

1. ANALYSE D'ACTUALITE

• Augmentation du trafic mais dans un contexte toujours défavorable

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGCA) a publié ses données pour le mois d'octobre, révélant une forte augmentation mensuelle (10%) du trafic aérien domestique. Plus de 11,4 M de passagers ont pris l'avion (10,35 en septembre). Le trafic est équivalent aux valeurs mensuelles pré-pandémiques.

Les passagers transportés par les compagnies aériennes nationales de janvier à octobre 2022 étaient 98,8 M contre 62,1 M au cours de la période correspondante de l'année précédente, soit une croissance annuelle de 59%. Les autorités ont par ailleurs levé les dernières restrictions administratives pour les vols internationaux, ce qui devrait aider à relancer ce trafic toujours convalescent.

Malgré la reprise constatée et les perspectives de commandes de nouveaux avions, les prévisions pour l'exercice financier 2023 sont sombres. Les pertes des compagnies indiennes sont estimées à près de 2 Mds USD avec une dette collective de plus de six fois ce montant. Si la menace du COVID s'estompe peu à peu d'autres **défis** ont pris sa place pour les compagnies dont les principaux sont :

- **L'appréciation du dollar** : Les fluctuations de l'économie mondiale ont pesé sur le cours de la roupie cette année, la valeur du dollar américain étant la plus élevée qu'elle ait jamais connue. Le 25 novembre, 1 USD est égal à ₹81,6.
- **L'augmentation de 58% en 2022 du prix du carburant**, réglé en USD, qui représente environ 40 % des dépenses opérationnelles des compagnies aériennes indiennes.
- **Des problèmes d'approvisionnement technique** en raison des tensions géopolitiques qui diminuent la disponibilité des rechanges et en augmentent le prix. La pleine exploitation des flottes en est affectée et limite la capacité des compagnies à profiter pleinement de la reprise de la demande.
- **Une concurrence accrue** : Avec l'arrivée d'Akasa Air et le retour prévu de Jet Airways, le marché indien, déjà difficile, est devenu encore plus compétitif. Alors que l'État a retiré toutes ses régulations tarifaires une guerre des prix aura des conséquences sur des marges déjà faibles.

Ces difficultés ralentiront le retour aux bénéfices des compagnies qui aspirent à plus de stabilité dans un marché dynamique et prometteur.

2. INFORMATIONS NOUVELLES DEPUIS LA VEILLE DE OCTOBRE 2022

• Audit de l'OACI

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a réalisé l'audit complet du secteur de l'aviation en Inde du 9 au 16 novembre. L'audit a couvert divers domaines dont les normes de vol, les licences et la navigabilité. Les enjeux étaient importants pour le secteur en

redressement et dans la perspective du développement à venir des transports aériens indiens vers le continent américain. Il semblerait que les premiers résultats soient très positifs et que la situation se soit améliorée en cinq ans.

- **Difficulté d'approvisionnement technique**

IndiGo a déclaré le 31 octobre que près de trente avions avaient été immobilisés au sol en raison de "perturbations de la chaîne d'approvisionnement" en particulier pour l'entretien des moteurs. La compagnie évalue actuellement la location d'avions pour maintenir ses activités. IndiGo n'est pas le seul transporteur touché car près de 75 aéronaves, soit 12% du total, sont concernés dans le pays. Depuis le début de la crise en Ukraine Safran fait état de difficultés pour assurer les approvisionnements spécifiques en matières premières et assurer les livraisons des commandes des compagnies.

Cela aura un impact sur les résultats financiers à venir ainsi que sur les prix de billets qui vont croître en raison d'un nombre de sièges disponibles moins important.

- **Créneaux d'aéroport**

Le Ministère de l'Aviation Civile (MoCA) envisage de modifier les lignes directrices relatives aux créneaux horaires d'atterrissage des compagnies aériennes en proposant de revoir l'attribution tous les six mois contre un an actuellement. La préséance historique n'est accordée pour une série de créneaux que si la compagnie peut démontrer qu'ils ont été exploités au moins à 80 % au cours de la saison précédente.

- **Carburant aviation durable (SAF)**

Le secrétaire d'état à l'Aviation Civile, Rajiv Bansal, a déclaré que le gouvernement travaillait à rendre obligatoire le mélange de carburéacteur avec du SAF, alors que le pays cherche des moyens de réduire ses émissions de CO2. L'Inde est l'un des pays qui possède le plus grand potentiel agricole de production de SAF. Le MoCA travaille actuellement en collaboration avec le ministère du pétrole et du gaz naturel sur les questions de production et d'exploitation de SAF à large échelle. Ce discours est nouveau en Inde. Il a ajouté qu'il fallait non seulement des ressources et des moyens de production mais surtout arriver à produire à des coûts abordables pour les compagnies indiennes dont les marges sont très faibles.

