

## 1. Actualités

- **Un rebond confirmé et un secteur en recomposition**

La situation sanitaire en Inde s'améliore et la vaccination continue à un rythme soutenu. 620M de personnes ont reçu une première dose (45% de la population) et 16% la deuxième. Le spectre d'une sévère troisième vague s'éloigne sans toutefois totalement disparaître. Le trafic aérien domestique a continué sur sa trajectoire de croissance, avec une augmentation des volumes de 31 % pour atteindre 6,7 M de passagers en août contre 5 M en juillet. Les coefficients d'occupation et le nombre de vols domestiques augmentent aussi régulièrement. Ces derniers atteignent maintenant 2000 par jour en moyenne retrouvant ainsi le niveau d'avril 2021 avant l'apparition de la deuxième vague. Cela correspond pour le trafic domestique à 60% de l'activité pré Covid.

Pour accompagner la reprise, le gouvernement accroit régulièrement le nombre de vols autorisés et les a portés le 18 septembre à 85 % des programmes pré Covid. Certaines compagnies majeures comme IndiGo<sup>1</sup> dénoncent ces contraintes et sont en faveur d'un assouplissement complet pour profiter pleinement de la reprise. Ces compagnies espèrent que les 100% seront octroyés avant la fin de l'année. En effet, la saison des festivals débute le mois prochain. De nombreux Indiens sillonnent traditionnellement le pays en raison des grands festivals et des vacances pendant les derniers mois de l'année. Avec la baisse des chiffres de la pandémie, les passagers se sentent plus confiants pour reprendre les voyages et les compagnies aériennes devraient toutes en profiter.

Dans ce contexte relativement optimiste le ciel indien va changer avec l'arrivée de nouveaux opérateurs. La compagnie aérienne Akasa Air devrait opérer très prochainement. Elle a embauché des cadres expérimentés à des postes de direction, notamment l'ancien responsable de la trésorerie d'IndiGo, Ankur Goel, au poste de directeur commercial. Elle a franchi son premier obstacle après avoir reçu un *No Objection certificate* (NOC) des autorités aéronautiques indiennes en août et est actuellement en pourparlers avec Boeing pour une commande potentielle de 70 Boeing 737 MAX. Le début d'exploitation ne sera pas vraiment facile pour Akasa, compte tenu des faibles marges pratiquées sur le marché indien. Les compagnies à bas prix comme IndiGo et SpiceJet devraient lutter pour conserver leurs parts de marché, leurs créneaux aéroportuaires et leurs principales liaisons. Akasa devra tirer les leçons des erreurs commises par des transporteurs en faillite comme Kingfisher et l'ancienne Jet Airways, afin de ne pas tomber dans le piège de l'endettement en mettant en œuvre des plans d'expansion progressifs mûrement réfléchis. La position de la compagnie aérienne en tant que transporteur à très bas coût (ULCC) la distinguera probablement des autres, mais il faudra attendre pour voir si cela se traduit par des bénéfices.

Jet Airways dans sa nouvelle version ressemblera à ce qu'elle était auparavant : une compagnie à service complet haut de gamme mais au format beaucoup plus réduit au départ avec environ 25 avions, dont 18 à 20 moyen-courriers. Enfin, Air India devrait bientôt avoir Tata comme

---

<sup>1</sup> IndiGo a continué à détenir la plus grande part de marché avec 57%, transportant environ 3,8 millions de passagers avec un coefficient de remplissage de 74%.

nouvel actionnaire de référence qui reformera la compagnie selon un schéma non dévoilé à ce jour.

Pour leur part, les vols internationaux au départ et à destination de l'Inde ne varient pas beaucoup. Ils ont connu une spirale descendante d'avril à juillet avant de recommencer à augmenter en août pour atteindre 455 vols en moyenne par jour. Les vols commerciaux sont toujours suspendus et le trafic international est opéré dans le cadre d'accords dérogatoires. Les conditions d'une évolution de cette situation semblent peu à peu réunies. En effet, les risques de la pandémie s'éloignant les autorités indiennes envisagent officiellement une réouverture du pays au tourisme. Cela va créer une demande importante de transport aérien. Il est probable que le gouvernement mettra alors un terme accords provisoires de « bubbles » qui limitent actuellement les opérateurs internationaux. De nouvelles règles seront alors instituées pour accompagner la reprise. Les opérateurs indiens profiteront aussi de la reprise de ces vols long-courriers<sup>2</sup>. Là aussi de nouveaux équilibres se dessineront dans un secteur qui reprendra sa forte croissance.

