

1. Analyse actualités

• Un rebond à nouveau menacé par l'apparition du variant omicron

La situation sanitaire en Inde reste stable et la vaccination continue à un rythme soutenu. Le cap des 1,2 milliard de doses injectées a été franchi fin novembre et plus de 30% de la population est totalement vaccinée. Malgré l'apparition du variant omicron aucun signe ne laisse entrevoir une éventuelle troisième vague pour l'instant, les contaminations restant à niveau très faible et le pays se protégeant à nouveau avec rigueur.

En octobre 2021, 8,98 millions de passagers ont pris des vols intérieurs, soit une augmentation de 26 % par rapport au mois précédent. Cela représente en moyenne un peu plus de 80% des niveaux pré Covid. Le rebond se confirme donc en novembre¹ pendant cette période de fêtes et de festivals. Les compagnies ont aussi augmenté leur offre de vols de 10%. Elles visaient un retour aux chiffres d'avant la pandémie au début de 2022, avant que le variant omicron ne vienne compromettre ces objectifs.

Le trafic d'octobre a entraîné un nouveau remaniement dans les parts de marché. Go First a vu sa part de marché grimper à 9,8 %, soit 1,6 % de plus que le mois dernier, ce qui lui a permis de prendre la troisième place. SpiceJet a également réalisé des gains en passant à 9 % et en prenant la quatrième place sur le marché. La croissance des deux transporteurs s'est faite au détriment de celle de Vistara, dont la part de marché est passée de 8,7 % en octobre à 7,8 % et d'IndiGo qui a perdu 2,7 % à 53,5 %. Les réformes structurelles engagées et la maîtrise des coûts des carburants, permettaient aux compagnies domestiques d'espérer un bilan positif en fin d'année. Tout cela est remis en question depuis quelques jours.

Le 15 novembre les autorités ont rétabli la délivrance des visas tourisme à destination de l'Inde. La demande de voyages sans augmentation de l'offre de sièges a provoqué comme prévu une hausse sensible des tarifs pour les vols autorisés dans le cadre des accords de bulle.

En considérant l'amélioration relative de la situation sanitaire, la nécessité d'accompagner l'éventuelle relance du tourisme et la pression internationale pour un retour à une situation plus libérale pour le transport aérien, les autorités ont annoncé le 27 novembre la fin du système des bulles de transport et le retour aux vols commerciaux à partir du 15 décembre.

Pour certains pays dits « à risque », comprenant en particulier les pays européens et l'Angleterre, ce retour à la pleine application des accords de trafic sera encore limité en fréquences en attendant une amélioration de la situation sanitaire. Cette évaluation est appréciée par le ministère de la santé (MoHFW).

La brusque arrivée du variant omicron et la rapide réaction mondiale qu'il a entraînée contrarient déjà ces perspectives. L'Inde a déjà remis en place à partir du 1^{er} décembre des mesures de contrôles sanitaires pour les arrivées internationales. Elles comprennent la reprise des tests de dépistage à l'arrivée et des mesures de quarantaines différemment déclinées en

¹ Le dimanche 16/11/2021, 385000 passagers domestiques ont voyagé sur 2754 vols ce qui représente 97% des valeurs moyennes pré pandémie.

fonction des états de destination. Il est encore trop tôt pour mesurer l'ampleur du préjudice de ces nouvelles contraintes pour le transport aérien domestique et international mais il menace à nouveau un secteur financièrement en difficulté qui sortait avec peine d'une crise sans précédent. Prenant en compte la menace du nouveau variant, le gouvernement a décidé le 1^{er} décembre de repousser *sine die* la reprise des vols commerciaux et maintient donc le système des bulles de trafic actuellement appliqué.

Le ministre s'était pourtant montré très optimiste pour l'avenir et le potentiel du secteur aéronautique en Inde en soulignant le 18 novembre les efforts entrepris par le pays depuis 2014 pour faire doubler nombre d'aéroports et atteindre 136 aujourd'hui avec l'objectif de 220 aéroports en 2030. Ces efforts consistent aussi à développer des hubs dans le pays et faire passer de 36% à 50% le quota des transporteurs indiens dans le segment du transport aérien international en privilégiant les vols de longue distance sans escale à partir de l'Inde.

Toute l'industrie du transport aérien est donc encore menacée. Les semaines à venir devraient permettre de mesurer le niveau et les conséquences de ce troisième ralentissement de l'activité aérienne commerciale. Il sollicitera surtout et une nouvelle fois la résilience d'un secteur indien déjà très éprouvé et en restructuration après la vente d'Air India.

