

L'OPPORTUNITÉ DE LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE EN INDE - MRO

L'Inde est à l'aube d'un boom de l'aviation. Il ne s'agit pas seulement d'avions commerciaux et de transport de passagers, mais aussi d'avions militaires et de drones. L'Inde compte actuellement 713 avions civils en service et 1 522 appareils en attente de livraison d'ici 2031. Ce chiffre à lui seul ferait de l'Inde le troisième plus grand marché pour les avions commerciaux, après les États-Unis et la Chine.

L'opportunité de l'Inde

Le gouvernement indien est déterminé à élargir l'accès au transport aérien aux régions actuellement non desservies et a récemment annoncé des investissements d'environ 12 milliards de dollars d'ici 2025 pour stimuler la connectivité régionale. Cela se traduit par un plus grand nombre d'aéroports, d'avions, de nouvelles écoles de pilotage, le recrutement de personnel spécialisé, de pilotes, de régulateurs et de contrôleurs aériens, afin de répondre à la demande croissante en matière de transport aérien. Actuellement, les statistiques du ministère indiquent que seulement 4 % de la population a déjà voyagé par avion. Le projet de l'Inde ne concerne pas seulement le transport de passagers, mais aussi le fret, qu'il s'agisse de denrées périssables ou non périssables.

Avec l'ensemble des programmes actuels visant à accroître la connectivité régionale dans les villes de premier et deuxième rangs, ce pourcentage devrait augmenter de façon considérable.

On estime que l'Inde aura besoin de 31 000 pilotes et de quelque 26 000 mécaniciens au cours des 20 prochaines années. Le gouvernement a annoncé la création de 50 aéroports, hydroaéroports et héliports supplémentaires, en plus des 200 déjà en service, en construction ou en projet; de 33 nouveaux terminaux de fret domestique; de 15 nouvelles écoles de formation pour les pilotes et d'une attention accrue pour le secteur des drones et des hélicoptères. Ajoutez à cela les programmes de développement de l'aviation du gouvernement indien UDAN et Krishi UDAN et vous obtenez un scénario beaucoup plus large d'amélioration de la logistique, des infrastructures de transport supplémentaires en dehors des métropoles, de création d'emplois, de pôles industriels régionaux, d'amélioration de la connectivité pour les entrepreneurs, les agriculteurs et les citoyens en général dans les régions les plus reculées de l'Inde.

Cela signifie également une augmentation des activités de MRO, car tous ces avions commerciaux, de passagers et de fret, ces hélicoptères et ces drones

auront besoin de maintenance, de réparation et de révision constantes, également connues sous le nom de MRO (Maintenance, Repair, Overhaul). En Inde, la MRO n'en est qu'à ses débuts, 80% des opérations de MRO pour les avions commerciaux étant actuellement effectuées en dehors du pays. L'Inde doit développer ses propres capacités de MRO au rythme de l'augmentation du nombre de ses avions. Les méga-contrats récents pour des avions civils et militaires ont été assortis d'une exigence de "Make in India", qui permettra désormais au secteur privé indien de commencer à fabriquer des avions dans le pays. Le développement de cet écosystème nécessitera que les équipementiers (OEM - *Original Equipment Manufacturer*) étrangers s'installent également en Inde, que ce soit par le biais d'installations indépendantes, d'alliances ou de collaborations. Cela profitera également au secteur de la MRO, car de nombreux composants pourraient désormais être fabriqués en Inde.

Le contexte actuel

La MRO est le deuxième coût le plus important pour les compagnies aériennes, représentant 12 à 15 % de leurs revenus globaux. Selon un rapport de NITI Aayog, les coûts de MRO d'un avion peuvent être décomposés en maintenance en ligne (8 % des coûts totaux), en composants (22 % des coûts totaux), en maintenance de base (10 % des coûts totaux) et en moteurs et groupes auxiliaires de puissance (60 % des coûts totaux). En dehors des États-Unis et de l'Europe, la plupart des opérations de MRO sont effectuées à Singapour, aux Émirats arabes unis, en Malaisie et en Turquie. Cette situation s'explique par diverses raisons qui sont aujourd'hui adressées, comme une présence accrue des OEMs ou des fabricants sur le marché de l'après-vente, qui empêche les acteurs indépendants de la MRO de se diversifier, qui augmente les tarifs des pièces clés et qui restreint l'accès aux données et aux manuels d'entretien. Il existe également des problèmes au niveau contractuel et des obligations de compensation (*offset*) lors de l'achat ou de la location des aéronefs, qui peuvent obliger les compagnies aériennes à

ne faire appel qu'à des sociétés MRO affiliées et désignées. Comme la plupart d'entre elles sont situées en dehors d'Inde, les entreprises indiennes indépendantes de MRO ne peuvent souvent pas accéder aux pièces clés sans encourir des coûts prohibitifs. Malgré l'existence d'obligations de compensation au moment de l'achat, celles-ci ne sont souvent pas respectées, et la formation ainsi que la capacité technologique des acteurs de MRO indiens restent limitées.

Des pays comme la Chine gèrent ce problème en imposant au stade contractuel, aux équipementiers d'aéronefs, de moteurs et de composants, d'établir leur chaîne d'approvisionnement, leurs unités de fabrication et leurs établissements de MRO dans le pays afin de garantir la création stratégique à long terme d'un écosystème pour la pérennité domestique. La disponibilité de terrains à proximité des aéroports, les taxes, les redevances perçues par les aéroports, l'accès au crédit, les problèmes de compatibilité du cadre de licence et de certification de la DGCA avec la FAA ou l'EASA sont d'autres problèmes qui entravent le développement du secteur de la MRO en Inde.

