



invest-export.brussels 



Mise à jour : Novembre 2015

# Inde

## Secteurs porteurs Approche du marché

Attaché économique et commercial  
**Kathlijn Fruithof**

Contacts:

[kathlijn.fruithof@brussels-india.com](mailto:kathlijn.fruithof@brussels-india.com)

[chennai@brusselsinvestexport.com](mailto:chennai@brusselsinvestexport.com)

T +91 44 40 48 55 12



# *L'Inde du Sud : Osez-vous ?*

## **Sommaire**

1	Introduction.....	4
1.1	Pourquoi l'Inde ?.....	4
1.2	Exportations belges vers l'Inde .....	4
1.3	Exportations de la région Bruxelles-Capitale vers l'Inde .....	5
2	Opportunités d'exportation vers l'Inde.....	6
2.1	L'économie indienne.....	6
2.2	Les infrastructures économiques.....	6
2.2.1	Les aéroports .....	7
2.2.2	Les ports .....	8
2.2.3	Les routes.....	8
2.2.4	Les routes ferroviaires .....	9
2.3	Les technologies de l'information et des communications .....	10
2.3.1	Les services informatiques .....	10
2.3.2	Les télécommunications.....	10
2.3.3	Opportunités pour les entreprises bruxelloises .....	11
2.4	La santé .....	11
2.4.1	L'industrie de la technologie médicale.....	11
2.4.2	L'industrie pharmaceutique et bio pharmaceutique.....	12
2.4.3	La biotechnologie.....	12
2.5	L'environnement et les énergies renouvelables .....	13
2.5.1	La dégradation et la pollution des sols .....	13
2.5.2	L'eau .....	13
2.5.3	L'air .....	13
2.5.4	Les ordures ménagères et les déchets .....	13
2.5.5	Les initiatives gouvernementales .....	14
2.6	Les produits de consommation.....	14
2.7	L'économie des états du sud de l'Inde .....	15
2.7.1	L'état d'Andhra Pradesh.....	15
2.7.2	L'état de Karnataka.....	15
2.7.3	L'état de Kerala .....	16
2.7.4	L'état de Tamil Nadu .....	16
2.7.5	Opportunités dans les états du sud de l'Inde .....	16
	Références .....	17



# 1 Introduction

## 1.1 Pourquoi l'Inde ?

Nous sommes tous au fait de l'émergence de l'Inde. Les médias et les économistes parlent tous de ce grand pays de plus d'un milliard (Md) d'habitants, mystérieux et fascinant, qui se développe à grand pas. Nous avons probablement tous entendu parler de la [Nano](#), de [Mittal](#) ou de [Tata](#).

Concrètement, l'Inde c'est :

- Un peu plus de 1,2 Md d'habitants (recensement de 2011) ; soit environ 17,5% de la population mondiale. Chaque année, la population indienne compte environ 18 millions d'individus supplémentaires ;
- La plus grande démocratie du monde et la quatrième économie du monde ;
- Un pays avec un taux de croissance économique moyen de 8%, la plus forte croissance après la Chine ; et
- Un PIB de EUR 1.340 Mds en 2012.

L'Inde commence à faire partie de notre imaginaire, elle est plus familière et moins menaçante que la Chine. Il y a quelques années l'Inde était encore vue comme une destination exotique de vacances, et on l'associait au yoga ou aux films kitchs de Bollywood. Aujourd'hui, nous nous sommes habitués à l'idée d'un pays en voie de développement rapide qui fait des prouesses en informatique. Quant à nos chefs d'entreprises, ils savent que tôt ou tard ils devront s'intéresser à l'Inde.

L'accélération de la croissance indienne a été induite par une réorientation fondamentale de la politique économique au début des années 90, qui a ouvert l'économie au commerce extérieur et a sensiblement réduit la fiscalité directe, ainsi que l'influence étatique, sur la plupart des décisions d'investissement. Avec un taux d'investissement en augmentation et une croissance soutenue de la population, l'économie indienne semble en mesure de pouvoir maintenir un rythme de croissance élevé dans les années qui viennent [15]. Cependant le sous-développement en infrastructures de transport, énergétique et d'accès à l'eau potable constitue un frein à la croissance économique.

