

En Inde, la low-cost SpiceJet prend sa revanche

Sauvée de la faillite, la compagnie revient en force et commande 200 appareils à Boeing.

VALÉRIE COLLET *par Valérie Collet*

TRANSPORT L'heure de la revanche a sonné pour SpiceJet, la compagnie indienne à bas coûts qui a failli disparaître en 2014. Vendredi, Ajay Singh, son président, a annoncé une commande à Boeing pouvant grimper jusqu'à 205 appareils pour un montant de plus de 20 milliards d'euros au prix catalogue. Des contrats de ce type, Boeing en signe des dizaines avec les compagnies de la planète. Mais le cas de SpiceJet donne du piment à ce contrat.

Il y a deux ans, la compagnie avait prévu de signer une commande géante avec le constructeur américain. Mais sa santé financière l'avait stoppée net. SpiceJet était aux abois, incapable de payer les salaires de ses employés. La direction indienne de l'aviation civile l'avait alors placée sous surveillance. De crainte de n'être pas payées, les compagnies pétrolières ne fournissaient plus de kérosène à SpiceJet, la

forçant à clouer ses avions au sol. Ajay Singh, le fondateur de la compagnie, décide alors de la racheter avec l'aide d'investisseurs et de mettre en place un plan de sauvetage.

Airbus avait tout raflé

Deux ans plus tard, le ciel est dégagé pour SpiceJet. « Notre retournement de situation a peu d'équivalents dans le monde aujourd'hui et nous en sommes fiers », a déclaré Ajay Singh. Forte de sept trimestres consécutifs de bénéfice, SpiceJet, centrée sur les vols domestiques, envisage son avenir avec audace. Sur les 255 appareils, 155 sont des commandes « fermes » et seulement 50 des options. Les cent premiers, livrés entre 2018 et 2024, seront des 737Max, l'appareil chéri des compagnies à bas coûts.

Jusqu'à présent, SpiceJet, quatrième compagnie indienne, disposait de 49 appareils seulement, dont 32 Boeing 737 NG. Les 50 options portent en revanche sur des avions long-courriers, la compa-



Ajay Singh (à gauche), président de SpiceJet, et Raymond L. Conner, vice-président de Boeing, lors d'une conférence de presse à New Delhi, vendredi.

DOMINIQUE FAGET / AFP

gnie envisageant d'étendre son activité à l'international.

L'Inde est un eldorado pour les constructeurs aéronautiques. Le nombre de passagers augmente actuellement de 20 % par an, ce qui place l'Inde devant la Russie et la Chine. Un boom soutenu par la concurrence entre les compagnies aériennes indiennes tire les prix vers le bas et ouvre le marché à de nouveaux passagers. De moins de 20 millions par an en 2004, près de 90 millions de pas-

sagers ont pris l'avion en Inde au cours de l'année écoulée, selon des chiffres du Centre for Aviation (CAPA). Ils pourraient être 100 millions au cours de la prochaine année financière.

D'après Dinesh Keskar, le président de Boeing India, le pays a besoin de 1850 appareils au cours des vingt prochaines années, ce qui représente 265 milliards de dollars. « Nous attendons d'autres commandes en provenance d'Inde », explique-t-il. Cette nouvelle est accueillie avec une grande satisfaction par le constructeur américain qui a vu lui échapper les commandes d'Indigo, la première compagnie indienne, qui détient 42 % de parts de marché. Celle-ci avait opté pour l'A320neo d'Airbus avec 250 appareils commandés en 2015. GoAir, l'autre low-cost indienne, a également choisi Airbus et ses A320neo. Même Air India, la compagnie nationale, est équipée d'Airbus pour ses avions moyen-courriers. En revanche, elle a confié à Boeing ses long-courriers. ■