit d'exploiter des vols internationaux. Air India et AirAsia India, qui vont fusionner pour un meilleur rendement commercial, détiennent une part de marché domestique combinée de 13 %.

- **Qatar Airways n'achètera pas de part d'Indigo auprès de Rakesh Gangwal**

En février 2022, suite à de longs désaccords avec le co-fondateur d'Indigo Rahul Bhatia, Rakesh Gangwal s'était retiré du conseil d'administration d'Indigo et avait annoncé qu'il vendrait sa part de 36,6% progressivement dans les années à venir. Aujourd'hui Rahul Bhatia possède 38% des parts d'InterGlobe Aviation Ltd.

Qatar Airways s'était montré intéressé par Indigo, mais a annoncé que la compagnie n'achètera pas de part dans InterGlobe Aviation Ltd auprès de Rakesh Gangwal. Le commentaire clarifie que le PDG de Qatar Airways, M. Al Baker, n'est pas prêt à tirer parti du différend entre Rahul Bhatia, dont il est proche, et Rakesh Gangwal.

#### **4. INDUSTRIELS**

- **Airbus**

Airbus est en passe de vendre un certain nombre d'A350 à la compagnie indienne Air India. Des négociations seraient en cours pour l'acquisition d'A321 à plus long terme.

Un contrat pour une commande évaluée à 5.5 milliards de dollars (50 A320 et A220) pourrait également aboutir prochainement avec la compagnie Jet Airways. Une offre concurrente de Boeing et Embraer a aussi été évoquée.

- **Boeing**

Boeing a livré le premier de 72 B737MAX à Akasa Airlines.

Vistara qui a commandé 6 B787 en 2018 devrait bientôt recevoir le troisième avec la reprise des livraisons au deuxième trimestre 2022. A la suite de problèmes techniques récurrent, toutes les livraisons avaient été suspendues en mai 2020. Vistara va pouvoir étoffer sa desserte internationale et soulager ainsi un marché encore un peu tendu par la reprise progressive du trafic.