Les infrastructures sont en effet essentielles pour que l'Inde maintienne son solide potentiel de croissance. Cependant, même avec son énorme population, le pays ne peut pas compter uniquement sur ses acteurs nationaux et l'Inde a besoin de l'aide des investisseurs et entreprises étrangères. C'est donc un terrain fertile pour les entreprises étrangères, et notamment bruxelloises. Celles qui relèveront le défi en récolteront d'énormes dividendes.

## 1.2 Exportations belges vers l'Inde

La Belgique était le 14<sup>ème</sup> fournisseur de l'Inde en 2013 après la Norvège et devant Singapour. Les exportations belges vers l'Inde représentaient 2,3% des exportations belges totales, tous pays confondus, et se répartissaient ainsi :

Région	En millions d'Euros			Part en % 2011	Part en % 2012	Variation en %	
	2010	2011	2012			2010-2011	2011-2012
Flandre	6.339,9	7.425,1	7.484,7	98,09	98,83	17,12	0,83
Wallonie	135,2	134,0	82,8	1,77	1,09	-0,89	-38,21
Bruxelles	5,6	10,3	5,2	0,14	0,06	83,92	-49,51
<b>BELGIQUE</b>	<b>6,480.7</b>	<b>7,569.4</b>	<b>7,572.7</b>			<b>16.79</b>	<b>0.04</b>

**Table 1 - Exportations belges en Inde, hors secteur des services (source BNB)**

En 2012, les exportations belges à destination de l'Inde se sont composées pour 81,7% de pierres précieuses et métaux précieux. Les ventes de ce groupe de produits ont progressé de 1,4% par rapport à l'année précédente. Cette section domine largement les exportations avec EUR 6,48 Mds [16].

Cinq autres sections de produits se sont également adjugé plus de 1,0% des exportations totales à destination de l'Inde en 2012. Il s'agit de :

- les produits chimiques avec EUR 343,6 millions soit une part de 4,3% ;
- les machines et appareils avec EUR 327,4 millions soit une part de 4,1% ;
- les métaux communs avec EUR 267,2 millions soit une part de 3,4% ;
- les matières plastiques avec EUR 248,6 millions soit une part de 3,1% ; et
- les instruments d'optique avec EUR 84,6 millions soit une part de 1,1%.

### **1.3 Exportations de la région Bruxelles-Capitale vers l'Inde**

L'Inde était le 44<sup>ème</sup> client de la région Bruxelles-Capitale (RBC) en 2012 avec un total d'exportations de 5,2 millions d'Euros. Le montant des exportations en 2012 de RBC vers d'autres partenaires commerciaux est donné à titre indicatif à la Table 2.

Pays	En millions d'Euros			Variation en %	
	2010	2011	2012	2010-2011	2011-2012
Algérie	21,6	9,5	19,2	-56,02	102,10
Allemagne	812,8	936,9	1077,4	15,27	14,99
Canada	8,8	38,5	44,2	337,5	14,80
Chine	21,2	102,7	37,6	384,43	-63,39
France	1030,5	1223,6	1106,7	18,74	-9,55
Inde	5,6	10,3	5,2	83,92	-49,51
Pays-Bas	612,9	658,5	700,3	7,44	6,35

**Table 2 – Quelques partenaires commerciaux de RBC (source BNB)**

## 2 Opportunités d'exportation vers l'Inde

Nous aborderons la problématique des exportations en deux étapes. On présentera tout d'abord les principaux secteurs de l'économie indienne et on présentera ensuite plus en détails les caractéristiques économiques des états du sud de l'Inde.

### 2.1 L'économie indienne

Pendant les années fastes de l'économie mondiale, l'Inde a vu sa croissance exploser, et rares sont ceux qui contestent que son potentiel de croissance à long terme soit un des meilleurs au monde. Les craintes suscitées par le vif ralentissement qu'a connu le pays à la fin de 2008 ont été de courte durée. Dès le troisième trimestre 2009, le taux de croissance était repassé à 8%, à cause d'une forte demande intérieure, mais aussi et surtout à cause du programme de relance établi avant la récession et qui préconisait de lourds investissements en infrastructure publique.