Toutes ses modifications du marché domestique et le développement important attendu du marché international avec de nouvelles règles dynamiseront donc ce secteur très concurrentiel. Les parts de marché pourront évoluer rapidement dans un environnement porteur et soutenu par la volonté constante des autorités de mettre en œuvre l'ambitieux plan UDAN.

En attendant d'éventuelles annonces, le gouvernement a prolongé le 29 septembre la suspension des vols internationaux jusqu'au 31 octobre 2021.

## **2. Informations nouvelles depuis la veille d'août 2021.**

- **Nomination**

M. Rajiv Bansal actuel directeur général d'Air India depuis un an est nommé au 1<sup>er</sup> octobre *Aviation Secretary* à la place de M. Pradeep Singh Kharola qui part à la retraite.

- **Drones**

Les drones offrent des opportunités considérables dans de nombreux secteurs de l'économie comme l'agriculture, l'exploitation minière, la surveillance, les interventions d'urgence, le transport, la cartographie ou la défense. Dans les zones reculées et inaccessibles de l'Inde, les drones peuvent être aussi d'importants créateurs d'emplois et de croissance économique en raison de leur portée, de leur polyvalence et de leur facilité d'utilisation. Aussi, faisant un pas de plus vers la réalisation de sa vision collective d'un « Aatmanirbhar Bharat<sup>3</sup> », le gouvernement a adopté de nouvelles mesures pour encourager et soutenir le secteur des drones dans le pays.

Compte tenu de ses atouts traditionnels en matière d'innovation, de technologies et de sa forte demande intérieure, le gouvernement a l'ambition de faire de l'Inde une plaque tournante mondiale des drones d'ici 2030 en investissant 600MEuros dans le secteur dans les trois prochaines années. Pour cela il élargira les entreprises éligibles et multipliera les incitations fiscales.

---

<sup>2</sup> Vistara reçoit régulièrement ses BOEING 787 Dreamliner et ouvre de nouvelles lignes

<sup>3</sup> Inde Autonome

Ce plan s'inscrit dans le prolongement des nouvelles règles moins contraignantes relatives aux drones (*Drone Rules*, 2021) publiées par le gouvernement le 25 août 2021.

L'industrie des drones devrait en outre générer plus de 10 000 emplois directs pendant cette période.

Des essais concluants de livraison de médicaments par drone et en particulier de vaccins anti-Covid ont été menés à des distances de 3 à 7 kilomètres dans le Telangana par Skye Air's drone. Les distances franchissables et les charges transportées devraient très rapidement croître.

- **Privatisation Air India**

Dans la continuité d'un long processus souvent suspendu, la soumission des offres financières pour l'acquisition d'Air India, d'Air India Express et de 50% d' AISATS <sup>4</sup> a été close le 15 septembre. Les offres ont été faites sur la valeur de l'entreprise comprenant les capitaux propres, la dette ainsi que les liquidités.

Tout en respectant un prix de réserve fixé par le groupe interministériel (IMG) dirigé par le secrétaire du Département de l'Investissement et de la Gestion des Actifs Publics (DIPAM), le gouvernement devait sélectionner l'offre retenue pour l'acquisition d'Air India mi-octobre.

Selon un rapport détaillé d'ETPrime, la société Tata a engagé de nombreux consultants internationaux pour examiner la situation d'Air India.

Outre la dette importante, l'audit souligne qu'Air India a relevé un excès de 4 500 à 5 000 employés<sup>5</sup>. La plupart des employés reçoivent également un grand nombre de billets gratuits. Il a également été constaté que de nombreux avions moyen-courriers ont besoin d'entretien moteurs et cabines, dont le coût devrait s'élever à plusieurs centaines de millions de dollars.

