

## 1. Actualités

- **Amélioration de la situation sanitaire**

Après une deuxième vague brutale de Covid qui a duré deux mois et dont le pays sort peu à peu, le secteur aéronautique a commencé à retrouver ses marques depuis la fin du mois de juin. Le nombre de passagers par jour a de nouveau franchi la barre des 100 000, ce qui constitue un retournement rapide de situation par rapport au creux de mai où l'on a pu enregistrer des jours avec moins de 40000 passagers<sup>1</sup>. Le 5 juillet, pour accompagner cette reprise le gouvernement a autorisé les compagnies aériennes à augmenter légèrement le nombre de vols intérieurs autorisés en les faisant passer de 50 % à 65% de la capacité pré-Covid. Une nouvelle reprise est donc en cours.

Avec environ 120 000 à 130 000 passagers par jour, l'Inde connaît à nouveau des niveaux de trafic similaires à ceux de septembre dernier lorsque le secteur a commencé à se remettre d'une interdiction de vol paralysante de deux mois. Il est important de noter que les voyages d'agrément, essentiels pour les compagnies aériennes puisqu'ils représentaient près de 45% des passagers, n'ont pas encore connu un fort rebond et ne représentent toujours que 25% du total. Les passagers qui prennent actuellement l'avion voyagent surtout pour des raisons familiales. A l'image du trafic domestique les liaisons internationales se détendent peu à peu. Les Émirats Arabes Unis ont annoncé qu'ils levaient partiellement leur interdiction de vol pour permettre aux résidents de revenir. Certains pays d'Europe, comme l'Allemagne ou la Suisse assouplissent également les conditions d'entrée des passagers indiens. Cela pourrait être le début d'une réouverture du tourisme, de bon augure pour les compagnies aériennes indiennes. Vistara et indigo étoffent ainsi peu à peu leur programme de vols internationaux en utilisant en particulier leurs Airbus A321 pour des vols de 3 à 7 heures.

La situation sanitaire s'améliorant rapidement en Inde, d'autres restrictions intérieures pourraient être assouplies et permettre un rebond encore plus rapide du nombre de passagers. Le gouvernement étudie actuellement des propositions visant à faciliter les voyages domestiques notamment en dispensant les passagers vaccinés du test de dépistage. Le pays étant néanmoins encore sous le choc de la deuxième vague, tout projet de ce type est accueilli avec prudence. La campagne de vaccination en cours n'a permis de vacciner à ce jour que 26% de la population et seulement 5% ont reçu 2 injections. Avec les migrations de population consécutives à la levée progressive des confinements une reprise épidémique reste une menace potentielle contre laquelle les autorités se préparent en continuant de renforcer les capacités sanitaires de prise en charge des hôpitaux.

- **Bilan et recherche d'une stratégie globale**

S'exprimant dans la presse le 24 juin Usha Padhee, *joint secretary* du ministère de l'Aviation Civile, a souligné la nécessité pour l'Inde de trouver une stratégie globale et concertée pour la reprise attendue du trafic aérien. Cette stratégie devra en particulier définir comment

---

<sup>1</sup> Contre plus de 420000 dans la période pré- Covid en mars 2020

différencier les vaccinés des non vaccinés, ajuster les mesures de quarantaine et de test et détailler comment conserver les données de santé. Il faudra pour cela adopter des outils souples et adaptés aux différences régionales pour ne pas tout bloquer en imposant aux voyageurs une vaccination dont la réalisation est lente. Cela passera également par l'élaboration probable de passeports sanitaires à standardiser internationalement et donc par la reconnaissance des mêmes vaccins. Les prochains mois seront décisifs car il va falloir une concertation des lois.

Le secteur international a été tout particulièrement affecté par limitations ou des interdictions de voyage annoncées par plusieurs pays à l'encontre des voyageurs indiens. Rétablir la confiance des touristes et des hommes d'affaires vers l'Inde prendra beaucoup de temps. Les perspectives optimistes évaluent un rétablissement du trafic pré-Covid à l'horizon 2024.

Les projections de trafic pour l'exercice 2021 sont en effet de 55 millions de passagers domestiques et 10 millions de passagers internationaux qui augmenteraient en 2022 à respectivement 80 et 16<sup>2</sup>.