Dans le domaine de l'énergie, le secteur de l'électricité s'est développé moins vite que la demande, d'où les coupures systématiques qui limitent la capacité d'expansion de l'industrie. L'accès à l'eau est également problématique, seulement 42% des terres arables sont à présent irriguées et les autres sont donc dépendantes des pluies. Les infrastructures de transport sont insuffisantes et leur développement est essentiel pour réduire le coût d'acheminement en particulier des productions agricoles vers les villes pour permettre les conditions nécessaires au processus d'urbanisation. Par rapport aux infrastructures sociales, l'investissement en éducation est indispensable. Même si l'Inde compte sur des élites anglophones et de très bonnes écoles et universités qui forment environ 350.000 ingénieurs par an, 34% de la population adulte reste illettrée et 40% encore n'a pas terminé dix ans d'école. L'offre de main d'œuvre qualifiée est donc insuffisamment dynamique, ce qui pourrait créer des goulots d'étranglement et ralentir l'expansion des secteurs de services informatiques exportables [15].

Le [XII<sup>e</sup> programme politique quinquennal](#) (2012-2017), fondé sur le mantra « *faster, sustainable and more inclusive growth* » définit des objectifs ambitieux en termes d'investissements, dont la réalisation doit être confiée en grande partie au secteur privé national et étranger. L'accent est mis sur certains secteurs-clés, comme les infrastructures et l'énergie. L'Inde mise par ailleurs sur une croissance inclusive, qui devrait être dopée par l'évolution du pouvoir d'achat.

Beaucoup de choses sont à faire en Inde, aussi bien dans le secteur privé que dans les projets publics. Mes interventions se limiteront aux secteurs prioritaires de Bruxelles, c'est-à-dire les secteurs dans lesquels nos entreprises pourront apporter une plus-value :

- Les infrastructures économiques et plus particulièrement de transport ;
- Les technologies de l'information et des communications ;
- La santé ;
- L'environnement et l'eau ; et
- Les produits de consommation.

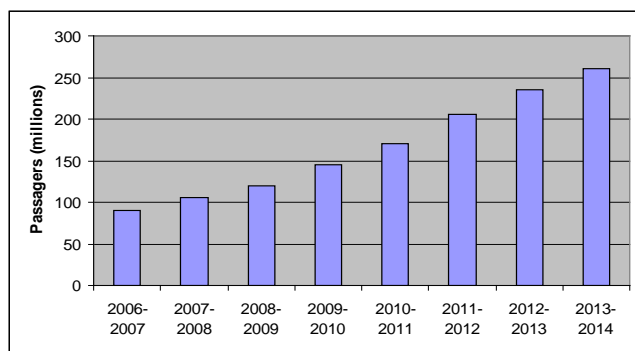
### 2.2 Les infrastructures économiques

Les infrastructures économiques doivent assurer le bon fonctionnement et le développement de l'économie, et soutenir la croissance. Les infrastructures de transport sont quant à eux un élément primordial pour garantir la liberté de déplacement des personnes et des biens.

## 2.2.1 Les aéroports

Le secteur de l'aviation joue un rôle de plus en plus central dans les besoins en croissance rapide de l'Inde ; 40% du commerce extérieur (en valeur), et 95% des passagers à destination et en provenance de l'Inde, utilisent l'avion. *Les principaux aéroports internationaux indiens sont Bangalore, Chennai, Delhi, Hyderabad, Kolkata, Mumbai et Thiruvananthapuram et il y a en outre 88 aéroports nationaux.* Plus de 50% du trafic total passe par les aéroports de Delhi et Mumbai.

