

1. Analyse actualités

• Un rebond confirmé mais inégal vers un avenir nouveau

La situation sanitaire en Inde s'améliore et la vaccination continue à un rythme soutenu. Le cap des 1 milliard de doses injectées a été franchi fin octobre et près de 23% de la population est totalement vaccinée. Il n'est pour l'instant plus question de troisième vague menaçante.

Le trafic aérien domestique a continué sur sa trajectoire de croissance avec une augmentation des volumes de 6 % pour atteindre 7,1 M de passagers en septembre contre 6,7 M en août. Les coefficients d'occupation et le nombre de vols domestiques augmentent aussi régulièrement. Ces derniers atteignent maintenant 2570 par jour. Cela correspond à 85% de l'activité pré-Covid¹. Parallèlement le nombre de passagers des vols intérieurs a augmenté d'environ 80 % en septembre 2021, par rapport au mois correspondant de l'année dernière.

Les autorités de régulation ont donc décidé le 18 octobre d'autoriser les compagnies domestiques à opérer tout leur programme, sans limitations de fréquences, pour répondre à la demande croissante en cette période de fêtes de fin d'année. Seuls les prix restent encore encadrés pour protéger les petites compagnies, éviter les hausses brutales et favoriser une reprise équilibrée.

Les vols internationaux, toujours contraints par le système de bulles au départ et à destination de l'Inde, ne varient pas beaucoup. Ils représentent à peine 10% du total des mouvements d'aéronefs, soit environ deux fois moins qu'avant la pandémie. Pour relancer le tourisme en raison de l'amélioration de la situation, les autorités ont annoncé la reprise de la délivrance de visas tourisme à compter du 15 novembre. Elles ont également un peu assoupli les procédures de quarantaine pour les personnes vaccinées qui se rendent en Inde. Cela va certainement initier une demande importante de transport aérien.

Dans les conditions actuelles, une demande croissante de transport aérien sans élargissement des offres en nombre de sièges va provoquer une tension sur le marché. Le strict maintien par le gouvernement des accords très limitatifs des bulles va être de plus en plus difficile à justifier. En plus d'une pression internationale pour la reprise des vols commerciaux, il pourrait avoir à affronter un mécontentement interne face à l'augmentation des prix. La situation devrait donc se normaliser au fur et à mesure de la réorganisation du secteur après l'acquisition récente d'Air India par Tata. Au-delà de la maîtrise de la situation sanitaire, une des inconnues majeures est le calendrier de cette réorganisation et donc les échéances de toutes les décisions qui en dépendent. Dans ce contexte, le 29 octobre les autorités ont encore prolongé les restrictions de fréquence jusqu'à la fin du mois de novembre 2021.

A plus long terme, le ministre de l'Aviation Civile, M.Jyotiraditya Scindia, s'est récemment montré optimiste sur l'avenir du transport aérien et a souligné la nécessité pour les compagnies indiennes, essentiellement concentrées sur le secteur domestique, d'investir plus résolument le

¹ La DGCA dans son rapport annuel 2019 donne la valeur de 2970 vols domestiques quotidiens et de 610 vols internationaux

trafic international² et de reconquérir des parts de marché en se dotant d'aéronefs adaptés long-courrier. L'arrivée prochaine de l'A321 XLR chez Indigo devrait participer à cette extension vers des vols de 7 h00 qui pourrait être complétée par des liaisons long-courrier opérées par le groupe Tata (Air India- Vistara- Air Asia India) en aéronefs bi-couloirs.

Le gouvernement continue au travers du plan UDAN de soutenir et de développer le secteur avec des encouragements fiscaux, de nombreux investissements d'infrastructures, le développement de routes nouvelles, la privatisation d'activités aéroportuaires, le développement d'établissements de formation aéronautique et la mise à jour aux standards internationaux des réglementations. Ces politiques publiques ambitieuses se déclinent également pour les hélicoptères, les drones ou la maintenance (MRO) avec de nouveaux plans annoncés.

Le marché du transport aérien continue donc sa mue, porté par un secteur domestique dynamique extrêmement concurrentiel. La levée progressive des contraintes conjoncturelles, l'effet des politiques publiques et les futures options prises par les opérateurs recomposés permettront dans un proche avenir de redéfinir les tendances et les acteurs d'une croissance nouvelle pour le sous-continent.

