



## Service économique de New Delhi

2023-049

Delhi, le 13 juin 2023  
Affaire suivie par H. Milléquant.  
Revue par Benoît Gauthier

# Enjeux de l'aviation civile en Inde

*L'Inde est désormais le 3<sup>ème</sup> marché de l'aviation civile derrière les Etats-Unis et la Chine et les estimations de trafic tablent sur 640 M de passagers transportés en 2041. Au sortir de la pandémie, le secteur a retrouvé une croissance dynamique soutenue par des politiques publiques ambitieuses. Ce nouvel essor devra cependant prendre en compte certains facteurs pénalisants tels que la hausse du prix des carburants ou la pénurie de personnels qualifiés, afin de trouver rapidement son équilibre tout en maintenant l'indispensable niveau de sécurité aérienne des opérations. La privatisation d'Air India et la réorganisation du ciel indien, avec des commandes massives d'aéronefs soutiennent la pénétration du marché par les entreprises françaises qui investissent dans le pays.*

## Un potentiel considérable encouragé par des politiques publiques ambitieuses

Alors que l'Inde avait atteint le nombre de 185 M de passagers transportés en 2019, **la pandémie a provoqué un fort ralentissement dont le secteur émerge par une reprise vigoureuse, avec 123 M de passagers transportés en 2022, en augmentation de 47% par rapport à 2021.** La croissance annuelle prévue pour ce secteur dans les deux prochaines décennies est supérieure à 6%, soit le double de la croissance mondiale estimée. Alors que la flotte indienne comprend aujourd'hui 700 appareils moyen-courriers et 40 long-courriers, **le potentiel d'équipement est estimé à 2000 nouveaux appareils en service à horizon de vingt ans.** L'Inde accompagne cette montée en puissance par la mise en œuvre d'un plan d'amélioration de la connectivité régionale qui se décline par le développement et la modernisation des aéroports domestiques et l'ouverture de liaisons aériennes subventionnées desservant les régions enclavées.

**L'essor du trafic devra cependant composer avec de multiples facteurs de risque liés à la croissance rapide du secteur.** Le secteur est confronté à des besoins massifs en personnels qualifiés, en particulier les pilotes (10 000 devraient être formés dans les cinq prochaines années), mais également les personnels navigants, les mécaniciens et les contrôleurs aériens, besoin que le marché indien ne peut satisfaire aujourd'hui.

**L'Inde a construit 66 aéroports nouveaux depuis 2016, pour atteindre aujourd'hui le nombre de 146 plateformes en service, avec un objectif de 200 en 2040.** La saturation des aéroports principaux accroît les risques de sécurité aéronautique et contraint les principales plateformes à limiter les rotations en heure de pointe (75 à New Delhi, 45 à Bombay). L'autorité aéroportuaire (AAI) devrait lancer une nouvelle vague de mise en concession pour 50 ans de treize aéroports en 2024.

**La maîtrise de la rentabilité reste le principal défi pour les compagnies,** dans un marché très concurrentiel, dans le contexte du renchérissement des coûts d'exploitation - le prix du carburant a augmenté de 60% en 18 mois. Le secteur est en voie de rationalisation avec l'émergence de deux acteurs majeurs, le groupe Air India d'une part et la compagnie Indigo d'autre part, qui à eux seuls détiennent plus de 90% du marché domestique, lequel représente 80% du marché indien de l'aviation civile.

**L'aéronautique civile représente une part essentielle des exportations françaises vers l'Inde** portée principalement par Airbus et Safran. **Airbus équipe environ 75% de la flotte domestique indienne (Indigo, Air India). Les moteurs LEAP de SAFRAN équipent environ 80% de la flotte domestique indienne.**

**Les commandes récentes (210 A320/321Neo et 40 A350 pour Air India, 500 A320/321Neo pour Indigo) contribueront au renforcement de la présence française en Inde**, dans la maintenance, la formation initiale des pilotes et des techniciens, mais également dans la production industrielle. En effet, dans le cadre de la politique du « *make in India* » les autorités indiennes imposent, de manière croissante, la constitution de co-entreprises avec des partenaires indiens, la localisation de productions industrielles en Inde et des transferts de technologies.

**Dans cette perspective la France soutient la formation d'un cluster aéronautique français sur la plateforme aéroportuaire d'Hyderabad**, pour donner plus de visibilité aux investissements industriels, structurer un écosystème de fournisseurs locaux et développer une offre de formations. Le renforcement des relations bilatérales dans la gestion du secteur et dans la formation accompagne cette orientation. La France finance également un projet de démonstrateur de production de carburant durable (SAF) afin d'anticiper la décarbonation du secteur quand elle sera rendue inévitable par les engagements internationaux de l'Inde.