

1. Actualités

La deuxième vague de l'épidémie de Covid touche actuellement l'Inde avec une forte résurgence de cas liés à l'apparition de variants. Pour le transport aérien, cette menace réitérée entraîne une grande inquiétude et des contraintes chez les voyageurs se traduisant par une baisse sensible des réservations¹ en particulier pour les vols domestiques. Le taux d'occupation moyen des vols domestiques est passé de 70 % la première semaine de mars à 60 % en avril, encore bien en deçà d'un seuil de rentabilité estimé à 80 % par l'IATA. La prudence est donc de mise pour les transporteurs que cette instabilité et cette imprévisibilité du marché contraignent parfois à différer les livraisons d'avions et à revoir leur programmation sans modèle applicable. Pour le gouvernement qui espérait vivement une vente réussie d'Air India, la deuxième vague a également été un choc brutal. Les responsables de la DIPAM, l'organisme chargé de la vente d'Air India, craignent désormais que les deux offres financières, qui devaient être présentées au cours de la deuxième semaine de mai, ne soient encore revues à la baisse, tant la reprise des voyages internationaux commerciaux semble lointaine.

Arun Kumar, directeur général de l'aviation civile (DGCA) a cependant déclaré que l'augmentation du nombre de cas allait certainement différer une reprise mais qu'avec l'intensification de la campagne de vaccination il s'attendait à une reprise totale dans six à huit mois.

Le gouvernement a indiqué au début du mois d'avril qu'il était peu probable qu'il interdise à nouveau les vols intérieurs², et qu'il se concentrerait plutôt sur l'ajout de nouvelles mesures de sécurité sanitaire. Les nouvelles règles en vigueur concernant les services de restauration, les masques obligatoires ou les contrôles en nombre croissant dans les aéroports montrent que la confiance des voyageurs reste la priorité absolue. Le marché intérieur est très résilient car malgré la pandémie de nombreuses personnes continuent de vouloir prendre l'avion. Le gouvernement a néanmoins décidé de prolonger la limitation des vols domestiques à 80% des programmes pré-Covid.

Le trafic international n'évolue pas pour sa part. Il reste à environ 10% de son volume pré-Covid et repose essentiellement sur la mission de rapatriement Vande Bharat qui a permis, depuis le 7 mai 2020, le transport de 6,8 millions de personnes, en particulier grâce aux accords « bubble » passés avec 28 nations.

Les multiples projections démontrent que l'avenir est incertain. La reprise dépendra de nombreux paramètres encore méconnus, comme le développement et la dangerosité des mutants, la rapidité de la campagne de vaccination, l'efficacité des vaccins, la mise en place d'un passeport vaccinal, l'assouplissement des contraintes imposées ou la confiance des voyageurs dans toutes les mesures de prévention.

A ce jour, aucune date n'est donc envisagée pour un prochain retour à une situation normale des vols commerciaux. La date initialement annoncée du 1^{er} juin ne semble plus

¹ Entre 20 et 50% de baisses constatées en fonction des mesures de restriction mises en place selon les états d'après *The Economics Times*.

² En avril les vols intérieurs s'établissent en légère baisse à 4500 mouvements/jour. Ils sont toujours plafonnés à 80% du programme normal et les prix restent encadrés pour préserver les compagnies les plus fragiles.

aujourd'hui réaliste face à la recrudescence observée des contaminations. Rien dans les déclarations ou les réponses des autorités de l'Aviation Civile indienne ne laisse entrevoir un quelconque assouplissement des politiques imposées en termes d'accord de trafic. Elles ont même depuis peu ajouté des contrôles qui peuvent parfois aller à l'encontre des recommandations des instances internationales. C'est le cas pour les tests RT-PCR imposés à l'arrivée à Delhi aux équipages en provenance de l'Union Européenne.













A l'image de la situation mondiale, la pandémie encore mal maîtrisée en Inde pèse considérablement sur la reprise du trafic dont tous les acteurs espèrent qu'elle se dessinera au cours de la saison estivale traditionnellement plus active.