2. Informations nouvelles depuis la veille de septembre 2021.

- **Audit**

L'Administration Fédérale de l'Aviation (FAA) devrait procéder à un audit de sécurité au sein de l'Aviation Civile indienne à partir de début novembre.

L'audit de la FAA se concentrera principalement sur la capacité de la Direction générale de l'Aviation Civile (DGCA) à suivre les protocoles de sécurité dans les domaines des opérations de vol, de la formation des personnels ou du suivi de la navigabilité des aéronefs.

En avril 2015, l'Inde avait obtenu la catégorie 1 dans le cadre du programme IASA (*International Aviation Safety Assessment*) de la FAA. Ce classement permet d'envisager une coopération avec les autorités américaines qui peut se traduire par des opérations de partage de code ou un accroissement des fréquences de rotations.

En 2018, la FAA avait néanmoins relevé des préoccupations concernant les documents réglementaires. La DGCA avait rapidement réglé les problèmes pour que l'Inde conserve son classement dans la catégorie 1.

- **Pénalités**

L'autorité indienne de régulation de l'Aviation Civile (DGCA) a imposé une amende à deux écoles de pilotage dont l'*Indira Gandhi Rashtriya Udan Academy* (IGRUA), une école publique, pour la maintenance insuffisante de ses éthyloests de contrôle. C'est la première fois que le régulateur impose une pénalité financière à une entité aéronautique. Cela permet de rappeler, quelques mois avant les prochains audits de la FAA en novembre 2021 puis de l'OACI en 2022, les responsabilités de l'autorité de régulation qui avaient été parfois mises en défaut par l'OACI à l'occasion de son audit de sécurité précédent en 2017.

² La DGCA dans son rapport annuel 2019 donne la valeur 37% de passagers internationaux transportés par les compagnies indiennes (total de 65 M)

- **Privatisation d'Air India**

La transaction pour la privatisation d'Air India touche enfin à son terme. Tata Sons a évalué Air India à 2,39 Mds USD, en reprenant environ un quart de la dette soit environ 2,1 Mds USD et en payant 358,5 M USD en espèces au gouvernement. Le reste des créances sera transféré à une structure publique et assumé par les autorités qui ont échoué à redresser l'entreprise. Le gouvernement espère néanmoins en rembourser une partie rapidement car la vente n'inclut pas certains actifs comme des terrains et des biens immobiliers évalués à 2 Mds USD.

La plus grande banque du secteur public indien, *State Bank of India* (SBI), soutient l'offre du groupe Tata en souscrivant à des obligations de Tata Sons ou en finançant la société à finalité spécifique (SPV) créée par Tata Sons pour l'acquisition.

L'offre de Tata Sons a battu de peu celle du consortium du PDG de SpiceJet, Ajay Singh, qui s'élevait à 2 Mds USD. Les deux offres étaient toutefois supérieures au prix de réserve du gouvernement de 1,71 Md USD.

L'arrivée de Tata à la tête de la compagnie a été contractuellement assortie de conditions, principalement en termes de propriété et de droits des employés. Tata ne peut licencier aucun employé pendant une année complète et ne peut procéder à des départs volontaires à la retraite qu'à partir de la deuxième année. Tous les avantages sociaux déjà octroyés seront également couverts par le gouvernement.

Tata doit maintenant initier des réformes importantes pour rendre les employés plus productifs, limiter les fuites financières, renégocier les contrats trop chers, moderniser et étoffer la flotte, en optimiser la maintenance pour attirer et fidéliser à nouveau les clients.

La réalisation et la réussite de ces réformes nous permettra de voir se dessiner à partir de la fin du premier trimestre 2022 un nouvel équilibre dans le ciel indien avec cet acteur majeur.