- **Air Suvhida**

Les passagers arrivant en Inde sur des vols internationaux seront désormais soumis à des procédures réduites, le gouvernement ayant décidé de supprimer la plupart des restrictions liées au COVID. Cette décision fait suite à une baisse du nombre et de la gravité des cas de COVID. Les autorités ont donc estimé que de nombreux protocoles, dont le formulaire d'auto-déclaration Air Suvhida avant l'arrivée, ne sont plus nécessaires à compter du 22 novembre.

3. COMPAGNIES AERIENNES

- **Air India**

- En septembre dernier, Air India avait annoncé qu'elle allait mettre en service trente nouveaux appareils en location, dont cinq seront des Boeing 777-200LR¹ et 25 autres des Airbus moyen-courriers. Pendant la conférence Airline Economics Growth Frontiers Asia Pacific 2022 à Singapour, Air India a annoncé le 9 novembre qu'elle avait signé des contrats de location avec CDB Aviation pour six nouveaux Airbus A320neo, qui seront livrés au second semestre 2023.

En attendant la signature prochaine de plus gros contrats d'acquisition à long terme de longs et moyens courriers, la compagnie est désireuse d'augmenter rapidement sa capacité domestique et internationale en particulier sur les lignes nord-américaines très rentables.

Les nouveaux appareils augmenteront rapidement la flotte d'Air India d'environ 25 %. Cela s'ajoutera à l'augmentation de capacité déjà en cours, car la compagnie a commencé à réparer un grand nombre de ses avions immobilisés au sol pour les remettre en service. Campbell Wilson, le nouveau directeur, souhaite qu'Air India atteigne une part de 30 % sur les marchés intérieurs et internationaux au cours des cinq prochaines années - une augmentation substantielle par rapport à sa part actuelle de 10 % sur le marché intérieur et de 12 % sur le marché international.

- Air India poursuit aussi sa politique de rationalisation des personnels. Quand le Groupe Tata en a pris le contrôle il y a un an, la compagnie comptait 13000 employés dont 8000 permanents. Avec un premier plan de départ volontaire et encore 4000 départs à venir la compagnie évolue vite. Elle recrute plus jeune et propose de nouveaux plans de départs volontaires pour rationaliser les fonctions. Enfin, le groupe Tata envisage d'injecter davantage de capitaux dans Air India sous forme de prêts afin de hâter le renouvellement de la flotte, le développement du réseau, la numérisation de divers processus et la remise à neuf des avions immobilisés. Ces prêts viendront s'ajouter aux 2,36 Mds USD que le groupe Tata avait apporté pour la reprise des actifs d'Air India l'année dernière.

Dans cette perspective, le groupe Tata serait en pourparlers avec des banques afin de lever environ 1,8 Mds USD pour Air India, qui seront utilisés pour sa stratégie de redressement. Les prêts auraient pour une maturité de trois ans à un taux d'environ 7,5 à 8 %.

Le groupe Tata avait créé une filiale (Talace) pour financer l'achat d'air India. Cette filiale a contracté des prêts non garantis par le groupe pour plus de trois Mds USD auprès de diverses banques pour une période d'un an. La majeure partie de ces prêts (environ 2,36 Mds USD) ont été utilisés pour financer l'achat. Le reste sert à couvrir les charges opérationnelles du transporteur.

- Air India est confrontée à une pénurie de pilotes qualifiés pour ses Boeing 777 alors qu'elle cherche à augmenter ses services vers les États-Unis. La compagnie commence à recevoir les Boeing 777-200LR et a besoin d'une centaine de pilotes possédant les compétences pour piloter

¹ Le premier exemplaire est arrivé en Inde le 28 novembre. Les quatre autres seront livrés entre janvier et mars 2023.

ces gros-porteurs. Il est même possible que la compagnie ajoute six à dix long-courriers en location à court terme augmentant ainsi ses besoins.

L'embauche de pilotes expatriés est plus onéreuse mais le marché local manque de ressource. Le MoCA ne facilitait pas jusqu'à présent ces recrutements préférant les choix nationaux. Nécessité fera certainement loi.

- **AirAsia India**

Après des mois de discussions, le groupe Tata a annoncé début novembre qu'il avait acquis 100% des parts d'AirAsia India² pour en faire sa filiale. L'opération était en préparation depuis que la Commission Indienne de la Concurrence (CCI) avait donné son feu vert. Cette acquisition ouvre enfin la voie à la fusion d'AirAsia India et d'Air India Express pour former une compagnie aérienne à bas prix. Le processus opérationnel est déjà commencé et la fusion devrait être achevée d'ici la fin de l'année 2023. Les deux compagnies ont entamé le processus le déménagement de leurs bureaux et l'intégration des employés et de la flotte est en préparation (AI Express exploite une flotte de Boeing 737 et AirAsia India des A320).