Dans ce contexte, la suspension des vols commerciaux internationaux a été prolongée jusqu'au 30 avril 2021.

2. Informations nouvelles depuis la veille février 2021.

- Autorisations de vols

La DGCA a approuvé 3282 vols domestiques par jour pour la saison été qui vient de débuter fin mars. Pour l'instant, le gouvernement impose la réalisation maximale de 80 % de ces vols autorisés afin de maîtriser la reprise progressive. Les vols devraient donc se répartir selon le tableau ci-dessous :

IndiGo	8,749	
SpiceJet	2,854	
GoAir	1,747	
Air India	1,683	
Vistara	1,288	
AirAsia	1,243	
Alliance Air	742	
TruJet	344	
Star Air	115	
FlyBig	54	
Pawan Hans	24	
Total	18,843	

Includes flights operated under the regional connectivity scheme Source: DGCA

Indigo a 46 % des parts du marché et pourra ainsi opérer toutes ses destinations malgré les limitations imposées. SpiceJet voit son allocation baisser de 13 %, mais demeure la deuxième compagnie du pays.

- Analyse de marché par BOEING

Bien que touché par la pandémie, le marché domestique indien devrait doubler sa taille d'ici 2030 par rapport au niveau pré-Covid, a déclaré mercredi 7 avril 2021 David Schulte, directeur général du marketing régional de *Boeing Commercial Airplanes*.

Il a affirmé qu'il y aurait en Inde une demande de plus de 2 200 nouveaux avions commerciaux, dont 90 % de moyen-courriers, au cours des 20 prochaines années en raison de l'essor de l'économie et de l'expansion de la classe moyenne, ce qui semble corroborer les estimations couramment avancées. Ceci sera possible avec une multiplication par 4 de la flotte d'ici 2039³. Il a enfin ajouté que l'industrie indienne de l'aviation civile aura besoin de près de 90 000 nouveaux pilotes, techniciens et membres d'équipage de cabine au cours des 20 prochaines années et que, dans le même temps, la croissance du fret aérien du pays devrait atteindre une moyenne annuelle de 6,3 %, grâce aux secteurs manufacturiers et au commerce.

³ La flotte d'aéronefs commerciaux au 01/01/21 est de 700 avions

Le ministre de l'aviation civile de l'Union, Hardeep Singh Puri, a confirmé le 26 mars que la privatisation d'Air India devrait être achevée d'ici la fin mai. Les deux repreneurs retenus, le groupe *Tata* et *Ajay Singh*, élaborent actuellement leur offre de reprise de la compagnie dont la dette s'élève à près de 8 milliards de dollars.

D'autres entreprises du secteur public (PSU), comme *Pawan Hans*, sont également en cours de désinvestissement, a ajouté le ministre.

- **Coopération internationale**

Une délégation de haut niveau de l'Autorité de l'aviation civile du Bangladesh (CAAB) a visité l'Autorité aéroportuaire indienne (AAI) du 7 au 11 mars pour explorer les possibilités de coopération.

Au cours de la visite, le directeur du CAAB, Mafidur Rahman a visité le *Civil Aviation Training College* d'Allahabad, l'*Indian Aviation Academy*, le *Fire Training Centre* et le *Central Command Centre of Air Traffic Flow*.

L'AAI a proposé une aide appropriée dans tous les domaines de formation, en matière d'infrastructure aéroportuaire et de conception de l'espace aérien.

- **Plan UDAN**

Dans l'espoir d'offrir une connectivité aérienne à des régions de l'Inde où elle n'existe pas, le gouvernement avait lancé le *Regional Connectivity Scheme* (RCS), plus connu sous le nom d'UDAN – (*Ude Desh Ka Aam Naagrik*/voler pour le citoyen ordinaire) - en avril 2017. Mais, près de quatre ans plus tard, seulement 44 % - soient 347 routes - des 778 routes attribuées jusqu'à présent ont été rendues opérationnelles.