- **Développement activité hélicoptère en Inde**

Dans le cadre du 3^{ième} *Helicopter Summit* organisé par la FICCI le 8 octobre 2021, le ministre de l'Aviation Civile, Jyotiraditya Scindia, a annoncé la mise en place d'une nouvelle politique générale pour développer les services hélicoptères en Inde et pour encourager cette industrie. Un certain nombre de mesures ont été dévoilées comme :

- La mise en place par le gouvernement d'une cellule « d'accélération hélicoptères » au sein du ministère de l'Aviation Civile (MoCA) qui se penchera sur les problèmes généraux de simplification des réglementations pour l'industrie des hélicoptères. Il a en effet été constaté que les lourdeurs administratives contraignaient considérablement l'activité.
- La création d'un groupe consultatif d'experts privés du milieu hélicoptère pour discuter de tous les points sensibles industriels ou d'exploitation.
- La suppression des taxes pour les héliports ainsi que des redevances d'atterrissage et de parking pour les opérateurs d'hélicoptères.
- Le développement et le renforcement au sein de l'autorité aéroportuaire (AAI) et des services du contrôle du trafic aérien des formations concernant l'exploitation des hélicoptères.
- La diffusion auprès des autorités des différents districts d'un livret contenant toutes les réglementations et les questions relatives à la taille, au poids et aux opérations associées des différents types d'hélicoptères,

- La création d'un portail informatique centralisé Heli-Seva afin que toutes les autorisations pour un vol d'hélicoptère puissent être accordées plus rapidement en ligne. A cette occasion la validité des plans de vol sera étendue à 48 heures, donnant beaucoup plus de liberté et de souplesse aux activités.
- La création de 3 héliports de secours auprès des 3 voies rapides Delhi-Bombay, Ambala-Kotpuli et Ambala-Bhatinda-Jamnagar. Sur chacun d'eux sera déployé un hélicoptère d'alerte pour l'évacuation rapide des victimes d'accidents routiers.
- L'identification de 10 villes et 82 routes pour développer des corridors d'hélicoptères. Cela commencera par trois couloirs dédiés aux hélicoptères : Juhu-Pune-Juhu, Mahalakshmi race course-Pune-Mahalakshmi race course et Gandhinagar-Ahmedabad-Gandhinagar.
- La création de quatre héli-hubs à Juhu (Mumbai), Guwahati, Delhi et à l'aéroport HAL de Bengaluru.

Ce plan d'impulsion fédérale sera décliné localement au niveau des états en fonction des priorités locales. Il constitue un cadre général initial pour le développement de l'activité actuellement sous-exploitée des hélicoptères en Inde, en particulier pour le HEMS. Airbus Helicopter s'associe étroitement à ce développement notamment en participant au développement du portail de simplification Heli-Seva, en proposant des formations ainsi que des hélicoptères avec des financements appropriés. La création ex-nihilo d'une activité HEMS nécessite une réglementation, des procédures, une documentation, des savoir-faire à acquérir et entretenir pour lesquels une coopération bilatérale pourrait être envisagée.

- **Privatisations d'aéroport**

Sanjeev Kumar, président de l'AAI, a déclaré le 28 octobre que le gouvernement prévoit de lancer le processus de privatisation par offres en PPP (partenariat public-privé) de 13 aéroports gérés *Airports Authority of India* (AAI) d'ici la fin de l'année fiscale en cours.

AAI a décidé de regrouper sept petits aéroports avec six grands : Varanasi avec Kushinagar et Gaya ; Amritsar avec Kangra ; Bhubaneswar avec Tirupati ; Raipur avec Aurangabad ; Indore avec Jabalpur ; et Trichy avec Hubli.

Dans le cadre du *National Monetisation Pipeline* (NMP), le gouvernement prévoit d'attribuer 25 aéroports dans les quatre prochaines années, dont les 13 ci-dessus. Cela fait suite aux six aéroports attribués au groupe Adani en 2019, au début de la deuxième phase de privatisation, après que les aéroports de Delhi, Mumbai, Bengaluru et Hyderabad ont été confiés à des opérateurs privés en 2005-2006.

Le plan du gouvernement est de libéraliser le secteur avec la privatisation des aéroports rentables. Le mandat de l'AAI sera élargi pour en développer de nouveaux dans des zones où le secteur privé pourrait ne pas vouloir s'aventurer, grâce aux bénéfices réalisés par le partage des revenus des aéroports privatisés.

Toutes ces transactions se déroulent dans un contexte de fort déficit pour AAI qui a enregistré une perte record de 225 M d'euros au cours de l'exercice 21.

3. Compagnies aériennes

- IndiGo

IndiGo élabore des plans ambitieux pour se développer sur les marchés internationaux en s'appuyant en particulier sur un énorme carnet de commandes qui n'est pas touché par la crise actuelle du secteur.