2. Informations nouvelles depuis la veille de septembre 2021.

- Estimation par Boeing du marché asiatique

Selon Cercle Finance, Boeing estime que les voyages en avion sur les marchés de l'Asie-Pacifique représenteront près de la moitié du trafic aérien mondial d'ici 2040, entraînant une demande de 17 645 nouveaux avions d'une valeur de 3 100 milliards de dollars dans les 20 prochaines années.

Les mono-couloirs représenteront près de 13 500 livraisons, soit environ les trois quarts de la demande en unités. Les long-courriers, passagers et cargo, représenteront près de 3 800 avions.

Boeing estime aussi que la flotte de fret va plus que tripler pour atteindre 1160 appareils et répondre à la croissance du commerce électronique.

Ainsi, la flotte de fret de l'Asie-Pacifique devrait à peu près égaler la flotte de fret de l'Amérique du Nord d'ici 2040, selon les prévisions de l'avionneur.

- Trafic et prix

Le prix du pétrole est passé en 8 mois de 22\$ à 84\$ le baril. De ce fait et en raison de la taxation, le carburant représente en Inde environ 40% des coûts d'exploitation des compagnies aériennes. Le gouvernement, qui encadre les prix, a été obligé en novembre d'augmenter à nouveau d'environ 10% les valeurs des fourchettes d'encadrement des prix des billets domestiques. Cela permet de préserver à la fois l'intérêt des passagers et la santé financière des compagnies tentées par la sous-valorisation pour gagner des parts de marché.

Parallèlement, le ministre de l'Aviation Civile intensifie ses demandes auprès des gouvernements des Etats pour qu'ils diminuent leurs taxes (*Value Added Tax*) sur les carburants aéronautiques de 25% vers une valeur inférieure à 4%. Cela permettra de soutenir la reprise du tourisme.

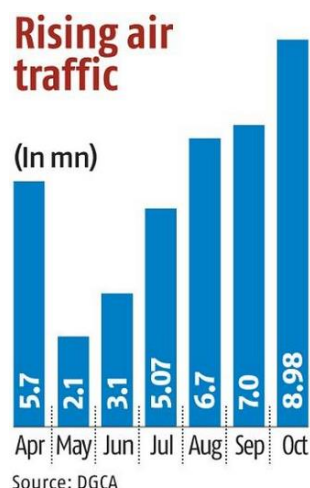


Illustration de la reprise du trafic domestique

- **Privatisation d’Air India**

Le ministre de l’Aviation Civile a déclaré qu’Air India sera transférée à son nouveau propriétaire, le groupe Tata, d’ici la troisième semaine de janvier 2022. Le gouvernement a assuré que 94 avions (sur 127) seraient livrés en état de vol : 58 avions de la famille Airbus A320, 14 Boeing 777 et 22 B787 Dreamliners ainsi que 24 B737 d’AI Express. En revanche, le gouvernement ne dépensera pas d’argent pour remettre en ligne de vol les autres aéronefs (33) en attente d’entretien.

Air India a donc du diminuer son programme de vol de 9% pour la saison hiver en cours.²

Par ailleurs, Tata a commencé à travailler sur la fusion de la compagnie aérienne Air India Express avec AirAsia India dont il détient 84%. Tata doit aussi conclure les discussions avec Singapore Airlines sur la répartition des créneaux de Vistara³. En reprenant Air India, le groupe Tata cherche à réaliser des synergies et à réduire les coûts opérationnels.

3. Compagnies aériennes

- **IndiGo**

Lors du CAPA Live du 13 octobre 2021, le PDG d’IndiGo Ronojoy Dutta s’est montré très optimiste pour l’avenir de sa compagnie.

Il a souligné que la reprise des vols domestiques avait déjà atteint plus de 85% de leur valeur pour le trafic international.

Avec le retour de la délivrance de visa tourisme, il essaie d’obtenir la réouverture de lignes directes vers la Thaïlande ou l’Arabie Saoudite. Il a aussi insisté sur le positionnement prometteur et unique d’Indigo sur les vols internationaux de moins de 07h00 sans escale qui permettra de développer l’activité internationale de la compagnie en particulier avec l’A321 long courrier. Il souhaite augmenter d’ici 2025 la part des opérations internationales de la compagnie de 25 à 40%. Cette part du trafic international ne rentrera pas, dans les prochaines années au moins, en concurrence directe avec le nouveau segment international du groupe Tata (Air India et Vistara) dont les avions bi-couloirs ciblent les destinations sans escale plus lointaines. Les deux exploitations seront donc complémentaires.

