AMBASSADE
DE FRANCE
EN INDE
Liberté
Égalité
Fraternité

Service économique de New Delhi
2023-146

Delhi, le 30 juin 2023
Affaire suivie par S. Ponsole et H. Milléquant
Revue par B. Gauthier

Veille aéronautique mensuelle du SER de New Delhi - juin 2023

Inde

- **Analyse d'actualité**
- **Informations nouvelles depuis la veille de mai 2023**
- **Actualité des compagnies aériennes.**
- **Enjeux des aéroports indiens**

1 Inde

1.1 Analyse d'actualité

Entre janvier et mai 2023, 63,6M d'indiens ont pris l'avion pour des vols domestiques contre 46,7 M sur la même période en 2022. Cette croissance de 36,1% illustre la forte reprise du trafic aérien intérieur en Inde depuis la crise du Covid.

Elle a aussi été confirmée au cours du salon du Bourget, qui s'est tenu du 19 au 25 Juin, avec des commandes records pour les compagnies aériennes indiennes. En effet, la compagnie IndiGo a commandé 500 Airbus de nouvelles générations (A320neo, A321XLR) qui devient le plus important contrat en nombre d'avions jamais conclu. Air India a également officialisé sa commande de 470 avions annoncée en février.

L'enjeu crucial pour ces compagnies mais aussi pour l'État dans les années à venir est de renforcer fortement les personnels qualifiés, les infrastructures aéroportuaires et les centres de formation. Les deux constructeurs aéronautiques, Airbus et Boeing, ont déjà signé des accords pour investir en Inde dans des centres de formation de pilotes spécifiques à leurs appareils. Le ministère de l'aviation civile souhaite également développer l'aéroport de Delhi et en faire un « hub » international pour Air India et IndiGo.

Avec ces deux commandes et la conjugaison de problèmes financiers ou opérationnels conjoncturels, le ciel indien se dirige de plus en plus vers une situation duopolistique. Cette situation pourrait nuire à moyen terme au développement de la connectivité et à l'accessibilité des régions enclavées et peser sur les prix des vols. Le ministre de l'aviation civile, M. Jyotiraditya Scindia, appelle Indigo et Air India à réduire leurs prix elles-mêmes avant de devoir être dans l'obligation d'imposer des réglementations contraignantes.

1.2 - Informations nouvelles depuis la veille de mai 2023

Actualité SAF

L'International Air Transport Association (IATA) a annoncé en juin que l'utilisation de carburant durable pour l'aviation (SAF) permettrait de réduire de 80% les émissions de carbone actuellement produites par le kérosène. Il est aujourd'hui possible de mélanger jusqu'à 50% de SAF avec du kérosène sans aucune modification de l'aéronef ou des moteurs. Pour pouvoir réduire les émissions de carbone de 65% en 2050, il faudrait produire 450 Mds de litres de SAF. En 2022, IATA estime la production de SAF à 285 M de litres. Pour anticiper cette demande, les experts estiment un besoin de 10 000 centres de production de SAF dans le monde.
Honeywell, fabricant américain de moteurs d'avions et d'hélicoptères, voit l'Inde comme un marché potentiel immense pour devenir un « hub » de production de SAF, les déchets agricoles indiens, actuellement brûlés, créant de la pollution. Ces déchets représenteraient une matière première importante pour la production de SAF à l'échelle du pays. Cela serait une solution pour les compagnies indiennes en vue de l'objectif zéro émission carbone en 2070, et permettrait également aux agriculteurs d'obtenir une autre source de revenus. Avec une la forte croissance du secteur aérien, la demande en énergie devrait être deux à quatre fois supérieure dans les décennies à venir. Selon Honeywell, si toutes les compagnies aériennes arrivent à utiliser 1% de SAF sur tous les vols indiens en 2025, cela sera bénéfique pour plus de 500 000 producteurs indiens de canne à sucre par exemple. Les discussions entre motoristes, constructeurs aéronautiques et sociétés pétrolières doivent se développer en tenant compte de l'urgence climatique et des contraintes imposées par les institutions.

Drone

La Direction générale du commerce extérieur (DGFT) du ministère du commerce et de l'industrie a simplifié et libéralisé la politique d'exportation de drones indiens à usage civil.
L'exportation de tous les types de drones étaient auparavant très restreinte par des réglementations spécifiques en raison de leur double usage potentiel, civil et militaire. Une licence SCOMET (Special Chemicals Organisms Material Equipments and Technology) était jusqu'à présent requise pour l'exportation de chaque article y compris pour ceux dont l'usage ne pouvait être que civil.
L'exportation de drones à usage civil ayant un rayon d'action inférieur ou égal à 25 km et une charge utile inférieure ou égale à 25 kg et destinés uniquement à un usage civil, ne sera désormais soumise qu'à une autorisation générale d'exportation.
Cela permettra à l'industrie des drones d'exporter plus facilement, stimulera l'innovation et assurera plus largement la promotion du savoir-faire technologique indien.

1.3 Compagnies aériennes

Go first

Depuis le 2 Mai, Go First a cessé ses opérations en raison de problèmes techniques et financiers. La compagnie ne cesse de repousser la date de reprise des vols qui serait fixée aujourd'hui au 6 Juillet. La part du marché domestique indien détenu par Go First était de 6,4% en 2022. 175 pilotes ont déjà quitté la compagnie pour être embauchés par leurs concurrents. Selon Go First,

avec ses 500 pilotes restants et un changement de stratégie de routes aériennes, il devrait être possible de reprendre les opérations.
Un plan financier d'une valeur de 50 M USD auprès des banques qui financent également les loueurs d'avions de Go First pourrait aboutir. La décision des créanciers serait favorable mais il faut également que la DGCA donne son accord, qui doit donc vérifier la validité du modèle économique ainsi que le niveau de sécurité pour la reprise des opérations. La DGCA doit donc faire au plus vite et Go First doit également montrer qu'elle peut assurer ses services sur ses 78 vols journaliers avec 22 avions. Chaque semaine écoulée rend le défi plus délicat.