Le gouvernement indien a déjà tenté à deux reprises de privatiser le transporteur endetté. La première tentative a eu lieu en 2001, lorsque 40% de la compagnie aérienne a été mise en vente. De nombreux opérateurs étrangers, dont Lufthansa, British Airways et Singapore Airlines, s'étaient montrés intéressés. Toutefois, le gouvernement a clairement indiqué que toute compagnie aérienne étrangère devait s'associer à une société indienne pour faire une offre, ce qui les avait poussés à se retirer.

En 2018, le gouvernement indien a fait une deuxième tentative en mettant en vente 76 % de la compagnie et en gardant le reste sous son contrôle. Là encore, cette offre n'avait pas tenu l'intérêt des soumissionnaires potentiels, rebutés par la perspective d'une ingérence du gouvernement dans la gestion de la compagnie aérienne.

Cette fois, le gouvernement a offert la totalité d'Air India et d'Air India Express, ainsi qu'une participation de 50 % dans la société de manutention au sol AISATS. Le futur propriétaire aura également le contrôle de plus de 4 000 créneaux d'atterrissage et de stationnement dans les aéroports nationaux et de 1 800 créneaux dans les aéroports internationaux, ainsi que de 900 créneaux dans les aéroports étrangers.

Au 1<sup>er</sup> octobre il semblerait que le comité des ministres sur le désendettement ait choisi l'offre de Tata, de 350 MEUR supérieure au prix de réserve fixé par le gouvernement et de 580 MEUR à l'offre de Singh. Tata auraient demandé un certain nombre de concessions au gouvernement, notamment l'annulation des obligations de location de 21 Boeing 787 pour un montant de 1,3 Mds EUR, l'exemption du paiement des prestations sociale pour les personnels déjà à la retraite et l'annulation de tous les arriérés de salaire des employés.

---

<sup>4</sup> Services de fret et de manutention au sol

<sup>5</sup> Sur 10000 (mars 2019)

Le groupe Tata détient déjà des participations dans AirAsia India et Vistara. Avec l'acquisition d'Air India il détiendrait 26% du marché domestique et redeviendrait propriétaire d'une compagnie aérienne qu'il avait fondée en 1932. À l'époque, la compagnie était connue sous le nom de Tata Airlines, puis avait été rebaptisée Air India en 1946. En 1953, le gouvernement a pris le contrôle de la compagnie aérienne, mais JRD Tata en est resté le président jusqu'en 1977. Le groupe devrait rapidement procéder à des réorganisations et d'éventuelles fusions pour optimiser les opérations aériennes.

La plus grande banque du secteur public indien, State Bank of India (SBI), soutient l'offre du groupe Tata en souscrivant à des obligations de Tata Sons ou en finançant la société à finalité spécifique (SPV) créée par Tata Sons pour l'acquisition.

- **Manque de pilotes**

Le secteur aéronautique mondial pourrait manquer de pilotes à moyen terme. Selon Boeing le besoin mondial de nouveaux pilotes est estimé à 600 000 dans les vingt prochaines années au cours desquelles 43 600 avions neufs devraient entrer en service.

Cette pénurie devrait concerner en particulier l'Inde où la croissance du secteur sera très forte. De plus, les nouveaux avions moyen-courriers comme le A321 XLR commandés par les opérateurs du pays nécessitent 18 pilotes/avion pour être idéalement exploités contre 10 à 12 pour les moyen-courriers de type A320 actuellement très majoritaires en ligne. Comme les compagnies ont eu une politique de restriction des personnels navigants techniques très sévère pendant la crise, que la formation de pilotes s'anticipe de 24 mois et que les capacités de formations nationales ne couvrent pas actuellement le besoin il est probable que la ressource soit plus rare dans les années à venir malgré les efforts de formation initiés par les autorités.

