

# Turbulences d'ordre infrastructurel et politique

2008-02-25 23:34:02

**Près de six mois après l'annonce de la politique aérienne régionale du gouvernement, les transporteurs réalisent soudain les [contraintes](#) d'ordre infrastructurel et les pressions concurrentielles qui influenceront, selon eux, leur viabilité.**

Les compagnies aériennes régionales ayant reçu l'approbation incluent MDLR, [Jagson Airlines](#), Star Aviation et Zav Air. D'autres, comme Mega Airways et [Premier Airlines](#), sont toujours en attente d'une approbation. En vertu de cette nouvelle politique, les transporteurs régionaux qui exploitent de petits avions (inférieurs à 40 000 kg) sont exemptés de toute redevance d'aéroport et de navigation aérienne et paient une taxe préférentielle de 4 pour cent sur le carburant, contre 35 à 36 pour cent pour les transporteurs nationaux. Contrairement à ces derniers, les transporteurs régionaux peuvent débiter leur activité avec un seul [avion](#) (au lieu de cinq) et des capitaux propres d'une valeur de 120 millions de roupies (au lieu de 500 millions). Les compagnies aériennes régionales ne sont toutefois autorisées qu'à voler à destination ou en provenance d'une seule ville (excepté dans le sud, où elles peuvent voler entre Hyderabad, Chennai et Bangalore).

Les [contraintes](#) d'ordre infrastructurel affectent déjà les compagnies actuellement en activité. « La plupart des aéroports ne disposent même pas d'une piste de décollage appropriée, au niveau de la solidité et de la longueur, et ne peuvent pas accueillir d'[avion](#) d'à peine 40 000 kg, explique Koustav [M. Dhar](#), directeur exécutif, marketing et planification, de [MDLR Airlines](#), qui vient de débiter son activité. Selon lui, la plupart de ces petits aéroports sont des aéroports à vocation défensive utilisés également à des fins civiles. C'est pourquoi les vols ne peuvent s'effectuer qu'entre le lever et le coucher du soleil. Ce créneau horaire est en conflit direct avec les heures de pointe des grandes villes, durant lesquelles les petits avions ne sont pas autorisés.

Le deuxième problème majeur est l'encombrement dans les plus grands aéroports. La plupart sont réticents à l'idée d'autoriser des vols supplémentaires, même assurés par des transporteurs régionaux, ne laissant ainsi à ces derniers d'autre choix que d'exploiter des vols entre les petites villes. « La croissance du trafic entre les petites et les grandes villes ne fait que commencer. Elle n'est pas encore bien développée entre les petites villes, ce qui signifie qu'il n'existe aucun marché viable, pour le moment, pour les compagnies aériennes régionales ailleurs que dans le sud du pays », affirme Kapil Kaul, PDG (sous-continent indien), Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA), qui conseille certains transporteurs régionaux.

« Les compagnies aériennes régionales n'ont aucune perspective d'avenir à long terme avec cette nouvelle politique », ajoute Kishore Zaveri, président de Zav Airways, qui débitera son activité dans le Nord-est le 14 avril. Les transporteurs régionaux se plaignent surtout d'être désavantagés par rapport aux compagnies nationales, qui profitent de toutes les concessions que font les compagnies régionales lorsqu'elles exploitent de petits appareils, sans oublier l'avantage de pouvoir proposer des vols dans tout le pays.