L'augmentation récente et spectaculaire du trafic passager et cargo a mis en évidence la *nécessité d'investissements substantiels* pour développer et d'étendre les installations existantes. Le nombre de passagers nationaux et internationaux est passé de 5,1 millions en 1970 à 108,9 millions en 2008-2009, tandis que le fret a augmenté de 81.000 tonnes à 1,7 millions de tonnes en 2008-2009 [4]. Les données démographiques, le tourisme ainsi que l'accroissement des investissements et des activités commerciales semblent indiquer que ces tendances se maintiendront, et l'on s'attend à ce que le trafic de passagers dépassera les 250 millions fin 2014.



**Figure 1 - Evolution du trafic passager**

Pour s'adapter à la demande, les compagnies d'aviation ont passé des commandes importantes d'aéronefs, pour faire passer leur flotte de 271 à 482 appareils. Selon Airbus Industries, la demande d'aéronefs en provenance de l'Inde pourrait s'élever à plus de 1.000 aéronefs au cours des vingt prochaines années. [IndiGo](#), principal transporteur *low-cost* en Inde, vient d'ailleurs de signer un Protocole d'Accord portant sur l'achat de 180 Airbus A320 pour un montant de 15,6 Mds USD.

Cette croissance a également des répercussions importantes sur l'infrastructure aéroportuaire de l'Inde :

- les prévisions montrent clairement que l'on devra augmenter de façon significative la capacité des aéroports internationaux indiens, en particulier Bangalore, Delhi et Mumbai. On estime en effet que l'infrastructure actuelle ne peut supporter qu'une hausse de 20% du trafic passagers et une croissance de 10% du fret, indiquant une possible saturation des aéroports indiens à court terme.
- Les aéroports nationaux existants nécessitent également des améliorations importantes en infrastructure : pistes, contrôle du trafic aérien, communications, terminaux de navigation aérienne, manutention au sol, etc.

Dans le passé, tous les aéroports indiens étaient gérés par l'Autorité des Aéroports de l'Inde (AAI) mais ce système a récemment changé à cause des besoins énormes en capitaux. Aujourd'hui, deux modèles d'investissement dans les aéroports civils sont mis en place.

Le premier modèle correspond aux projets d'investissement rassemblant à la fois le *gouvernement, par le biais de l'AAI, et une joint-venture d'investisseurs privés.* Le

gouvernement dispose d'une position minoritaire dans ces joint-ventures. Les aéroports de New Delhi et de Mumbai font partie des 85 aéroports qui sont gérés selon ce modèle.

Le second modèle correspond aux aéroports dont *les capitaux sont détenus à 100% par le privé*. C'est le cas par exemple des aéroports de Bangalore et d'Hyderabad.

Ces deux modèles illustrent la volonté de faire appel aux investisseurs privés pour financer la modernisation des infrastructures aéroportuaires. « *La propriété privée sera la norme* » pour les aéroports civils a récemment déclaré le Secrétaire d'Etat à l'aviation civile Monsieur Chawla. Mais ces projets de développement ont un coût élevé. L'état indien a prévu une dépense de EUR 80 Mds au cours des 10 prochaines années, dont 80% pour l'achat d'avions.

### 2.2.2 Les ports

L'Inde a un littoral de plus de 7000 Kms avec une tradition maritime qui remonte à plusieurs siècles. Il existe treize « grands ports » *qui sont placés* sous la juridiction du gouvernement fédéral et 187 « ports secondaires et intermédiaires » qui sont contrôlés par le gouvernement de leurs états respectifs.

Le trafic portuaire devrait atteindre 960 millions de tonnes en 2014 et il continuera encore à croître dans les années à venir. On prévoit par exemple que le trafic conteneur augmentera de plus de 10% dans les 5 ans qui viennent.

L'Inde cherche à terme à porter ses capacités portuaires à 1.500 millions de tonnes par an. *Des plans massifs d'investissement ont été programmés par le gouvernement et les différents états, et le secteur privé s'est déjà impliqué*, attiré par le potentiel du pays. Mais les ports indiens ne réussissent pas pour le moment à bénéficier totalement de ce dynamisme économique : congestion et dessertes terrestres inadéquates, lourdeur administrative, lenteur de la privatisation et recours en justice, manque d'espaces, notamment en zones urbaines, ...