² Le calendrier hiver a débuté le 31 octobre et durera jusqu’au 26 mars 2022. La DGCA a approuvé 22 287 vols intérieurs hebdomadaires cet hiver, contre 23 307 vols en 2019. À l’exception de Vistara et AirAsia India, tous les autres transporteurs de niveau national ont annoncé une baisse de leurs fréquences.

³ Vistara est détenu à 51% par Tata et 49% par Singapour Airlines.

Il explore également les opérations de partage de code avec des compagnies comme Qatar Airlines, Turkish Airlines et American Airlines qui lui permettront d' étoffer considérablement l' offre d' IndiGo sans changer le modèle *low cost* qui est le credo de la compagnie et le principal artisan de son remarquable succès.

- **Spicejet**

Au cours des dernières années, SpiceJet a connu une certaine fluctuation du nombre de ses appareils - d'un pic de plus de 120 avions avant la pandémie de Covid à moins de 100 actuellement. Comme la plupart des compagnies aériennes *low cost*, SpiceJet évite de recourir à une flotte d'avions diversifiée pour faciliter les opérations et maintenir les coûts d' exploitation à un bas niveau. Elle opère actuellement des Boeing 737 max sur ses lignes nationales et certains vols internationaux à courte distance vers le Moyen-Orient et l' Asie du Sud-Est et des Dash 8-400 pour des liaisons domestiques.

SpiceJet est le plus grand exploitant de Boeing 737 en Inde et le seul transporteur à posséder la série 737 MAX dans sa flotte.

La compagnie a beaucoup souffert financièrement de la crise⁴ du Covid et de l' immobilisation de ses 13 avions 737 max⁵. Pour des raisons techniques et d' entraînement des équipages, elle tarde à reprendre les vols⁶ avec cet appareil et a réduit sa capacité de vols d' hiver 2021 de 30% par rapport à 2019. Elle a aussi réduit sa flotte à moins de 100 appareils et continue de peiner financièrement en perdant des parts de marché (9%).

La reprise dynamique du marché domestique, si elle n' est pas à nouveau contrariée par les réapparitions de restrictions liées à la pandémie, nous éclairera sur l' avenir de cette compagnie.

- **Jet Airways**

Murari Lal Jalan, membre principal du consortium Jalan Kalrock, a déclaré que le groupe Jet Airways envisageait de faire démarrer les opérations domestiques de "Jet Airways 2.0" au premier trimestre 2022 (*Press Trust of India*, 08-Nov-2021). Le transporteur prévoit initialement d' exploiter la ligne Mumbai-Delhi. Les opérations internationales sur de courtes distances devraient commencer au cours du deuxième semestre 2022.

- **Akasa**

Il y a seulement un mois en octobre, Akasa Air, dirigée par Vinay Dube, ancien PDG de Jet Airways, a reçu un certificat de non-objection (NOC) du ministère de l' Aviation Civile lui permettant officiellement de préparer la reprise des vols. La compagnie, soutenue par Rakesh Jhunjhunwala, a passé une commande de 72 appareils Boeing 737 max. Évaluée à neuf milliards de dollars au prix catalogue, la commande a été signée lors du salon aéronautique de Dubaï en octobre 2021. Les avions sont équipés de moteur LEAP 1 B de CFM international (50% SAFRAN). Le montant du contrat pour CFM est estimé à 4,5 Mds\$.

- **Fly Pop**

Les incertitudes qui perdurent sur la fin de la pandémie perturbent également les projets de lancement des compagnies aériennes. C' est le cas de la *low cost* anglaise Fly Pop, créée par des investisseurs indiens établis au Royaume-Uni, qui avait annoncé en mars 2021 vouloir

⁴ La compagnie a annoncé une perte de 67 M Euros pour le 3^{ème} trimestre 2021

⁵ Immobilisation pour laquelle la compagnie a demandé une compensation financière à BOEING

⁶ Le premier vol de réception d' un BOEING 737MAX de SpiceJet a eu lieu le 19/11/21

prochainement lancer des vols entre plusieurs villes indiennes, Amritsar, Hyderabad, Goa, Kolkata, Ahmedabad, Kochi et Chandigarh et la Grande-Bretagne, pour notamment capter la clientèle de la diaspora indienne. Elle va finalement ne lancer que des vols cargo beaucoup plus rentables pour l'instant en attendant le rétablissement d'une situation sanitaire moins complexe.

4. Industriels

- **GMR**

GMR vient de remporter la concession de gestion de l'aéroport de Medan en Indonésie pour 25 ans en partenariat avec Anghaza Pura 2, une entreprise détenue par le gouvernement indonésien et qui gère déjà 15 aéroports dans le pays.