

1. Actualités

L'attention actuelle du pays reste totalement focalisée sur la lutte contre l'épidémie de COVID. La deuxième vague, qui a durement touché l'Inde depuis la mi-avril, a atteint son pic au début du mois de mai et semble peu à peu se résorber, mais laisse l'ensemble des acteurs du secteur aéronautique fort touchés.

En plus de l'appréhension des passagers pour les voyages aériens, l'augmentation des infections a contraint les gouvernements de nombreux États à mettre en œuvre des restrictions strictes COVID sur les voyages aériens au cours des deux derniers mois.

Le nombre quotidien moyen de passagers en partance s'élevait à 250 000 en mars 2021 et a baissé de 28 % en glissement mensuel en avril pour atteindre 179 000. La nouvelle baisse de 60 % qui s'est produite en mai a ramené ce chiffre à 105 000. Dans le même temps, la capacité déployée par les compagnies aériennes pour le mois de mai a été réduite d'environ 55 %, soient 27 700 départs, contre environ 60 300 départs en avril de cette année. Enfin, le nombre moyen de passagers par vol était de 72 en mai 2021, contre 93 le mois précédent.

Après avoir augmenté le déploiement de la capacité intérieure des compagnies aériennes de 33 % fin mai 2020 à 80 % en décembre, le ministère de l'aviation civile l'a de nouveau réduite à 50 % des niveaux antérieurs au COVID à compter de ce 1er juin en raison de la résurgence de la deuxième vague de la pandémie. Confrontées à un contexte de très faible demande, les compagnies aériennes nationales ont encouragé ce changement.

Parallèlement, le ministère a relevé la limite inférieure des tarifs de 13 à 16 %, mais a conservé inchangée la limite supérieure de la fourchette tarifaire. Cela permettra aux compagnies aériennes de récupérer une partie de l'augmentation des prix du carburant aéronautique (ATF) et d'ainsi atténuer l'impact sur les pertes.

Ce déclin progressif illustre la pression continue de la pandémie sur la demande qui limite les voyages aux seuls déplacements nécessaires, tandis que les voyages d'affaires et de loisirs ont été réduits en raison de diverses restrictions au niveau de tous les États fédérés.

En mai, le trafic international de passagers, qui s'effectue depuis un an essentiellement dans le cadre de la mission Vande Bharat et des agréments « bubble », s'est établi à environ 140 000 passagers, soit moins de 5% de sa valeur pré-pandémique.

Cette baisse tient essentiellement aux conséquences de l'émergence du variant indien qui a conduit à l'annulation ou la réduction de vols à destination ou en provenance de l'Inde par de nombreux pays : Australie, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, l'Allemagne, Indonésie, Iran Koweït, Royaume-Uni et Singapour.

L'ensemble du trafic domestique indien est tombé à un étiage de 10 ans. Il est estimé à 53,4 millions de personnes en 2020-21. Il devrait remonter à 80-95 millions en 2021-22 pour la partie domestique et une fourchette de 16 à 20 millions pour les passagers

internationaux¹. En conséquence, le cabinet de conseil et de recherche en aviation CAPA a souligné que les compagnies aériennes indiennes devraient enregistrer une perte consolidée de 4,1 Mds USD au cours de l'exercice 2021-22, similaire à celle subie en 2020-21, ce qui porte le total des pertes sur deux ans à environ 8 Mds USD.

L'Indian Credit Service Agency (ICRA) s'attend à ce que les voyages aériens intérieurs retrouvent leur niveau d'avant la campagne COVID d'ici l'exercice 2023 et le secteur international d'ici l'exercice 2024. Les principaux moteurs de croissance pour la reprise dépendront essentiellement du succès de la vaccination de masse, de la levée progressive des restrictions de confinement, de la reprise des voyages d'affaires et de la mise en place d'un pass sanitaire qui faciliterait les voyages d'agrément. La deuxième vague a repoussé ces échéances de reprise attendue.