- **MRO**

Afin d'attirer davantage d'investissements et de faire de l'Inde un hub mondial dans le domaine des services de maintenance, de réparation et de révision (MRO), le ministère de l'aviation civile a annoncé le 9 septembre une nouvelle politique générale. Elle prévoira la location de terrains par le biais d'appels d'offres ouverts et la suppression des redevances perçues par l'*Airport Authority of India* (AAI). L'attribution des terrains aux entités qui mettent en place des installations MRO se fera sur 30 ans au lieu de la période actuelle de 3 à 5 ans et le taux d'indexation des loyers baissera. A l'expiration des contrats existants, les terrains donnés à ces MRO seront attribués sur la base d'un processus d'appel d'offres.

Afin de développer les activités MRO pour les avions et les hélicoptères dans le pays, le ministère a identifié huit aéroports prioritaires. Il s'agit de Begumpet (Telangana), Bhopal (Madhya Pradesh), Chennai (Tamil Nadu), Chandigarh, Delhi, Juhu (Maharashtra), Kolkata (Bengale occidentale) et Tirupati (Andhra Pradesh)

En annonçant la nouvelle politique, le ministre de l'aviation civile, Jyotiraditya Scindia, a aussi déclaré que des discussions étaient en cours pour faire converger les activités militaires et civiles en matière de MRO.

D. Anand Bhaskar, le PDG du groupe Air Works l'un des principaux groupes de MRO indien a salué les mesures d'investissement à long terme et la suppression des redevances qui stimuleront les investissements dans le secteur et assureront aux entreprises indiennes de maintenance une plus grande part du marché domestique.

- **Tarifs**

Le 18 septembre le gouvernement a autorisé les compagnies aériennes à augmenter leur capacité à 85% des vols pré-Covid, au lieu de 72,5%. Il a aussi déclaré qu'il réglerait les tarifs aériens de dernière minute pour les vols jusqu'à 15 jours de la date de réservation, soulageant ainsi les passagers domestiques qui prévoient de voyager pendant la saison très chargée des festivals.

- **Leasing**

En juin 2021, l'Inde était le quatrième marché intérieur de l'aviation selon l'IATA. Selon le rapport de l'*International Bureau of Aviation* (IBA), en juillet 2021, il y avait 737 avions en Inde, dont 72% étaient loués. Ces opérateurs locaux font largement appel à des bailleurs basés principalement en Europe<sup>6</sup> et dans la CEI.

Ce chiffre est plus élevé que celui de 36% pour l'Asie et que celui de 46% au niveau mondial. Il y a actuellement 176 hélicoptères, dont 32 (18%) sont loués. Ce chiffre est deux fois plus élevé que la part mondiale d'environ 9% en moyenne.

Jusqu'à récemment, les banques indiennes n'avaient pas le droit de financer des équipements loués. Cette situation a récemment changé avec l'introduction officielle du leasing d'aéronefs en tant que produit financier formalisé en 2020. Le gouvernement indien a pour objectif de développer un centre national de location d'avions dans la Gujarat International Finance Tech City (GIFT City). La possibilité d'effectuer des transactions en devises étrangères sera offerte. En conséquence, les bailleurs indiens et étrangers sont incités à s'y installer. Acumen Aviation (irlandaise) ainsi que JetSetGo ou l'entreprise londonienne Investec Aviation ont également manifesté leur intérêt pour la création d'une entité de location à GIFT City.

Des incitations fiscales accordent des exonérations d'impôts aux bailleurs et aux opérateurs qui louent des avions à ces bailleurs. Ces mesures procurent un sensible avantage concurrentiel aux loueurs basés en Inde encourageant les nouveaux entrants. Malgré cela, les autorités doivent encore relever le défi de persuader les bailleurs étrangers bien établis d'étendre leurs activités de location en Inde, principalement parce que l'Inde n'a pas encore pleinement mis en œuvre les lois sur l'insolvabilité et la faillite.

C'est donc dans ce nouveau marché dynamique de GIFT city, et dans le cadre général « Aatmanirbhar Bharat » décliné par le plan « Rupee Raftar » que la première société de leasing indienne, Vman Aviation Services IFSC Pvt Ltd, a été lancée en juillet 2021.

