

Service économique de New Delhi

2023- 23-079

Delhi, le 31 mars 2023

Affaire suivie par H. Milléquant

Revue par B. Gauthier

Veille aéronautique mensuelle du SER de New Delhi avec les contributions des SE de Dacca, Islamabad et Colombo - Mars 2023

Inde

- Fusion entre GMR Airports Infrastructure sa filiale GMR Airports. Introduction en bourse.
- Privatisation d'Air India Engineering Services Ltd (AIESL).
- Disponibilité avions en berne pour les compagnies indiennes
- Exercice financier FY 2024.
- Accord avec la Russie.
- Avions régionaux.
- Actualité des compagnies aériennes.

Pakistan

- Economie et finances :
 - ✓ Difficultés financières de Pakistan International Airlines (PIA)
 - ✓ Mises en garde de L'IATA
- Crise climatique et aviation :
 - ✓ Fermeture de l'aéroport de Nawabshah, 2^{ème} aéroport de la province du Sindh
- Coopération internationale
- Chronique des flottes pakistanaises

Bangladesh

- La compagnie nationale Biman envisage d'acquérir des Airbus

1.1 Analyse d'actualité

L'activité aéronautique continue de croître dans le pays avec régulièrement plus de 450 000 passagers domestiques par jour et 80000 arrivées internationales. Les taux de remplissage des avions restent proches de 90% pour l'ensemble des compagnies à l'exception d'Air India (68%) qui débute progressivement son activité.

Les prévisions de croissance sont toujours très optimistes ce qui a été largement illustré par le centre d'analyses « Centre for Asia Pacific Aviation » (CAPA) qui a tenu son sommet annuel du 20 au 22 mars à Delhi. Les compagnies indiennes devraient augmenter leur flotte de 135 avions pendant la FY2024¹ atteignant ainsi 820 appareils en mars 2024. Le trafic passagers croîtra dans des proportions similaires pour passer de 138M de passagers domestiques à 160M et de 59M de passagers internationaux à 72M. Ce dynamisme est porté par une forte croissance économique qui se décline aussi aux infrastructures aéronautiques et une urbanisation en plein essor pour une population dont 70% a moins de 35 ans et dont à peine 5% prend actuellement régulièrement l'avion. Dans ce contexte le trafic domestique devrait doubler en 6 ans.

Certains écueils menacent cependant cette marche en avant :

- **Une disponibilité insuffisante des aéronefs.** Plus de 135 appareils sont actuellement inutilisables en raison de problèmes d'entretien et d'approvisionnement de pièces. La situation pourrait durer jusqu'à l'automne en raison des tensions internationales et des capacités restreintes des centres d'entretien. Ces indisponibilités contrarient la planification opérationnelle pour répondre à des besoins en hausse.
- **Un manque de personnels qualifiés** pour la mise en œuvre des aéronefs comme les contrôleurs aériens, les sous-traitants aéroportuaires, les personnels de surveillance de la sécurité et surtout les pilotes. Cela concerne en particulier les pilotes de long-courrier dont le nombre va croître très vite et pour lesquels il faudra en plus consentir des efforts financiers.
- **Des capacités aéroportuaires parfois sollicitées aux limites** en particulier dans les grands aéroports en attendant la mise en service d'infrastructures plus développées pour lesquelles d'importants investissements publics et privés sont entrepris. Cette situation complique la planification des compagnies et peut à terme menacer la sécurité des opérations aériennes.
- **Des marges de profitabilité faibles.** L'année à venir est encore prévue déficitaire pour le secteur aérien toujours pénalisé par un carburant cher et une instabilité internationale. Cela oblige à des ajustements tarifaires et à des arbitrages sensibles entre concurrence et rentabilité. C'est avec ces contraintes que les compagnies et les régulateurs poursuivront la marche en avant.

¹ FY2024 du 01/04/2023 au 31/03/24

1.2 - Informations nouvelles depuis la veille de février 2023

Fusion entre GMR Airports Infrastructure et GMR Airports

Les groupes ADP (Aéroports de Paris) et GMR Airports Infrastructure (GIL) ont lancé la fusion entre GMR Airports Infrastructure, déjà coté en Bourse, et sa filiale GMR Airports qui sera ainsi introduite en bourse en 2024. Cette opération permet au groupe français de conserver ses prérogatives sur la gouvernance du futur ensemble indien. En effet, aujourd'hui, le capital de GMR Airports est réparti entre GMR Airports Infrastructure, majoritaire avec 51 %, et ADP qui en détient 49 %, acquis en 2020 pour un montant évalué à 1,2 milliard d'euros. La nouvelle entité unique, baptisée « New GIL » sera détenue à 33,7 % par GMR Group, la holding familiale de M.Rao, et à 32,3 % par le groupe ADP. Le reste du capital, soit 34 % le sera par des investisseurs. ADP ne sera donc plus minoritaire dans la gestion instaurant ainsi une co-gouvernance protectrice et grâce à un montage financier, sera le premier bénéficiaire des performances économiques de la New GIL, avec un intérêt économique à hauteur de 45,7 %, devant la holding GMR (27 %) et le flottant (27,3 %).