Les acteurs du secteur aéronautique souffrent financièrement, tentent de réduire leur coûts et sont à la recherche d'aides financières. Ils continuent d'optimiser leur flotte, redimensionnement leurs effectifs et modulent leurs opérations. Le paysage aéronautique des compagnies indiennes pourrait être remanié après cette crise, en particulier après la vente d'Air India, et les parts de marché redistribuées.

Dans ce contexte critique, la suspension des vols commerciaux internationaux en dehors des accords « bubble » a été prolongée le 28 mai jusqu'au 30 juin 2021. Aucun signe ne laisse présager, à ce stade, un retour rapide de la liberté du trafic commercial.

2. Informations nouvelles depuis la veille de mai 2021.

- Déclarations ministre de l'aviation civile

Le ministre de l'aviation civile, Hardeep Singh Puri, s'est montré confiant le 4 juin et a écarté les calculs de plusieurs compagnies aériennes et experts en aviation, selon lesquels le retour à la normale dans le secteur de l'aviation se fera en 2023. Il s'attend plutôt à ce que cela se produise beaucoup plus tôt, à partir de fin 2021, avec la généralisation de la vaccination à tous les Indiens. A cette échéance, le trafic domestique pourrait, selon lui, dépasser les 400 000 passagers par jour, retrouvant ainsi les bases pré-pandémiques de 2019.

Compte tenu de la décroissance des cas de COVID et de l'augmentation du nombre de personnes vaccinées en Inde, plusieurs députés, poussés par les compagnies et les acteurs du monde de l'aéronautique, ont sollicité le 3 juin la délivrance d'un passeport particulier qui serait accordé aux personnes entièrement vaccinées afin de leur permettre de voyager librement.

Cette proposition semble cependant prématurée, d'une part parce que les taux de vaccination 1^{ère} et deuxième dose dans le pays sont encore faibles² et, d'autre part, parce que la santé comme les mesures de confinement sont sous la responsabilité des Etats fédérés et que l'harmonisation des mesures prises par ceux-ci prendra du temps.

Si le gouvernement envisage à terme d'autoriser les voyages aériens intérieurs sans rapport de test COVID pour les personnes qui auraient reçu les deux doses du vaccin, il s'est en revanche opposé pour l'instant à une mesure similaire pour les voyages internationaux.

¹ A comparer avec les 345 millions de passagers (275 domestiques et 70 internationaux) en 2019.

² Respectivement 14% de vaccination 1^{ère} dose et 3,5% de 2^{ème} dose au 09 juin 2021.

- **Vols de drones**

Le ministre de l'aviation civile vient d'approuver les utilisations de drones entre le sol et 400 pieds sur le principe du *no-permission-no-take-off* (NPNT) dans 166 zones qui viendront s'ajouter aux 66 déjà répertoriées. Le principe est que le pilote demande une autorisation avant chaque vol auprès de la DGCA grâce à une application en ligne. Si cette autorisation n'est pas reçue, le drone est inopérant.

- **Aides financières au secteur de l'aéronautique.**

L'inclusion début juin du secteur de l'aviation dans l'*Emergency Credit Line Guarantee Scheme* (ECLGS 3.0), qui permet aux compagnies aériennes d'accéder à des financements supplémentaires, à hauteur de 40 % de leur encours de prêt ou de 200 millions de roupies³ à un taux d'intérêt attractif, a été prévu pour apporter aux compagnies aériennes le soutien en liquidités dont elles ont besoin pour gérer leurs flux de trésorerie à court terme.

Les dirigeants des compagnies aériennes ont déclaré que la ligne de crédit d'urgence de 200 M INR n'aura pas d'impact significatif sur leurs finances et que le gouvernement devrait plutôt se concentrer sur l'annulation des dettes et sur des changements structurels comme la baisse des taxes sur le carburant aéronautique (ATF). Ils ont aussi souligné le fait qu'il serait préférable que les compagnies soient exemptées des frais d'atterrissage et de stationnement dans les aéroports⁴.