Vman a passé sa première commande auprès d'Airbus Helicopters pour un hélicoptère H125 le 7 juillet 2021, la livraison de l'appareil étant prévue en octobre 2021. Le H125 a été un choix privilégié pour les locataires de la région, notamment Himalayan Heli, UTair India et Global Vectra Helicorp pour le transport ou les missions de sauvetage, les missions aériennes. Les plans futurs de Vman prévoient l'acquisition d'une flotte d'avions et d'hélicoptères plus étoffée. Néanmoins bien que ces récents mouvements sur le marché soient positifs, l'Inde a encore du chemin à parcourir avant de devenir un véritable centre de location. Compte tenu de la fragilité financière des compagnies aériennes et des exploitants d'hélicoptères dans les conditions actuelles du marché, un soutien fort de la part du gouvernement et une réglementation stable et précise sont nécessaires pour que Vman réussisse et que l'Inde soit une option viable et attrayante pour les bailleurs.

---

<sup>6</sup> La majorité des loueurs d'avions utilisés par les opérateurs indiens sont basés en Irlande, avec une part de marché de 51%

- **Privatisations d'aéroport**

L'autorité aéroportuaire a annoncé le 9 septembre qu'elle poursuivait sa campagne de privatisation d'aéroport en 2022 en proposant les concessions en PPP de six grands aéroports : Amritsar, Bhubaneshwar, Indore, Raipur, Trichy and Varanasi et de sept plus petits. Les concessions seront proposées en associant un aéroport important à un ou deux moins importants.

### **3. Compagnies aériennes**

- **Spice Jet**

SpiceJet, seule compagnie en Inde possédant des Boeing 737 Max dans sa flotte, a déclaré le 13 septembre avoir conclu un accord avec CDB Aviation pour louer des avions supplémentaires. Ce contrat s'ajoutera à celui déjà passé en août avec AVOLON un autre bailleur important de ce type d'appareils.

Spice Jet prévoit de commencer l'exploitation des avions Max vers la fin du mois de septembre 2021, sous réserve des approbations réglementaires.

Selon la DGCA qui a autorisé la remise en vol de l'avion en Inde, 34 compagnies aériennes dans le monde ont effectué 13000 vols avec des avions 345 Max depuis que l'avion a été immobilisé à la fin de l'année dernière, sans qu'aucun incident n'ait été signalé.

- **IndiGo**

American Airlines a conclu un accord de partage de codes avec IndiGo, qui permettra de placer le code de la première sur 29 des liaisons intérieures d'IndiGo en Inde. Cela constituera une option pratique pour les clients d'American Airlines arrivant sur les nouveaux vols du transporteur à Bengaluru (BLR) et à Delhi (DEL). Les opérations sont prévues à compter du 31 octobre 2021.

- **Vistara**

Vistara qui a reçu ses deux premiers Boeing 787 lancera à partir du 7 novembre 2021 deux rotations Delhi-Paris par semaine qui s'ajouteront aux trois proposées par Air India et aux cinq d'Air France.

La compagnie a par ailleurs remporté deux prix prestigieux - Meilleure compagnie aérienne et meilleur personnel de compagnie aérienne en Inde et en Asie du Sud, lors des World Airline Awards 2021, en plus d'être classée au premier rang en Inde pour la propreté des cabines.

### **4. Industriels**

- **GMR**

Le ministre de l'aviation civile, Jyotiraditya Scindia, a posé le 11 septembre la première pierre du nouveau bâtiment de la *GMR School of Aviation* dans la zone économique spéciale de l'aéroport international d'Hyderabad.

La construction du bâtiment commencera en octobre 2021 pour se terminer en juin 2022.

La *GMR School of Aviation*, qui est affiliée à l'Université nationale de l'aviation, sera construite par *GMR Aero Technic* (MRO) et *GMR Aviation Academy*,

Le groupe GMR a lancé la première école d'aviation de son genre en Inde, afin de répondre aux besoins de l'industrie aéronautique et aérospatiale en pleine croissance en matière de personnel qualifié, en particulier à Hyderabad. L'école aura Airbus comme partenaire. Elle a pour objectif d'être une école d'ingénierie aéronautique de premier plan, répondant aux normes internationales en termes d'installations et de qualité de l'enseignement.