Les raisons varient. Il peut s'agir du manque d'infrastructures dans les aéroports, de problèmes liés aux difficultés réglementaires, à l'échec de certaines compagnies aériennes qui n'y ont pas consacré les moyens suffisants, de la trop grande non-rentabilité des routes attribuées en raison d'une très faible demande ou de la difficulté à trouver des créneaux sur les aéroports majeurs, souvent surchargés.

Certaines routes attribuées ont été annulées, parfois même avant leur mise en service, pour cause de faillite comme pour Jet Airways. Enfin, le Covid a aussi considérablement ralenti les opérations.

A ce jour, 11 compagnies aériennes ont commencé leurs opérations dans le cadre du plan UDAN, et 56 aéroports UDAN et cinq héliports ont été mis en service.

Pourtant, le développement d'un écosystème d'aviation régionale compétitif et viable est essentiel pour soutenir la croissance de l'aviation indienne. Pour assurer le succès de l'UDAN, il a été décidé par les autorités de procéder à un examen stratégique de l'aviation régionale en Inde et de cibler les investissements prévus.

Avec un plan UDAN 4.1, le ministère de l'aviation civile va se concentrer sur le développement des infrastructures requises dans les aéroports et représenter 392 routes nouvelles annulées ou reportée pour relancer, avant l'été 2021, ce plan de développement national.

- **Digi Yatra**

L'aéroport de Calcutta a débuté l'installation d'un système de reconnaissance par biométrie faciale, ou Digi Yatra. Après l'enregistrement, la reconnaissance faciale biométrique sera capturée et stockée dans le Digi Yatra ID. Tous les détails concernant le passager seront enregistrés en toute sécurité dans une base de données centralisée ; il n'y aura donc plus besoin de présenter son billet ou sa carte d'embarquement, ni même sa carte d'identité, aux points de contrôle.

L'initiative est également en cours de développement à l'aéroport international Kempegowda de Bangalore où, dans le cadre de ce même plan, *Early Go Live*, une solution d'auto-

embarquement entièrement biométrique pour un flux continu de l'enregistrement à l'embarquement a été lancée.

- **Vaccination**

S'ils ont reçu les deux doses du vaccin Covid, les passagers en provenance d'Europe, du Royaume-Uni, du Moyen-Orient, d'Afrique du Sud et du Brésil n'auront plus à subir la quarantaine institutionnelle obligatoire d'une semaine à leur arrivée à Mumbai, a déclaré la *Brihanmumbai Municipal Corporation* (BMC) dans une ordonnance publiée le 20 mars.

- **Taxe grands voyageurs**

Une étude récente menée par le groupe de « Campagne Climatique Possible » a mis en lumière l'inégalité entre les voyageurs aériens dans le monde. L'étude a révélé que seulement 1 % des ménages indiens prennent 45 % des vols, alimentant chez les organisations internationales de protection de l'environnement l'idée récurrente d'une taxe sur les grands voyageurs.

- **Sécurité**

Baisse des violations de règles de sécurité

Les tests de dépistage d'alcoolémie pratiqués de manière aléatoire sur les équipages ont révélé une baisse des infractions de 62 % en passant de 244 en 2019 à 92 en 2020. Ceci est dû à la baisse du trafic, ainsi qu'à l'efficacité des campagnes de sensibilisation.

- **Ecoles de pilotage**

Six entreprises, dont des entrepreneurs peu connus et une société du groupe GMR, ont remporté des appels d'offres pour construire des écoles de pilotage dans cinq aéroports de l'Autorité aéroportuaire indienne (AAI) - Belagavi, Jalgaon, Kalaburagi, Khajuraho et Lilabari.

3. Compagnies aériennes

- **IndiGo**

A l'occasion de la présentation des résultats du premier trimestre 2021, Ronojoy Dutta CEO d'IndiGo s'est montré confiant pour l'avenir malgré les difficultés que traverse la compagnie pendant cette pandémie. Il espère que les 280 avions de la compagnie permettront d'ici la fin 2021 de retrouver une activité pré-Covid de 1750 départ par jour⁴.