Quelques projets en cours dans le sud de l'Inde :

- Construction d'un terminal et d'un parking à plusieurs niveaux pour l'exportation de voitures depuis le port de Chennai. [Hyundai](#) prévoit par exemple d'exporter annuellement 300.000 véhicules depuis le port de Chennai à partir de 2010.
- Le port de Chennai prévoit de construire un terminal avec une capacité de 4 millions de conteneurs « *équivalent vingt pieds* ». Ce projet nécessitera des investissements de l'ordre de EUR 588 millions et sera offert en tant que projet de construction-exploitation-transfert, dans le cadre d'une concession de 30 ans.
- Construction d'un terminal vraquier (liquide) au port de Cochin sur la base d'un partenariat public-privé.

### 2.2.3 Les routes

Le transport de marchandises par route est passé de *6 Mds de tonnes en 1951 à 1.100 Mds de tonnes en 2000* et le trafic passager a aussi augmenté de façon significative. On prévoit que *la croissance annuelle du trafic routier devrait être de 10 à 11%* dans les années à venir. Et le boom actuel dans le secteur automobile pourrait même encore augmenter à l'avenir le taux de croissance du trafic routier.

Alors que le trafic routier a augmenté à un rythme rapide, le réseau n'a pas reçu les investissements adéquats en raison des exigences concurrentes d'autres secteurs. De nombreuses sections routières ont ainsi besoin d'un renforcement de leur capacité, beaucoup de ponts existants ont besoin d'être rénovés ou remplacés et l'entretien du réseau routier est généralement insuffisant :



- 55% des routes ne disposent pas de revêtement ;
- 40% des villages de moins de 1.500 habitants ne sont pas reliés au réseau routier.

Ces insuffisances engendrent des surcoûts importants pour l'économie indienne. Le gouvernement a estimé le surcoût en carburant à EUR 420 millions par an et l'usure supplémentaire des véhicules à EUR 3 Mds. Et il convient d'ajouter à ces chiffres les coûts humains et matériels des très nombreux accidents de circulation. La situation est d'autant plus préoccupante que le nombre de véhicules augmente très rapidement.

Finalement, les autoroutes constituent moins de 2% du réseau routier, mais supportent près de 40% du trafic total.

#### **2.2.4 Les routes ferroviaires**

La société d'état *Indian Railways* (IR) possède l'un des plus grands réseaux ferroviaires du monde avec *environ 109.000 kilomètres de voies*. Elle est aussi l'un des plus grands employeurs du pays avec 1.6 million de travailleurs.

IR était quasiment au bord de la faillite il y a encore à peine 5 ans. L'entreprise n'était plus compétitive et avait perdu une importante part de marché au profit du transport routier. Toutefois, le gouvernement indien a réussi à redresser IR en réduisant les coûts et en instaurant une politique de chargement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ces mesures ont permis d'accroître la capacité de chargement du réseau de 25% mais restent insuffisantes. En effet, la rapide augmentation des échanges internationaux et du transport ferroviaire intérieur exerce une grande pression sur le réseau ferré. Cette pression a peu de chances de se relâcher à court terme car on prévoit que le trafic des marchandises connaîtra au cours des années à venir une croissance annuelle de 8 à 10%, et le trafic des passagers une croissance annuelle de 6 à 8%. Pour relever ces défis, IR a annoncé qu'elle allait déployer *un ambitieux plan d'investissement d'une valeur de EUR 64 Mds pour la période 2008-2018*.

Le plus grand projet ferroviaire - et le plus grand projet d'infrastructure de l'Inde - réside dans la création d'un corridor consacré au transport de marchandises. Ce corridor reliera les ports des côtes est et ouest de l'Inde, jusqu'à New Delhi et au Pendjab. Ce projet d'aménagement, dont le cout est estimé à EUR 4 Mds, est actuellement mis en œuvre grâce à des partenariats public-privé. D'autres corridors de transport de marchandises doivent suivre qui mèneront à terme à la création d'un réseau de 11.500 kilomètres.