- **Création d'écoles de pilotage**

A la suite d'un appel d'offres de l'Autorité aéroportuaire (AAI), cinq candidats ont été choisis le 31 mai 2021 pour la création de huit nouvelles écoles de pilotage. Il s'agit de: Asia-Pacific, Jetserve, Redbird, Samvardhane et Skynex.

La création de ces huit académies FTO (*Flight Training Organisation*) vise à faire de l'Inde un centre d'excellence mondiale de formation au pilotage et à empêcher l'exode des cadets indiens vers des académies étrangères. Ces académies seront également dimensionnées pour répondre aux besoins de formation au pilotage des cadets des pays voisins de l'Inde.

Elles fourniront, au sol et en vol, une formation complète de pilote et bénéficieront de la part d'AAI de remises attractives pour leur installation, ainsi que l'exemption de redevances aéroportuaires.

Les cinq aéroports sur lesquels s'installeront ces organismes, Belagavi et Kalaburagi dans le Karnataka, Jalgaon dans le Mahārāshtra, Khajuraho dans le Madhya Pradesh et Lilabari dans l'Assam, ont été choisis pour leurs bonnes conditions météorologiques et leur relatif isolement vis-à-vis du trafic aérien militaire.

3. Compagnies aériennes

- **Emirates**

Sur son site officiel, la compagnie a annoncé le 23 mai 2021 la suspension des vols passagers au départ de l'Inde jusqu'à une date prolongée désormais au 30 juin 2021. Cette restriction

³ Le montant le plus faible étant retenu.

⁴ Le coût de stationnement d'un aéronef s'élève à 200 euros/jour et environ 300 avions sont immobilisés sur les parkings en raison du faible trafic actuel.

concerne les passagers qui ont transité par l'Inde dans les 14 jours et exclut les citoyens des EAU, les détenteurs de golden visas et les représentants diplomatiques.

Les passagers qui ont transité par l'Inde au cours des 14 derniers jours ne seront pas non plus autorisés à se rendre aux Émirats arabes unis à partir de toute autre origine.

Emirates a aussi lancé le 9 mai un pont aérien humanitaire entre Dubaï et l'Inde pour transporter l'aide médicale COVID. Dans le cadre de cette initiative, Emirates offre gratuitement une capacité de fret aux ONG sur tous les vols qui desservent ses neuf destinations indiennes.

- **Jet Airways**

Le gouvernement soutient la renaissance de la compagnie aérienne, mais il a précisé que celle-ci ne se verrait pas attribuer les créneaux de vol qu'elle détenait au moment de sa cessation d'activité il y a désormais plus deux ans. Toutes les demandes d'attribution de créneaux horaires, validations et re-certifications seront examinées uniquement en fonction de la politique et de la loi existante conformément aux *Slot Allocation Guidelines* de 2013. Nul ne peut revendiquer d'antériorité sur de quelconques créneaux. Ceci constitue une difficulté supplémentaire pour la compagnie car Jet Airways avait anticipé la conservation de ces créneaux antérieurs dans la perspective de la reprise de son activité.

Avant sa cessation d'activité, Jet Airways était la deuxième plus grande compagnie aérienne d'Inde, avec une présence dominante à Mumbai (son pôle aéronautique), Delhi et Bangalore. Ces créneaux horaires étaient extrêmement précieux en raison de la capacité limitée des aéroports concernés.

- **Vistara**

En juillet, la compagnie aérienne Vistara lancera une nouvelle liaison entre Delhi et Tokyo. Ce sera la troisième ligne régulière long-courrier de la compagnie après Londres et Francfort. Elle envisage aussi de desservir Paris.

Vistara a également obtenu en juin l'autorisation du ministère américain des transports de desservir les Etats -Unis. Air India était jusqu'à présent le seul transporteur indien à desservir ce pays.

Lancée en janvier 2015, Vistara dispose désormais d'une flotte de 46 avions, dont 8 Airbus A320, 28 A320neo (32 autres commandés) et 2 A321neo (4 autres commandés), ainsi que 6 Boeing 737-800 et 2 787-9 Dreamliner (4 autres commandés).