La compagnie est entrée dans la crise avec beaucoup de liquidités, ce qui lui a permis d'absorber une partie des pertes dues à l'arrêt puis la reprise progressive du trafic. Les spécialistes ne prévoient un retour à l'équilibre qu'en 2022. Elle a pourtant fait de considérables efforts de réductions des coûts⁵ en procédant à des réductions de salaire, des licenciements, des mises à pied, en renégociant les contrats avec les fournisseurs et en diminuant les coûts de maintenance. Cela a permis de réduire la consommation de trésorerie à 15 millions de roupies par jour. Les coûts salariaux ont ainsi été réduits d'environ 30 % et resteront dans cette fourchette dans un avenir proche. Elle renouvelle également régulièrement sa flotte pour des avions modernes, change les profils de vol pour optimiser les consommations et réduire le CASK (*cost per available seat-kilometer*). Grâce à des commandes d'avions en nombre important, la compagnie obtient des prix avantageux de la part des constructeurs et crée des liquidités en les revendant avantageusement aux bailleurs. Elle a aussi diversifié son offre avec plus de vols charters en

⁴ En janvier 2021 la compagnie a réalisé 70 % de son programme domestique et 28 % de son programme international avec 1100 départ quotidiens pour 50 % de part de marché.

⁵ La compagnie aérienne a été durement touchée par des coûts fixes élevés, environ 30 % de ses coûts globaux, et un faible trafic.

fonction des opportunités nouvelles du fait de l'arrêt des vols commerciaux internationaux, et plus de vols cargo qui ne subissent aucune limitation.

Dans ce contexte, elle n'a pas fait le choix d'élargir sa flotte aux long-courriers, préférant surtout se recentrer sur ces fondamentaux qui sont d'offrir avec une flotte homogène des vols à bas coût, ponctuels et nombreux vers de multiples destinations régionales.

IndiGo sera ainsi mieux armée pour affronter la concurrence qui s'annonce sévère lorsque les autorités libéraliseront le marché au sortir de la pandémie. Ses parts de marché devraient ainsi croître, tout comme le volume des passagers transportés dans un pays en développement ou actuellement seulement 5 % de la population prend régulièrement l'avion.

- **Vistara**

Vistara planifie actuellement son réseau et sa stratégie long-courrier. Le marché vers les Etats-Unis est en pleine expansion et les rayons d'action des nouveaux aéronefs permettent d'envisager de nouvelles dessertes directes depuis l'Inde, permettant ainsi d'éviter les hubs des Etats du Golfe. Pour l'instant, les vols vers les Etats-Unis sont le duopole d'United Air Lines et d'Air India dans le cadre des accords de crise.

Vistara exploite une flotte long-courriers de deux Boeing 787-9 Dreamliners, et quatre autres appareils arriveront dans les deux prochaines années. Le 787-9 offre exactement l'autonomie requise pour les opérations vers les États-Unis, avec une capacité de vol de 7 530 miles nautiques (13 950 km). La compagnie pourrait dans un proche avenir, à partir de ses hubs de Delhi et de Mumbai, exploiter les lignes directes vers New York ou San Francisco, qui ne sont actuellement desservies que par United et Air India.

Le paysage aéronautique, soumis à une concurrence accrue, est en train de se redessiner ce qui ne manquera pas de stimuler la concurrence.

- **TruJet**

La compagnie TruJet envisage une commande massive de 54 Airbus A220 et 54 Embraer E190-E2. Cette expansion fait suite à l'achat de 49 % de la compagnie aérienne par le Fonds d'investissement Interups.

Selon Moneycontrol, Interups, le nouvel actionnaire à 49 % de TruJet, a de grands projets pour le transporteur régional basé à Hyderabad. Le Fonds d'investissement basé à New York prévoit d'investir 1,89 milliards de dollars sur trois ans. L'expansion permettra à TruJet d'augmenter le nombre de ses destinations intérieures, de lancer des vols internationaux et d'entrer sur le marché du fret.