La nouvelle structure devrait voir le jour en 2024 et doit encore être approuvée par les créanciers et actionnaires de GMR Airports Infrastructure et GMR Airports, mais aussi par les autorités de régulation.

GMR Airports fait face à un endettement massif avec un pic d'investissement sur les dernières années. Il a ainsi investi 1,2 Md EUR pour l'extension de l'aéroport de Delhi, 700 M EUR pour celles d'Hyderabad et 400 M EUR pour le nouvel aéroport de Goa. Dans le même temps, il a fait face à une baisse sensible de revenus avec la crise du Covid. La dette consolidée s'approche aujourd'hui des 3 Mds EUR, alors que les aéroports ne devraient générer qu'entre 700 et 800 M EUR de chiffre d'affaires pour l'année financière qui s'achève fin mars.

Le portefeuille du groupe indien apparaît pour l'instant encore limité en nombre d'aéroports, avec quatre plateformes opérationnelles et trois en cours de développement. Mais parmi ces aéroports déjà en service, Delhi (détenu à hauteur de 64 % jusqu'en 2066) représente déjà un potentiel de 70 M de passagers annuels, avec une extension pour arriver à 100 M d'ici deux à trois ans et un objectif final de 120 M. Hyderabad est en train de tripler sa capacité pour atteindre 34, voire 40 M de passagers. D'ici 2027-2028, une nouvelle extension doit être planifiée pour atteindre 80 à 100 M de passagers.

Les possibilités de croissance externe sont aussi importantes, avec de premières échéances qui pourraient arriver très rapidement. Des réflexions sont actuellement menées par le gouvernement indien pour la privatisation de 25 aéroports supplémentaires, dont treize pourraient être mis en concession d'ici un an. Même s'il ne s'agit pas de grosses prises, six plateformes régionales avec 3 à 4 M de passagers par an sont en jeu.

Privatisation d'Air India Engineering Services Ltd (AIESL)

Le gouvernement va lancer dans un proche avenir la privatisation d'Air India Engineering Services Ltd (AIESL). Acteur majeur dans le secteur de la maintenance (MRO) est l'une des quatre filiales d'Air India fait désormais partie d'Air India Assets Holding Ltd (AIAHL). L'appel à manifestation d'intérêt (EoI) devrait susciter beaucoup d'intérêt en particulier chez Tata

Disponibilité en berne pour les compagnies indiennes

102 avions sont actuellement bloqués au sol dans le pays pour des problèmes techniques. Ce sont essentiellement des difficultés d'approvisionnement de pièces de rechange moteur. Indigo a 34 avions cloués au sol, soit environ 11 % de sa flotte, dont 31 sont bloqués en raison de retards dans la fourniture de moteurs par Pratt et Whitney.

Go First dont 22 avions sur 55 sont bloqués envisage d'intenter une action en justice contre Pratt and Whitney pour n'avoir pas versé d'indemnités en raison de ces retards Cette situation est d'autant plus préoccupante que les demandes de voyage croissent constamment.

Exercice financier FY 2024

Selon CAPA India les compagnies aériennes indiennes devraient enregistrer une perte consolidée de 1,6 à 1,8Mds USD au cours du prochain exercice financier FY2024 ; à eux seuls les transporteurs à service complet devraient subir une perte de 1,1 à 1,2 Md USD.

Une augmentation des prix du carburant exercerait une pression sur les coûts. Il pourrait aussi y avoir une baisse des rendements en raison de l'augmentation significative de la capacité.

Accord avec la Russie

L'Inde et la Russie ont convenu de réviser à la hausse leur accord bilatéral sur les services aériens en passant de 52 à 64 le nombre de vols hebdomadaires² réalisables par chaque pavillon. Actuellement, Aeroflot assure sept vols hebdomadaires vers l'Inde, tandis qu'aucune compagnie aérienne indienne ne dessert la Russie. Auparavant, Air India assurait des vols vers Moscou.

En février dernier, une délégation indienne conduite par le secrétaire à l'aviation civile Rajiv Bansal s'était rendue à Moscou pour une réunion relative à la coopération bilatérale dans le domaine de l'aviation civile et la signature d'un protocole d'accord.