- **SpiceJet**

SpiceJet, durement touchée par la crise, avait déjà reporté jusqu'à 50 % du salaire d'avril pour ses employés. La compagnie a déclaré en mai qu'elle verserait les salaires en fonction des heures effectivement travaillées, ce qui entraîne pour certains de fortes baisses de rémunération en raison de la réduction du trafic.

- **Indigo**

InterGlobe Aviation, société mère d'IndiGo, a fait état le 5 juin d'une perte nette consolidée de 130 M EUR pour les trois derniers mois clos en mars.

Pour l'ensemble de l'exercice budgétaire annuel, clos en mars 2021, la perte nette de l'entreprise s'est creusée pour atteindre 650 M EUR, contre 26 M EUR pour l'exercice 2019-2020.

La compagnie aérienne a déclaré avoir une dette totale de 3,35 Mds EUR au 31 mars, mais elle dispose d'un solde de trésorerie total d'environ 2 Mds EUR.

Cette perte trimestrielle importante et la faible performance annuelle du leader du marché⁵ soulignent la profonde crise financière à laquelle est confrontée l'industrie aéronautique indienne.

Au 31 mars, la compagnie exploitait des vols reliant 65 villes nationales et 10 villes internationales, pour une flotte qui compte 285 avions.

La compagnie a aussi instauré une politique de congés obligatoires sans solde (*LWP*) pour ses employés seniors pendant environ 4 jours par mois jusqu'en septembre. Cette mesure est effective depuis 1er juin 2021.

- **Air India.**

Le 4 juin, le ministre de l'aviation civile de l'Union a indiqué que le processus de « désinvestissement » d'Air India était retardé, mais qu'il aurait bien lieu avant la fin de l'année. La deuxième vague de COVID a considérablement augmenté les défis du secteur de l'aviation et devrait, en conséquence, peser sur le niveau d'endettement déjà important d'Air India. Si l'on tient compte des pertes estimées pour les exercices 2021 et 2022, le passif d'Air India s'élèverait à plus de 16 Mds USD. Selon un rapport du cabinet de conseil *CAPA India* "Du point de vue de l'investisseur, l'équation se résume donc à un passif potentiel d'environ 20 Mds USD avant que l'entreprise ne se redresse. Le gouvernement doit donc garder à l'esprit ce lourd fardeau financier et envisager de modifier les conditions générales", indique le rapport.

Ce dossier devient de plus en plus délicat avec des enjeux politiques, financiers et sociaux majeurs, ainsi que des conséquences sur le nouveau paysage aéronautique indien, en particulier sur le segment international, qui renaîtra après la crise. *CAPA India* avance même que les soumissionnaires présélectionnés pourraient avoir des difficultés à préparer une offre dans l'environnement difficile actuel et qu'il n'est donc pas certain, à ce stade, que la privatisation aboutisse, à moins que des changements ne soient apportés à l'offre.

4. Industriels

- **Airbus**

Le 3 juin, pour aider les Indiens à lutter contre la pandémie de COVID, la Fondation Airbus a livré plus de 36 tonnes de matériel médical à la Croix-Rouge indienne (usines d'oxygène, ventilateurs, concentrateurs d'oxygène, appareils respiratoires BPAP et unités mobiles de soins intensifs –USI-). Cette action de soutien vient s'ajouter à l'envoi en mai de 8 usines à oxygène qui avait été coordonné par l'ambassade de France et auquel l'industriel avait déjà contribué financièrement. Le même avion est reparti ensuite vers le Népal, toujours dans le cadre des actions de la Fondation Airbus, pour apporter un chargement humanitaire donné par le Centre de crise et de support du ministère des Affaires étrangères.

⁵ 54% du marché domestique au 1^{er} juin 2021.