- **IndiGo**

IndiGo a récemment publié son rapport financier pour le deuxième trimestre, et bien que la compagnie aérienne ait dépassé la capacité pré-COVID, sa perte s'est accrue de 194 M USD en raison de facteurs géopolitiques qui pèsent sur le prix du carburant, des difficultés d'approvisionnement des rechanges et d'un taux de change roupie/dollar conjoncturellement peu favorable.

- **Spicejet**

SpiceJet a annoncé sa perte trimestrielle la plus élevée jamais enregistrée au cours du deuxième trimestre de l'exercice fiscal en cours après que les opérations du transporteur ont été affectées par les prix record du carburant, la dépréciation de la roupie et ses opérations limitées. En effet, confrontée à des problèmes de sécurité elle avait été contrainte par la DGCA à partir d'août 2022 de réduire son activité par deux jusqu'à fin octobre. La perte consolidée de la compagnie aérienne s'est creusée de 46 % pour atteindre 100M USD en glissement annuel.

Au cours de ce trimestre les dépenses en carburant de la compagnie ont doublé pour atteindre 153M USD dans le contexte de guerre entre la Russie et l'Ukraine. Ses dépenses totales ont également augmenté de 39,56 % pour atteindre 360 MUSD au deuxième trimestre. Le transporteur a déclaré qu'il se séparerait de son activité cargo avant la fin de l'année.

La compagnie aérienne a déjà levé 25 MUSD auprès du programme gouvernemental Emergency Credit Line Guarantee Scheme (ECLGS) et négocie pour en obtenir plus.

La situation de la compagnie est toujours donc toujours très préoccupante et sa survie menacée.

² AirAsia India avait été lancée en 2014 en tant que coentreprise entre le groupe Tata et AirAsia Investment Limited. Tata commencé avec une participation de 51 % dans la société, qui a ensuite été portée à 83,67 % en 2020. La part restante de 16,33 % vient de passer au conglomérat indien pour 1,56 Mds INR (près de 19M de dollars).

4. INDUSTRIELS

- **Adani Defence Systems & Technologies Ltd. (ADSTL)**

Boeing a révélé son intention de construire un nouveau centre de R&D à Bangalore en partenariat avec ADSTL. Cet investissement de 200 millions de dollars permettra d'accueillir plusieurs milliers d'ingénieurs alors que le constructeur américain intensifie ses recherches dans des domaines clés. Le nouveau site qui sera le plus grand de Boeing en dehors des États-Unis sera fortement impliqué dans la recherche sur les véhicules eVTOL (véhicules électriques à décollage et atterrissage verticaux) et en matière de développement durable avec l'objectif de parvenir à des émissions nettes nulles d'ici 2050.

Le Boeing India Engineering & Technology Centre (BIETC) de Bangalore emploie déjà 4 000 personnes, dont 3 000 ingénieurs. Ce nombre devrait augmenter de 25 % dans les mois à venir à mesure que l'activité se redresse. Il n'y a actuellement aucun calendrier pour l'ouverture du nouveau campus.

Boeing espère beaucoup de la future commande d'Air India actuellement en pourparlers en particulier pour des long-courriers comme le nouveau 777X.

- **Tata**

Le groupe Tata devrait annoncer prochainement qu'il la fusion de Vistara, AirAsia India et AI Express sous la marque Air India, créant ainsi deux compagnies Air India et une low cost Air India Express.

Singapore Airlines et Tata seraient parvenus à un accord financier, ouvrant la voie à l'intégration de Vistara dans la compagnie nationale. Le conglomérat Tata possède déjà 100 % d'Air India Express et a récemment racheté les parts restantes d'AirAsia India. L'accord, qui devrait être conclu d'ici mars 2024, permettra à Singapore Airlines de détenir 25,1% d'Air India, après un investissement supplémentaire de 250 MUSD. SIA sera donc actionnaire mais Tata récupère le contrôle opérationnel et dirigera cette profonde refonte de la compagnie.

Avec cette fusion Air India serait la deuxième plus grande compagnie aérienne d'Inde avec 217 avions devant IndiGo (272).

Pour Tata, il s'agit de simplifier une structure compliquée de quatre compagnies aériennes en deux, de standardiser et de réaliser des économies d'échelle pour renforcer la compétitivité du groupe dans un secteur à faible marge.