En 2021, sur les quelques 700 appareils de la flotte des compagnies aériennes indiennes, environ 300 à 350 appareils (200 à 250 pour les vols intérieurs et 100 pour les vols internationaux) sont excédentaires. Au cours de l'exercice 2022, il y aurait toujours au moins 250 à 300 appareils immobilisés au sol.

L'ensemble du secteur enregistrera encore des pertes importantes au cours de l'exercice 2022, d'une ampleur similaire à celle de l'exercice 2021, avec un risque accru ou d'émergence d'une troisième vague<sup>3</sup>.

De nombreux opérateurs auront du mal à se remettre de deux années consécutives de pertes aussi massives. Les transporteurs indiens pourraient avoir besoin de lever au moins 2,5 milliards USD de capitaux. Même IndiGo, dont la situation financière était moins critique, devrait renforcer ses liquidités en cas de crise prolongée. Cependant, la gravité et l'impact de la deuxième vague limitent la solvabilité et donc le recours aux prêts pour les compagnies qui ne peuvent pas non plus se retourner vers le gouvernement.

La note positive de ce secteur tourmenté est la vigueur des volumes de fret, en augmentation constante qui a amorti une partie de l'impact des chutes de trafic.

Pour profiter de cette opportunité IndiGo va intégrer des avions cargo dans sa flotte.

- **un chemin à parcourir et défis du nouveau ministre de l'Aviation Civile**

En dépit un marché domestique très résilient, le redressement ne sera pas facile et nécessitera certainement la prise de décisions stratégiques cruciales par l'industrie et le gouvernement. Les défis du nouveau ministre de l'aviation civile M.Jyotiraditya Scindia désigné le 7 juillet sont donc nombreux, chacun d'entre eux pouvant avoir un impact structurel important.

- a) **Le retour au plein trafic et aux vols commerciaux internationaux**

La majeure partie des compagnies n'est pas prête à une brusque libéralisation de tarification du marché et préfère que la réglementation des prix soit maintenue pour éviter une concurrence qui risquerait de dégrader une situation financière déjà précaire pour nombre d'entre elles après

---

<sup>2</sup> A comparer aux 135 et 35 enregistrés en 2019

<sup>3</sup> 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

plus d'un an de crise. Il faudra néanmoins organiser la transition attendue vers la libre concurrence en faisant cesser peu à peu l'encadrement des activités aériennes et des prix ainsi que les accords « bubble » qui régissent actuellement le trafic. Aucun autre secteur que l'aérien n'a été soumis à de telles barrières et contrôles préjudiciables à long terme.

Lorsque les opérations régulières reprendront, il est possible que le gouvernement toujours soucieux de protéger les transporteurs ait la tentation de renégocier les accords bilatéraux de services aériens afin de limiter la part et la croissance des transporteurs utilisant la sixième liberté, ce qui contraindrait beaucoup les pays du golfe persique dont le modèle repose sur les hubs long courrier. Cela pourrait conduire à une nouvelle stratégie qui ferait jurisprudence en matière d'aviation internationale.

#### b) Relancer le Regional Connectivity Scheme (RCS) et continuer les réformes

Comme le suggère le cabinet de conseil et de recherche en aviation CAPA, après le Covid, il pourrait être nécessaire de mettre en place une version actualisée de politique nationale de l'aviation civile, *National civil aviation policy* (NCAP 2016) pour soutenir plus activement la survie, la reprise puis l'expansion attendue du secteur. En effet, ce plan avait été publié en 2016 dans pour un environnement de croissance.

Le RCS – UDAN, décliné dans le cadre de cette politique, a été un projet favori du Premier Ministre. Malheureusement, il n'a pas connu le succès qu'il aurait dû avoir. Après plusieurs tours d'enchères, les routes opérationnelles restent inférieures à 50 % de ce qui avait été proposé. Des compagnies aériennes ont fait faillite et d'autres comme Spicejet ont annulé par manque de passagers de nombreuses liaisons qu'elles avaient lancées. L'objectif d'avoir 100 nouveaux aéroports (y compris les ports maritimes et les héliports) s'avère également être une chimère.

Les autres initiatives majeures lancées pour le secteur et qui devraient se poursuivre comprennent différents volets :

- Le plan NABH Nirman (*Next Gen Airports for Bharat*) programme d'investissement pour augmenter les infrastructures aéroportuaires des grands aéroports en particulier, en limite de capacités avant la crise du Covid.