Avant la pandémie IndiGo était déjà le plus grand acteur du marché intérieur indien, très disputé, et depuis, sa part n'a fait qu'augmenter. La compagnie aérienne représentait 57 % du trafic intérieur en août 2021.

La compagnie est, du fait de son modèle de gestion de flotte, en meilleure santé financière que la plupart de ses pairs, ce qui devrait la mettre en meilleure position pour exploiter les opportunités lorsqu'elle décidera de reprendre sa croissance portée par le marché.

La compagnie, qui exploite 270 avions, a encore plus de 550 Airbus (A320neos, A321neos) en commande et ne prévoit pas de ralentir le calendrier des livraisons.

Selon son président, Ronojoy Dutta, IndiGo portera dans un premier temps son effort sur le remplacement de la flotte plutôt que sur la croissance.

IndiGo souhaitait remplacer 100 vieux A320, et ce processus est maintenant à peu près à mi-chemin, a déclaré M. Dutta. Lorsque ce processus de remplacement sera terminé, il restera encore des centaines de commandes pour la croissance qui devrait reprendre fin 2023.

La croissance à plus long terme sera plus fortement orientée vers l'international.

Les vols internationaux représentent environ 25 % des opérations d'IndiGo et la compagnie souhaite accroître à terme cette proportion à 40%. Elle s'appuiera pour cela sur ses commandes de 70 A321XLR. Ces avions pourront desservir de nouvelles destinations y compris en Europe et offriront des liaisons directes non encore exploitées.

Cette offre n'entrera pas totalement en concurrence avec celle du groupe Tata qui a acquis Air India. Air India vise les liaisons long-courriers vers des marchés tels que Londres et les États-Unis avec des avions à large fuselage. Les deux compagnies exploiteront donc des segments de marché différents, Air India offrant des services complets tels que la classe affaires et les salons. Par ailleurs, selon Ronojoy Dutta, cette privatisation rétablira une saine concurrence en désengageant l'Etat de son double rôle d'exploitant et de législateur.

Sur le marché intérieur, Indigo confirme sa reprise dynamique et sa domination du marché. L'émergence d' Akaza d'un nouveau concurrent proposant un modèle similaire ne représentera pas une menace importante avant 3 ans. Indigo possède de nombreux atouts pour maintenir son leadership. La menace à terme est une éventuelle surcapacité sur ce marché pourtant très dynamique qui pourrait entraîner une compétition économique qui pénalisera plus les petits transporteurs.

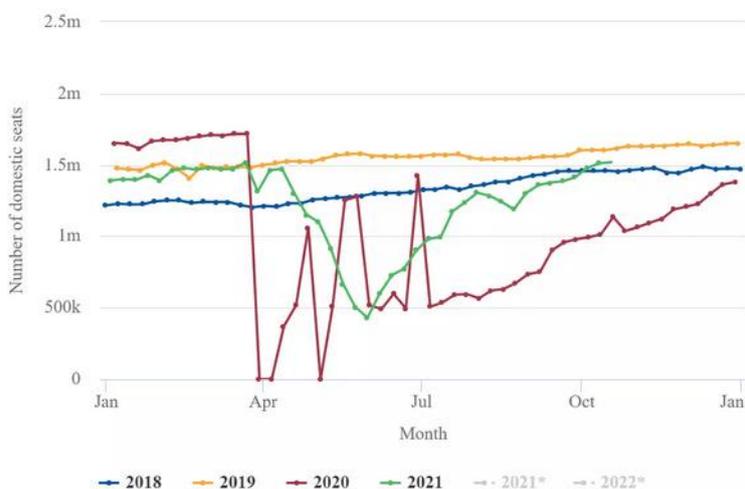


Illustration de la reprise d'Indigo

- **Vistara**

La compagnie indienne à service complet Vistara a pris son envol en 2015 et a commencé son service international en 2019. Une dizaine de destinations internationales seront desservies cet hiver, la plupart dans le cadre d'accords "bulle"³.

En 2020, Vistara a ajouté huit appareils modernes à sa flotte: quatre A320neos, deux A321neos et deux B787-9. Vistara veut disposer d'une flotte de 70 appareils dans les deux prochaines années, soit plus de 55 % de plus qu'actuellement. Elle souhaite accroître les rotations longues distance en particulier vers les Etats-Unis.

³ Vistara desservira Paris depuis Delhi 2 fois par semaine à compter du 7 novembre 2021