Avions régionaux

L'Inde cherche aussi à développer son industrie aéronautique pour les avions régionaux par le biais d'un partenariat avec des constructeurs tels qu'Embraer et Sukhoi ou ATR. Ce type de partenariats a pour but de produire des avions plus petits en Inde et de les

² En vertu de l'accord bilatéral Inde-Russie sur les services aériens à jour du 7 mars 2023, les transporteurs russes peuvent desservir six escales ou destinations en Inde : Delhi, Mumbai, Kolkata, Goa, Amritsar et Ahmedabad.

utiliser pour améliorer la connectivité dans les villes plus petites et plus éloignées disposant d'infrastructures plus sommaires.

Certains transporteurs indiens possèdent des avions régionaux, comme IndiGo avec les ATR 72-600 et SpiceJet avec les Dash-8 Q400. Le constructeur public Hindustan Aeronautics serait également en train de produire un avion régional Dornier 228 de 19 places pour Alliance Air. Mais les capacités restent insuffisantes.

L'objectif indien est de proposer un partenariat avec un constructeur institutionnel qui resterait majoritaire et de transférer le savoir-faire technologique en Inde avec l'aide d'un financement important de la part de l'état. Cela permettrait aussi de stimuler la productivité économique locale tout en améliorant la connectivité.

1.3 Compagnies aériennes

Emirates

Malgré la croissance du marché aéronautique, le gouvernement indien vient de refuser aux Émirats arabes unis (EAU) l'élargissement du volume offert de 66504 sièges/par semaine et par pavillon que prévoit leur accord bilatéral sur les services aériens de 2014. Le président de la compagnie aérienne Emirates, Tim Clark, s'est déclaré très contrarié par cette annonce qui protège les compagnies indiennes en cours de réorganisation de leur flotte. Emirates utilise déjà la totalité de son allocation de droits bilatéraux et opère actuellement 167 vols hebdomadaires entre Dubaï et l'Inde avec un taux moyen de remplissage supérieur à 90%.

L'Inde a en revanche une politique de ciel ouvert avec les pays situés au-delà du rayon de 5 000 kilomètres de l'Inde.

Equipages Air India, politique RH

Confrontée à un manque croissant de personnels navigants, en particulier de pilotes, Air India est contrainte d'annuler pendant les prochains mois six de ses 45 liaisons hebdomadaires vers les Etats-Unis.

Plus largement, Air India va proposer un deuxième plan de départ volontaire concernant les personnels non volants pour rajeunir et redynamiser l'entreprise. Lorsque le groupe Tata a racheté la compagnie, elle comptait environ 13 000 employés, dont 8 000 permanents. Avec des milliers de départs volontaires à la retraite et 4 000 autres départs prévus d'ici quelques années, les effectifs de la compagnie aérienne seront très différents de ce qu'ils étaient à l'époque où elle était gérée par l'État.

Jet Airways

Le consortium Jalan-Kalrock propriétaire de Jet Airways envisagerait de commander 200 avions « un mix de petits avions, monocouloirs et gros porteurs » pour l'aider à reprendre ses opérations. La compagnie basée à l'aéroport de Delhi-Indira Gandhi dispose actuellement de quatre Boeing 737 et cinq 777-300ER, tous en stockage. La DGCA a demandé il a peu des éclaircissements sur la reprise effective des vols après l'attribution de l'autorisation d'exploitation (CTA) en mai 2022. Le consortium se débat

dans des problèmes d'arriérés de paiement auprès de ses créanciers, ce qui ralentit l'achèvement de l'acquisition et la commande de nouveaux avions. Une rumeur d'acquisition similaire avait vu le jour il y a un an, mais avait alors été rejetée par les créanciers, qui ont de nouveau tenté de s'opposer en justice au transfert de Jet Airways au consortium – et viennent d'échouer. La commande pourrait donc être passée à l'occasion du salon du Bourget.

IndiGo

IndiGo a reçu l'autorisation du ministère de l'aviation civile de louer deux avions long-courriers pour effectuer des vols vers les États-Unis et le Canada. La compagnie avait commencé à exploiter un premier Boeing 777 sur les deux qu'elle va louer à Turkish Airlines sur la liaison Delhi-Istanbul en février. Cette décision confirme les ambitions internationales croissantes de la compagnie sur des distances de plus en plus longues avant l'arrivée des A321 LR qu'elle a déjà commandés.

2 Pakistan

2.1 Economie et finances

La PIA face à de graves difficultés financières

Le plan gouvernemental de février 2022 visant l'équilibre financier de la compagnie d'ici 2025 tarde à produire ses effets. Les pertes de la compagnie, qui ne sont pas rendues publiques, ont porté la dette à 186 Mds PKR à la fin décembre 2022 (contre 120 Mds en décembre 2021) malgré une progression de son chiffre d'affaires de 15%. Dans cette situation, la PIA ne parvient plus à s'acquitter de ses impôts et taxes. Un redressement de PIA pourrait résulter d'une politique volontariste visant à mettre un terme à la gratuité des billets d'avions pour les hommes politiques, les hauts fonctionnaires et les officiers, ainsi qu'aux billets à 50% pour les voyages privés des fonctionnaires.