Réglementations favorables à l'Inde

Pour tenter de remédier à ces problèmes et développer un écosystème de MRO, le gouvernement indien a annoncé en 2021 une politique visant à mettre le secteur local de MRO au même niveau que les grands marchés mondiaux. Des politiques telles que :

- i. Abaissement de la GST sur les services locaux de MRO de 18 % à 5 % avec un crédit d'impôt à partir du 1^{er} avril 2020 ;
- ii. Traitement des transactions sous-traitées par les OEM étrangers et les sociétés étrangères de MRO aux MRO domestiques comme des exportations avec une GST à taux zéro ;
- iii. Exonération des droits de douane sur les pièces détachées et outils importés par les MRO ;
- iv. Autorisation des investissements directs étranger à 100 % par la voie automatique ;

- v. Exonération des redevances aéroportuaires et des coûts supplémentaires pour les sociétés de MRO pendant 5 ans ;
- vi. Prolongation de la période d'exonération des droits de douane sur les importations de composants pour la MRO ;
- vii. Autorisation pour les avions étrangers à se rendre en Inde pour des opérations de MRO pendant une période de 6 mois au lieu de 15 jours ;
- viii. Proposer des attributions de terrains pour les installations de MRO pour une durée de 30 ans au lieu de 3-5 ans.

Toutes ces mesures visent à intégrer le secteur indien de la MRO dans la chaîne de valeur mondiale, mais il s'agira d'un processus de longue haleine. Les premières étapes consistent à créer des joint-ventures avec des acteurs établis du secteur de la MRO. Les PME indiennes qui se concentrent sur la MRO peuvent viser des segments où le contrôle de la propriété intellectuelle est moindre, comme l'électronique, l'avionique, les réparations structurelles, etc et passer progressivement à des segments plus avancés de la chaîne de valeur de la MRO, à savoir les moteurs et les trains d'atterrissage.

Plus important encore, cela doit être développé comme un écosystème durable de bout en bout pour la MRO commerciale, générale et militaire. Selon *MRO Business Today*, le marché mondial de la MRO aéronautique était évalué à 79,2 milliards de dollars en 2022 et devrait atteindre 133,69 milliards de dollars d'ici 2030. Étant donné que l'Inde prévoit d'augmenter son transport régional, y compris le transport aérien pour améliorer l'acheminement des denrées périssables à travers le pays; d'utiliser des drones, avions et hélicoptères plus petits pour le développement du tourisme dans des terrains difficiles d'accès; et de moderniser ses avions militaires, les besoins de MRO de l'Inde seront considérablement plus élevés, ce qui rend impératif le développement d'un secteur MRO domestique pour soutenir un secteur commercial et de défense en pleine croissance. Alors que les

compagnies aériennes indiennes effectuent des contrôles de routine en interne, les contrôles C et D, plus intenses et plus coûteux, sont confiés à des acteurs MRO tiers, généralement associés aux OEMs.

Heureusement, plusieurs tendances jouent en faveur de l'Inde :

- i. Après la pandémie et les progrès réalisés en Inde en matière de digitalisation, les investissements pour des initiatives ciblées autour de la maintenance prédictive, de la MRO sans papier, de l'optimisation de la planification pour contrôler les coûts et améliorer l'efficacité sont maintenant proposés. Avec un riche écosystème de startups, diverses innovations dans la 5G, la technologie mobile, l'Internet des Objets, etc la digitalisation de la MRO est rapidement adoptée par les acteurs indiens.
- ii. Le gouvernement indien met en place des politiques susceptibles d'inciter les OEMs mondiaux à mettre en place des services de MRO de manière indépendante ou en association avec des acteurs MRO locaux. Nous en voyons plusieurs se mettre en place, comme Safran - HAL ; Boeing - GMR Aero Technic ; GE Aviation - Air India ; Air India Engineering Services Lts - Pratt & Whitney; Spirit AeroSystems - GMR Aero Technic ; Wadia Group - SIA Engineering Co, pour n'en citer que quelques-uns.
- iii. La pandémie a également vu les acteurs privés du transport aérien choisir de faire entretenir leurs avions dans le pays, tout en voyant les acteurs de MRO se regrouper et assurer la qualité de la prestation.
- iv. Les drones sont une ressource jusqu'ici inexploitée pour le secteur de la MRO en Inde, mais avec l'augmentation de leur utilisation, ils représentent une opportunité grandissante.
- v. Un vivier important et diversifié d'ingénieurs anglophones et compétents en matière de technologie est disponible.

vi. Le modèle prévalent de vente et de location suivi par les compagnies aériennes en Inde, offre une grande marge de manœuvre pour les services de maintenance de relivraison, en particulier pour répondre aux exigences MRO du bailleur.

Avec les OEMs et les acteurs mondiaux de la MRO qui s'installent en Inde et le gouvernement indien qui lance une série d'initiatives visant à ramener en Inde la MRO sous-traitée, et à accroître l'accès régional au transport aérien, l'opportunité qu'offre le secteur indien de la MRO au cours des prochaines années ne peut certainement pas être ignorée.



Kim Collaço
*Executive Director
International Affairs*
kim.collaco@asa.in



Léa Parmentier
*Assistant Manager
French Desk*
lea.parmentier@asa.in

[Lien vers les autres articles](#)

** Destiné à l'usage exclusif des clients et du personnel du cabinet*