L'accord avec Airbus prévoit la livraison d'un avion tous les 1,5 mois, soit un maximum de neuf avions par an. Il faudra donc compter un peu moins de 6 six ans pour que la commande d'Airbus soit livrée. Embraer fournira trois avions tous les deux mois

TruJet ne détient actuellement que 0,6 % de part de marché et exploite principalement des services régionaux dans le sud et le centre de l'Inde. Bien que la compagnie aérienne assure des services vers les grands aéroports comme Bangalore, Hyderabad et Mumbai, elle se concentre également sur la connexion de villes plus petites dans le cadre du programme UDAN-RCS avec certaines lignes subventionnées.

Si tout se passe comme prévu, TruJet deviendra un transporteur indien majeur.

Ayant été fondée en 2013, elle peut également demander à voler à l'international dès qu'elle aura acquis 20 appareils. Le gouvernement indien exige en effet que toutes les compagnies aériennes aient opéré sur le territoire national pendant cinq ans et disposent d'une flotte de 20 appareils (règle 5/20) avant de voler à l'international. Cela participera au changement important du paysage aéronautique indien qui se façonne peu à peu pour la sortie de pandémie.

- **SpiceJet**

La compagnie aérienne à bas prix SpiceJet a annoncé mercredi qu'elle avait signé un premier accord avec la société d'investissement *Avenue Capital Group*, basée à New York, pour le financement, l'acquisition, la vente et la location d'un maximum de 50 nouveaux avions qui seront commandés par la compagnie aérienne. Cette alliance assurera une introduction sans heurts des avions dans la flotte et aidera à mieux planifier à long terme. Tous les avions n'opéreront pas forcément pour SpiceJet.

- **FlyDubai**

Le 8 avril, la DGCA a refusé à la compagnie FlyDubai l'autorisation d'utiliser ses BOEING 737 MAX pour des liaisons à destination de l'Inde. Elle n'a toujours pas délivré cette autorisation pour les compagnies indiennes⁶.

- **AF/KLM**

A partir du 8 avril, les autorités du gouvernement de l'état de Delhi ont imposé, à l'encontre des recommandations des instances internationales, un test RT-PCR aux équipages des aéronefs en provenance des Pays de l'Union Européenne à leur arrivée à Delhi. Les accords passés entre les autorités néerlandaises et les instances de la compagnie KLM stipulent que les équipages testés avant le départ à Amsterdam ne le sont pas à l'étranger. En conséquence, la compagnie ne dessert actuellement plus directement Delhi à partir d'Amsterdam mais a réorganisé provisoirement ses vols via Dubaï ou Mumbai pour ne faire que de courtes escales dans la capitale indienne, sans descente de l'équipage.

4. Industriels

- **EGIS**

A l'occasion de sa visite en Inde, Laurent Germain, PDG du Groupe Egis, a annoncé sa volonté de consolider la présence du groupe présent dans le pays depuis 25 ans en annonçant l'ouverture d'un centre de conception à Gurgaon. L'entreprise française de conseil en ingénierie et de services de mobilité renforce sa présence et reconnaît l'Inde comme l'une de ses zones géographiques stratégiques en prévoyant d'y investir 50 millions d'euros (environ 450 millions de roupies) au cours des cinq prochaines années. La société, qui opère déjà dans le pays dans les secteurs des routes, des chemins de fer, des aéroports et des villes intelligentes, cherche à renforcer ses positions dans la gestion des infrastructures aéroportuaires, secteur à fort potentiel en Inde.

⁶ Du côté de SpiceJet, unique client du Boeing 737 MAX en Inde pour l'instant, on attend ce feu vert avec une certaine impatience. La compagnie aérienne en avait réceptionné 13 exemplaires avant l'immobilisation du moyen-courrier en avril 2019 et quinze autres sont, depuis, dans l'attente d'être livrés. SpiceJet est un des plus gros clients de la famille 737 MAX avec 142 exemplaires commandés fermes (Air&Cosmos).