Mises en garde IATA

L'IATA met en garde le gouvernement pakistanais sur les effets du blocage du rapatriement des revenus en devises des compagnies internationales et leurs conséquences sur la couverture aérienne du Pakistan par les compagnies aériennes internationales.

Dans une interview donnée au Financial Times le 17 mars, le directeur de IATA pour l'Asie-Pacifique Philip Goh indique que les compagnies aériennes internationales qui desservent le Pakistan « ne parviennent à rapatrier leurs revenus en devises qu'après de longs délais ». La Banque centrale (SBP) bloque en effet 290 M USD à la fin janvier 2023 (contre 225 M USD à la fin décembre 2022), du fait de la crise de liquidité en devises que traverse le pays. Selon IATA, le Pakistan arrive en troisième position des retards de paiements vis-à-vis des compagnies aériennes internationales, après le Venezuela et le Nigéria.

M. Khagan Murtaza, directeur général de l'aviation civile pakistanaise (PCAA), a déclaré demander régulièrement à la banque centrale et au ministre des finances que les compagnies aériennes internationales qui desservent le Pakistan puissent rapatrier leurs revenus en devises dans les délais impartis.

La conséquence de ce blocage est la réduction de la couverture du Pakistan par les compagnies internationales, qui menacent de revoir à la baisse la fréquence de leurs vols au Pakistan ou de se retirer de ce marché (Virgin Atlantic a ainsi décidé de suspendre ses opérations au Pakistan en février dernier). Selon la société d'analyse de données sur la société de transport aéronautique Cirium, le Pakistan est couvert par moins de vols internationaux en mars 2023, qu'en mars 2019. Le comité permanent du Sénat en charge de l'aviation civile a recommandé au ministère de l'aviation de réunir les représentants des compagnies aériennes internationales pour les convaincre de reprendre une activité normale sur le pays.

2.2 Crise climatique et aviation

Affecté par les inondations catastrophiques de l'été 2022, le 2^{ème} aéroport du Sindh est fermé aux aéronefs pour études géotechniques.

Du fait de problèmes géotechniques, l'aéroport de Nawabshah est fermé pour une durée de deux mois, seuls les hélicoptères réalisant des missions d'aide à la population et à la reconstruction peuvent y atterrir et en décoller.

2.3 Coopération internationale

Pegasus et SunExpress

Les compagnies de charters turques Pegasus et SunExpress développent leurs activités sur les lignes entre Karachi-Istanbul et Karachi-Antalya.

L'aviation civile pakistanaise (PCAA) a autorisé la compagnie aérienne turque Pegasus à exploiter quatre vols par semaine de Karachi à Istanbul et à Antalya. SunExpress, JV entre Turkish Airlines et Lufthansa, opérera deux vols par semaine sur les mêmes lignes à partir de la fin mars.

Partage de codes PIA -Malaysian Airlines

La PIA a récemment élargi sa coopération avec la Malaysian Airlines grâce à un accord de partage de codes – Special Prorate Agreement (SPA). Ce SPA propose des vols vers 11 nouvelles destinations (Australie, Indonésie, Nouvelle-Zélande, Singapour, Philippines, Thaïlande et Vietnam).

2.4 Chronique des flottes pakistanaises

Air Sial et Blue Air

Air Sial et Blue Air sont les seules compagnies aériennes pakistanaises à bénéficier de lignes exceptionnelles pour le petit pèlerinage (Umrah) sur la Mecque. On remarque également qu'Air Blue bénéficie d'une première ligne entre Karachi et Istanbul.

SereneAir

SereneAir fait face à de nombreux problèmes techniques avec ses quatre Boeing 737-800. Depuis le début de l'année 2023, ils restent cloués au sol la plupart du temps. La ligne Karachi - Sharjah, seule ligne internationale de la compagnie a été suspendue. La société n'a bénéficié ni d'une extension de son trafic aérien vers la Turquie, ni pour les petits pèlerinages vers la Mecque. Seuls les deux Airbus A330-200 permettent à SereneAir de rester présent dans le paysage aéronautique pakistanais. Aucun article de presse n'explique les problèmes de la compagnie.

3 Bangladesh

La compagnie nationale Biman envisagerait d'acquérir des Airbus

Le Bangladesh a organisé son tout premier sommet de l'aviation cette semaine, avec le soutien de la France du Royaume-Uni et d'Airbus, afin d'avancer sur son ambition de devenir un hub aéronautique. A cette occasion, le ministre d'état en charge de l'aviation civile ainsi que le CEO de Biman Airlines, la compagnie nationale, ont manifesté leur intérêt à acquérir des avions Airbus. La flotte de Biman est aujourd'hui constituée de cinq Dash et seize Boeing.