Parallèlement le gouvernement central poursuit une politique de privatisation des aéroports, étape importante du plan de désinvestissement de l'état. Des privatisations d'aéroports ont eu lieu, par concession de gestion de 50 ans et le ministère de l'aviation civile devrait privatiser environ 30 à 35 aéroports au cours des cinq prochaines années s'il trouve des soumissionnaires en ces temps troublés.

- Le plan Digi Yatra (2018) pour simplifier les procédures de contrôle des passagers aux différents points de contrôle de l'aéroport.
- Rupee Raftaar (2020): développement de l'écosystème du leasing et du financement en Inde

#### c) conclure la privatisation d'Air India

Le climat d'investissement a beaucoup changé depuis que le sujet a été abordé pour la première fois il y a deux ans. Bien que l'on lise souvent que nous en sommes aux dernières étapes et que le gagnant pourrait être annoncé dans les deux prochains mois, on ne sait toujours pas combien sont arrivés à ce stade et quelle sera la marche à suivre. Par ailleurs, les nuages s'accumulent sur ce dossier dans le contexte d'une valorisation globale qui décroît du fait de la crise persistante, des enjeux qui dépassent le seul cadre financiers et maintenant les poursuites judiciaires contre Air India menaçant non seulement d'une saisie d'actifs de la compagnie, mais aussi d'interrompre le processus de cession

d) Maîtriser les prix l'ATF

L'industrie demande depuis des années une baisse de la taxation du carburéacteur (ATF). À l'heure où les prix du brut sont en hausse et où le secteur de l'aviation se débat avec le trafic passagers et la rentabilité des liaisons, la taxation des prix du carburant sera suivie de près par le secteur et les investisseurs.

e) Sécurité aérienne

Après une longue interruption, l'Inde a connu un accident mortel l'année dernière à Calicut. Le rapport est toujours en attente. Un audit de l'OACI et du régulateur américain FAA devrait se dérouler en fin d'année 2021. Toute observation défavorable aura pour conséquence que les compagnies aériennes indiennes ne pourront pas ajouter de nouvelles liaisons en particulier vers les États-Unis.

- **La levée des contraintes et restructurations**

Le catalyseur des décisions et des réformes sera surtout la réalisation de la procédure de vente d'Air India normalement en fin d'année 2021. L'aboutissement de cette volonté stratégique du gouvernement permettra de dessiner les contours du nouveau paysage indien aéronautique post Covid. L'avènement de ce nouvel environnement global se fera en simplifiant et harmonisant les réglementations, en tentant de soutenir financièrement le secteur jusqu'au retour des profits, en limitant de plus en plus les contraintes et interdictions imposés aux voyageurs et en dimensionnant progressivement les flottes renouvelées des compagnies aux niveaux attendus.

Dans ce contexte complexe, la suspension des vols commerciaux internationaux en dehors des accords « bubble » a été prolongée le 30 juin jusqu'au 31 juillet 2021. En attendant d'avoir une vision plus claire sur l'évolution de la pandémie, les accords "bubble" actuels semblent susceptibles de perdurer au moins pendant les six prochains mois.

## 2. **Informations nouvelles depuis la veille de juin2021.**

- **Trafic**

L'aéroport de Delhi a vu le nombre de passagers domestiques tripler en un mois, passant d'environ 18 000 par jour à la mi-mai 2021 à plus de 62 000 par jour à la fin du mois de juin 2021. Le nombre de voyageurs internationaux est passé d'environ 4 500 par jour à la mi-mai à près de 7 500 par jour à la fin juin.

Sur l'ensemble des passagers ayant pris l'avion au cours du mois de juin, 48 % appartenaient à la catégorie des visiteurs de la famille et des amis, suivis par 25 % de vacanciers et 19 % de voyageurs d'affaires.

- **Report de concession**

Adani Airports aurait demandé l'approbation de l'Autorité des aéroports (AAI) pour retarder le début de l'exploitation des aéroports de Guwahati, Thiruvananthapuram et Jaipur jusqu'en décembre 2021 en raison de l'impact de la deuxième vague de Covid -19. Adani avait remporté en février 2019 un appel d'offres pour l'exploitation privée de 6 aéroports dans le cadre d'un contrat de concession de 50 ans.

- **Plan UDAN**

Dans le cadre du programme de connectivité régionale UDAN, des incitations financières des gouvernements des États et des opérateurs aéroportuaires sont accordées à des compagnies aériennes sélectionnées afin d'encourager les opérations à partir d'aéroports non ou mal desservis, et de maintenir des tarifs aériens abordables.