IndiGo

En mai 2023, IndiGo a réalisé son meilleur mois depuis sa création avec 13,2 millions de passagers transportés représentant 61,4% du marché domestique. En effet, l'arrêt des opérations de Go First début mai a bénéficié à la compagnie qui a gagné 5% de parts de marché. Cette croissance a été néanmoins ralentie par des problèmes de disponibilité des pièces de rechange des moteurs Pratt & Whitney. Le PDG d'Indigo, Pieter Elbers, a annoncé prendre plus de moteurs en location pour pallier ce problème et reprendre au plus vite les opérations avec toute sa flotte.
Avec la commande historique de 500 aéronefs annoncée au salon du Bourget, Indigo compte bien asseoir sa domination sur le marché indien. Les nouveaux avions Airbus A320neo et A321neo devraient permettre de renouveler en partie la flotte actuelle. La commande d'A321XLR permettra en outre à Indigo d'accroître son offre à l'international sans devoir former ou recruter des pilotes opérant sur des avions bi-couloirs. A court terme, la compagnie aérienne compte acheter ou louer autour de 25 avions bi-couloirs pour des vols internationaux en attendant la livraison des A321XLR prévue en 2035.

Groupe Tata (Air India, Vistara, AirAsia India, Air India Express)

Lors du salon du Bourget, Air India a officialisé sa commande de 470 avions (250 Airbus et 220 Boeing). Ces avions de nouvelle génération permettront à la compagnie d'opérer des appareils performants et de faible consommation dans les cinq prochaines années. Cette commande comprend 70 avions bi-couloirs et 400 monocouloirs. Air India veut croître rapidement et devrait recevoir 70 nouveaux avions (50 monocouloirs et 20 bi-couloirs) d'ici la fin d'année. Ceci illustre l'ambition de concurrencer directement IndiGo sur le marché domestique indien et d'agrandir l'offre de vols internationaux pour en devenir le leader indien.
Lors de la visite du Premier Ministre indien Narendra Modi aux Etats-Unis, Boeing a confirmé vouloir jouer un rôle majeur dans l'initiative « Make in India » avec un investissement de 100 M USD en infrastructures et centres de formation de pilotes. Airbus a également vendu des services de maintenance et des formations de pilotes en Inde qui sont comprises dans la commande des 250 Airbus.
L'autre enjeu majeur pour le groupe Tata est de fusionner au plus vite les quatre compagnies aériennes en une seule sous le nom d'Air India. Cela permettrait un meilleur rayonnement dans le monde et une meilleure clarté pour les passagers. En attendant cette fusion qui prendra du temps, le groupe Tata tente d'optimiser les systèmes de réservation de billets et de partage de codes.

SpiceJet

Confrontée à des difficultés financières, SpiceJet a été contrainte de maintenir au sol 30 de ses 67 avions depuis mai et de cesser ses opérations sur certaines routes.
Des procédures d'insolvabilité sont également ouvertes par trois loueurs d'avions contre SpiceJet auxquelles s'ajoute depuis peu celle d'un bailleur de moteurs. Les différentes parties seront auditionnées au cours du mois de Juillet par le National Company Law Tribunal (NCLT).

Akasa Air

Akasa Air, la plus jeune compagnie aérienne indienne, connaît une croissance historique dans le monde de l'aviation avec une flotte de 20 avions lors de sa première année d'exploitation. 52 B737MAX doivent être livrés avant mars 2027. La compagnie recherche un financement de 100 M USD contre des parts du capital de l'entreprise afin de financer les pré-commandes.
Lors du salon du Bourget, Akasa Air a signé une prolongation de quatre avions B737-8 sur la commande de 72 avions. Le PDG de la compagnie, Vinay Dube, souhaite commander d'autres avions avant la fin de l'année. Pour pouvoir assurer sa place dans le marché domestique indien et conserver ces pilotes, Akasa Air propose une rémunération élevée à ses pilotes (+40% en Juillet).
Akasa Air continue sa stratégie d'ultra low-cost sur des aéroports secondaires et souhaite commencer ses premiers vols internationaux d'ici fin 2023. Avec l'arrêt des opérations de Go First, Akasa Air aimerait aussi récupérer ses créneaux sur certains aéroports pour effectuer plus de vols. Réglementairement, la redistribution des créneaux ne pourra s'effectuer qu'en mars 2024. La compagnie aérienne met la pression sur le ministère de l'aviation civile pour que les créneaux aéroportuaires soient affectés plus rapidement à une compagnie, pour une année, sur la base de l'exploitation de l'année précédente.

1.4 Enjeux des aéroports

Les aéroports de Delhi et Mumbai sont les plus prisés par les compagnies aériennes. Le tiers du trafic domestique et international passe par ces hubs. Les places de parking sont donc rares sur ces aéroports qui peuvent accueillir jusqu'à 360 avions simultanément soient un peu moins de la moitié du total de la flotte indienne actuelle. Une grande partie de ces places sont aujourd'hui occupées par les aéronefs en attente de maintenance moteurs.
Des solutions de dégagement sur d'autres aéroports proches ou de nuitées à l'étranger sont appliquées mais coûtent et ne représentent que des palliatifs en attendant l'accroissement des capacités. Cela illustre l'importance du développement des infrastructures et le délicat équilibre des opérations en sécurité.