- **Safran**

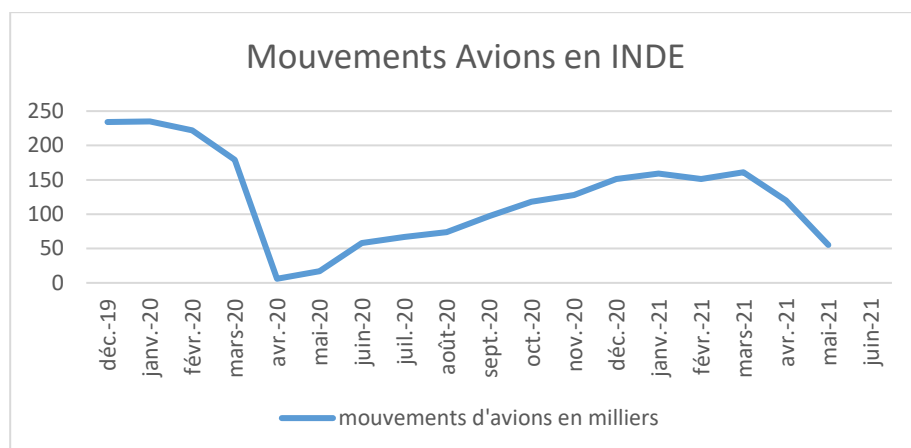
Indigo a indiqué le 21 mai qu'elle choisissait le moteur LEAP 1 A de CFM international pour équiper sa commande de 310 nouveaux Airbus moyen-courriers A320, 321NEO, 321 XLR dont la livraison est prévue à compter de 2023. Ce contrat comprend donc la livraison de 620 moteurs, leurs rechanges associés et un contrat pluriannuel d'entretien. Il vient s'ajouter à un précédent contrat, signé en 2019, pour l'équipement de 280 aéronefs dont 22 ont déjà été livrés.

- **Go First**

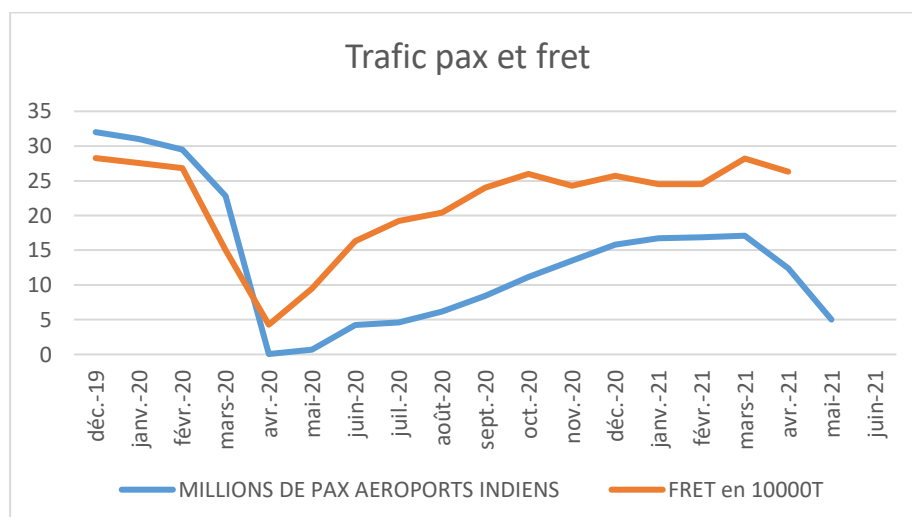
Le 13 mai, GO Air, compagnie fondée en 2005, a changé de nom pour devenir Go First et se spécialiser dans l'Ultra Low Cost avec une flotte tout Airbus composée actuellement de 57 avions (46 Airbus A320 NEO et 11 Airbus A320-200) qui opèrent environ 10% du trafic domestique et s'ouvrent peu à peu vers des destinations internationales. 26 aéronefs doivent encore être livrés.

5. Statistiques

- **Mouvements avions en INDE**



- **Trafic Passagers et fret**



- **Parts du marché domestique indien**