L'ancien ministre de l'aviation civile, Hardeep Singh Puri a déclaré le 15 juin que 28 routes d'hydravions et 14 hydrobases à travers le pays sont à différents stades de développement, pour un coût de 6M USD. Un protocole (*MoU*) pour développer le transport par hydravions a été signé entre l'aviation civile et le ministère des ports, de la navigation et des voies navigables.

- **Augmentation du prix du carburant aviation**

*Indian Oil Corporation Limited*, le plus grand fournisseur de carburéacteur du pays, a annoncé jeudi une hausse de prix de 3,6 % dans la région de Delhi.

La raison de cette hausse du prix de l'ATF est l'augmentation des prix mondiaux du pétrole. Selon les données disponibles, le prix du carburant pour avion a augmenté d'environ 30 % en six mois.

- **Visas**

Habituellement, l'un des continents les plus fréquentés par les voyageurs indiens, l'Europe leur a été fermée depuis plus d'un an. Toutefois, les vaccins étant désormais largement disponibles, l'Espagne, la Croatie et la Suisse ont ré-ouvert leurs frontières à l'Inde. L'Espagne et la Suisse autorisent les voyageurs en provenance d'Inde entièrement vaccinés à arriver avec un test négatif et sans quarantaine. La Croatie autorise également les voyageurs en provenance d'Inde, mais exige une quarantaine de sept jours avec un test négatif le dernier jour.

Il est important de noter que tous les Indiens ont besoin d'un visa Schengen pour entrer dans la zone Schengen. Seules les personnes qui ont pris le *Covishield*, certifié par l'OMS, peuvent toutefois voyager.

En dehors de l'UE, la Serbie et la Russie restent ouvertes aux voyageurs indiens. La Serbie, en particulier, est devenue une destination populaire car elle n'exige qu'un test négatif et accorde le visa dès l'arrivée. La Russie, quant à elle, exige un visa pour les touristes indiens, ainsi qu'un test négatif, mais ne requiert pas de vaccination. L'Allemagne permet également à nouveau la venue sous certaines conditions.

- **Drones**

Pour éviter que les drones ne constituent un risque pour les avions et pour la sécurité, la DGCA a élaboré des règles qui interdisent de faire voler des drones sans les enregistrer. Elle a également renforcé les règles pour pénaliser les contrevenants. Le vol de drones de 250 g ou plus à des altitudes supérieures à 50ft, même pour filmer des événements privés, nécessitera une autorisation et un permis d'exploitation. Les responsables ont décidé d'exercer une surveillance accrue pour éviter une dangereuse dérive anarchique.

- **Besoin de pilotes**

Selon le ministère de l'Aviation Civile, l'Inde compte actuellement 9 073 pilotes employés par les compagnies aériennes. Il en faudra 9 488 de plus dans cinq ans. Le pays ne délivre actuellement des licences de pilote commercial (CPL) qu'à 700-800 candidats par an, dont environ 30 % des pilotes ont été formés à l'étranger.

En août 2020, l'Inde ne comptait 32 *Flight Training Organization* (FTO) approuvés par la Direction générale de l'Aviation Civile (DGCA), qui formaient environ 500 à 550 pilotes par an.

En raison des lourdeurs administratives, la formation d'un pilote de ligne en Inde peut prendre jusqu'à trois ans pour terminer ce que les écoles internationales enseignent en 8 à 12 mois. La faible disponibilité des aéronefs en ATO augmente également les temps de formation. La pénurie d'ingénieurs et d'instructeurs compétents compliquent aussi la démarche. Enfin, les formations sont trop chères.

M. Amber Dubey, *joint secretary* du ministère de l'Aviation Civile, estime qu'il faut que le gouvernement accroisse la quantité et la qualité de la flotte de formation, des infrastructures et des instructeurs ainsi que le contrôle et la réactivité du gouvernement, de l'AAI et de la DGAC. Le besoin est d'autant plus important que, depuis le début de la pandémie, beaucoup de stagiaires pilotes indiens n'ont pas été admis pour des formations à l'étranger.

### **3. Compagnies aériennes**

Les compagnies aériennes indiennes devraient voir leur flotte se réduire en 2021. Le total d'avions de ligne repassera en dessous de 700.

La crise a diminué les besoins et accéléré les retraits de services. 250 à 300 avions, seront encore cloués au sol au cours du second semestre 2021 en raison des limitations de capacité imposées et de la faible demande.