5. Annexes

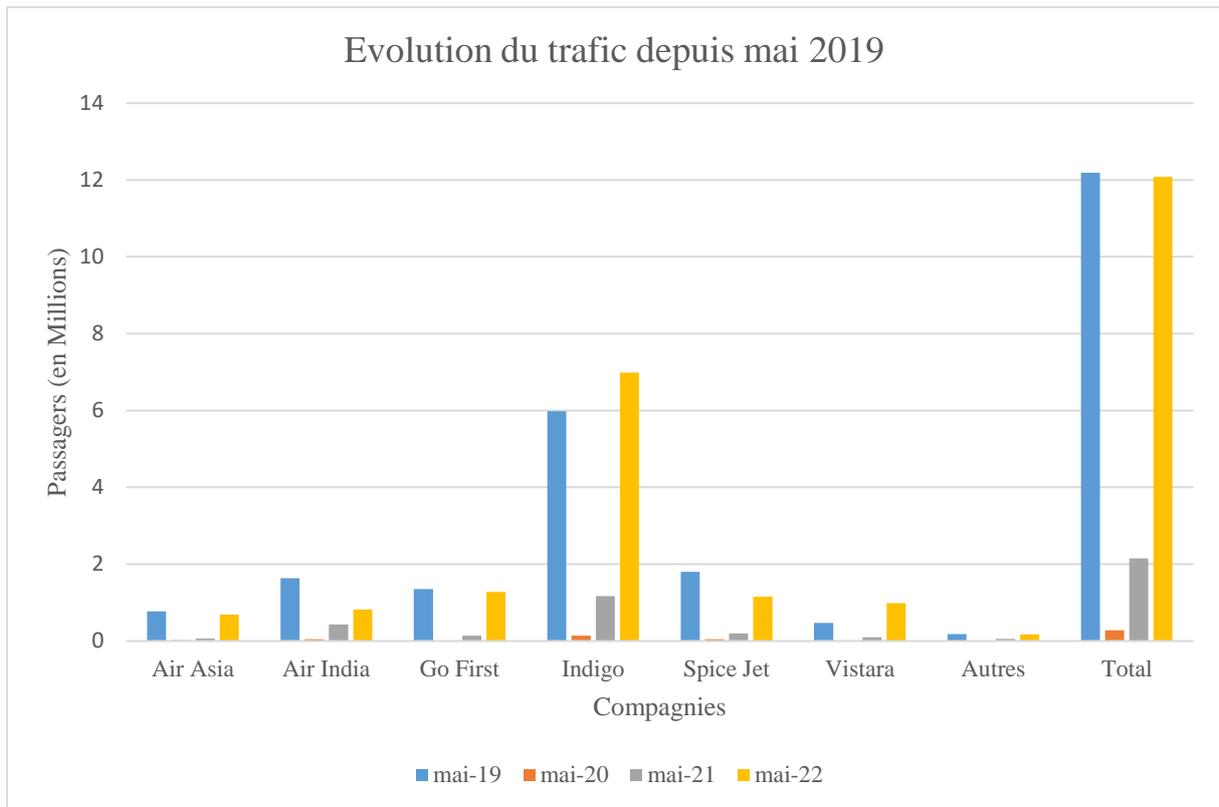


Figure 1 : Evolution du trafic domestique depuis 2019 - Chiffres de la DGCA

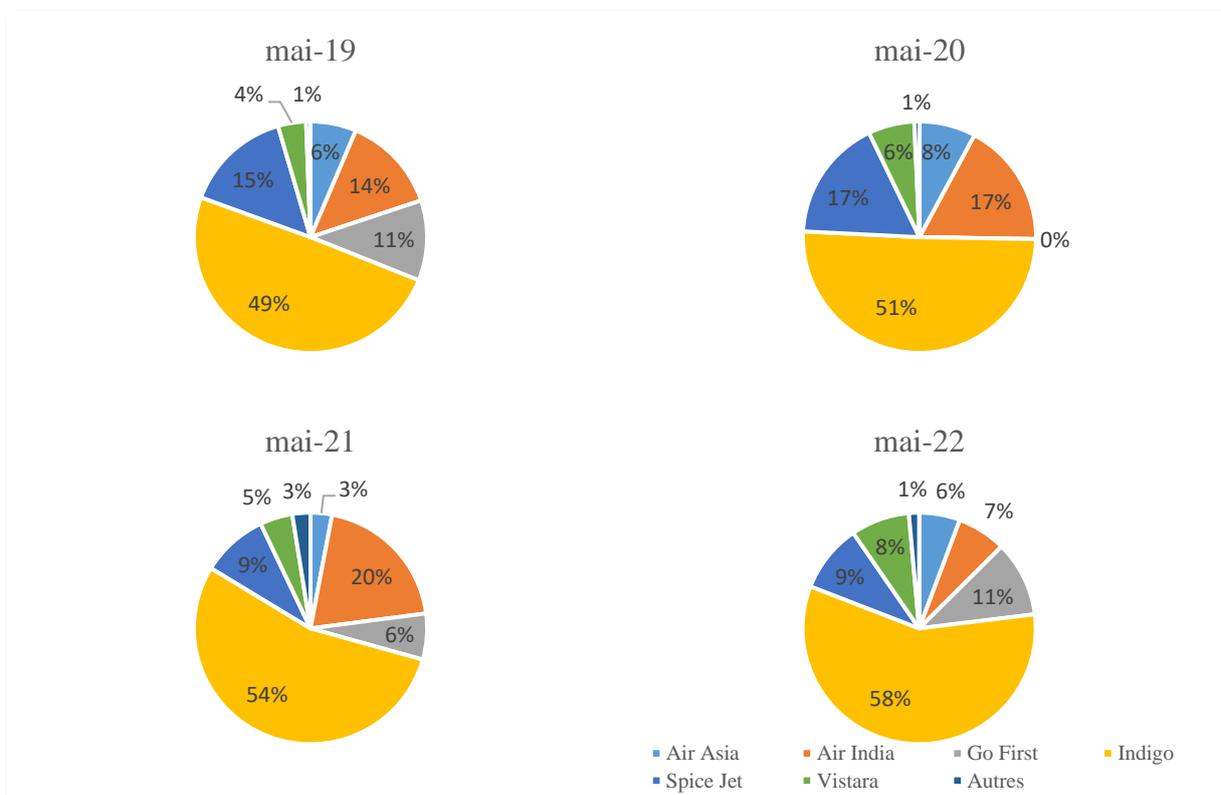


Figure 2 : Evolution des parts du marché domestique indien depuis 2019 – Chiffres de la DGCA