La deuxième vague a laissé presque toutes les compagnies aériennes dans une situation financière difficile, avec des pertes qui devraient atteindre 4,1 milliards de dollars cette année. Sans un apport de liquidités, les compagnies aériennes risquent de perdre davantage d'avions au profit des bailleurs, voire de faire faillite dans le pire des cas. Cette dernière menace semble néanmoins s'éloigner avec la reprise progressive du trafic. La pandémie a repoussé une nouvelle croissance du nombre d'aéronefs à 2022.

- **Emirates**

Le 2 juillet Emirates a prolongé la suspension de tous ses vols passagers au départ de l'Inde jusqu'au 15 juillet 2021. En outre, les passagers ayant transité par l'Inde au cours des 14 derniers jours ne seront pas acceptés pour voyager depuis tout autre point vers les EAU. Des exemptions sont en place pour les ressortissants des EAU, les titulaires de « *golden visas* » et les membres des missions diplomatiques qui se conforment aux protocoles Covid-19 révisés. Selon l'IATA, l'Inde est un marché crucial pour les compagnies des Émirats Arabes Unis car elle est le plus grand marché source, représentant environ 30% du trafic de passagers.

- **Flypop**

La jeune compagnie aérienne britannique flypop prépare activement son lancement dans le courant de l'année. Elle opérera avec des A330 loués à l'heure pour des vols long courrier à bas coûts ('LCC) de l'aéroport de Stansted au nord de Londres vers des villes secondaires en Inde,

marché important. La compagnie envisage notamment de proposer des vols à partir de 99 £ l'aller simple. Les opérations devraient débuter en octobre prochain selon le PDG de la compagnie, Nino Judge

- **Air India**

Air India a lancé le 8 juillet une vaste opération de vente aux enchères de biens immobiliers (appartements, bureaux, espaces résidentiels) dont elle espère recueillir plus de 40 M USD.

- **IndiGo**

Les actionnaires d'InterGlobe Aviation, société mère d'IndiGo, ont approuvé une proposition visant à lever jusqu'à 400 M USD par la vente d'actions à des investisseurs institutionnels.

Le 5 juin, IndiGo a fait état d'une perte nette consolidée de 150 M USD pour les trois mois se terminant en mars, principalement en raison d'une forte baisse des revenus due à la pandémie.

La compagnie aérienne, qui disposait d'une flotte de 285 avions à la fin du mois de mars 2021, avait enregistré une perte nette de 120 M USD au cours de l'année précédente.

Le revenu total a chuté de 58 % pour atteindre 2,1Mds USD au cours du dernier exercice. Il s'élevait à 5Mds USD au cours de l'exercice précédent.

Pour l'ensemble de l'exercice clos en mars 2021, la perte nette de la société s'est creusée pour atteindre 780 M USD, contre 31 M USD pour l'exercice 2019-20.

- **Air France**

Air France a lancé le 26 juin une rotation hebdomadaire vers Chennai. Cette rotation s'inscrit dans le cadre des accords « bubble » limitant à 10/sem les rotations de la compagnie française vers l'Inde.

#### 4. **Industriels**

- **Airbus**

La société indienne de leasing d'aéronefs Vman Aviation Services, basée à l'*International Financial Services Centre* (IFSC) de la Gift City du Gujarat, est devenue mercredi la première société du nouveau quartier des affaires à signer un contrat d'achat d'aéronef après avoir passé commande d'un hélicoptère Airbus H125 d'Airbus.

Vman annoncera bientôt sa première transaction de location. D'autres contrats pourraient suivre avec Airbus. Pour encourager le leasing de nombreux avantages fiscaux sont accordés aux sociétés de leasing s'installant à Gift City. Cet accord est le résultat des efforts déployés au cours des quatre à cinq dernières années pour créer un écosystème viable de location et de financement dans le pays et le développer dans le cadre du nouveau plan Rupee Raftaar.

Deux sociétés internationales de financement d'aéronefs et deux entreprises nationales liées à l'aviation établiront aussi des services de crédit-bail d'aéronefs au Centre International de Services Financiers (IFSC) de GIFT City, a aussi déclaré le secrétaire général de l'Aviation Civile Pradeep Singh Kharola. Il s'agit notamment d'Acumen Aviation, basé en Irlande, d'Investec Aviation Finance, basé à Londres, et de la société de jets et hélicoptères privés JetSetGo.