En Inde, la plupart des gares situées dans les grandes villes métropolitaines gèrent individuellement plus de passagers que l'ensemble des aéroports indiens réunis. Mais les gares ferroviaires n'ont généralement pas été conçues et ne sont pas équipées pour gérer un nombre si important de passagers ; elles ne procurent pas un accès facile aux trains et sont généralement vétustes. *IR projette de moderniser à court terme 50 gares [5]*.

*Le secteur privé aura la possibilité de participer à certaines initiatives*, notamment à des projets de conception, de construction et de maintenance, ainsi qu'à l'aménagement de gares de marchandises, de parcs logistiques et de parcs de conteneurs pour le service intérieur. Certains secteurs ont été jugés particulièrement propices aux *partenariats public-privé*, notamment les gares ferroviaires et du Metro, les structures de projet spéciales pour la fabrication de locomotives, de wagons et d'autres équipements ferroviaires, ainsi que l'exploitation de trains de wagons porte-conteneurs.

Comme mentionné précédemment, les projets d'infrastructures peuvent être public, privé ou en partenariat public/privé. Il faudra donc être attentif aux appels d'offres lancés par le gouvernement fédéral ou les gouvernements régionaux, et on devra se faire connaître auprès des entreprises privées indiennes actives dans le secteur des infrastructures.

## **2.3 Les technologies de l'information et des communications**

L'accélération de la croissance économique qu'a connue l'Inde ces dernières années a créé des opportunités tant sur le marché intérieur, que dans l'exportation de logiciels et de services. L'émergence rapide des TIC indiennes sur le marché mondial a également agi comme un catalyseur pour la croissance interne de l'Inde, y compris dans des domaines tels que l'immobilier, l'automobile, le tourisme, les chemins de fer et les banques.

Le chiffre d'affaires des TIC a atteint EUR 73 Mds en 2012 et correspondait à 7,5% du PIB, comparativement à 1,2% pour l'exercice 1997-1998. En dépit de quelques ralentissements, les entreprises informatiques indiennes et du secteur des TIC ont survécu à l'effondrement des marchés financiers en se réorientant vers de nouveaux produits et les pays des marchés émergents afin de réduire leur dépendance vis-à-vis des États-Unis et du Royaume-Uni.

L'industrie des TIC emploie 2.8 millions de travailleurs en Inde, et sa croissance a entraîné la croissance dans des secteurs connexes tels que la sécurité ou les transports ; chaque emploi TIC créé contribue en moyenne à la création de 4 emplois dans des secteurs connexes.

Compte tenu de l'importance du secteur des TIC, et les besoins en informatique des sociétés indiennes, le gouvernement indien n'impose *aucune taxe sur l'importation de logiciels*. L'Inde est également un signataire de l'accord sur les technologies de l'information de l'OMC qui prévoit une exonération de taxes douanières pour une large gamme de produits informatiques tels que les PC, les imprimantes et les serveurs informatiques.

### **2.3.1 Les services informatiques**

L'Inde est le leader de l'*outsourcing* (avec plus de 50% du marché mondial) devant la Chine, et la Malaisie. [Tata Consulting Services](#) (TCS), [Cognizant](#) et [Infosys](#) sont les trois principaux exportateurs indiens. TCS propose des logiciels pour le secteur bancaire, les assurances, la comptabilité et les industries des soins de santé. Les logiciels bancaires d'Infosys (*Bankaway*, *Finance* et *PAYAWAY*) ont été largement adoptés. Finalement, beaucoup de petites entreprises indiennes sont spécialisées dans le développement logiciel pour les secteurs bancaires, financiers et comptables.

L'Inde est également le leader incontesté du *Business Process Outsourcing*<sup>1</sup> (BPO) avec encore de fortes perspectives de croissance. On estime en effet que 90 % du marché du BPO est encore inexploré. Le Royaume-Uni est le principal marché BPO au sein de la communauté Européenne, en particulier pour les finances et la comptabilité, les ressources humaines. Les principales sociétés indiennes de BPO sont [3iInfoTech](#), [MindTree](#), [NIIT SmartServe](#), et [Infinite Computer Solutions](#).

Finalement, les centres d'appels, le traitement des réclamations d'assurance, les bases de données juridiques, le développement de contenu numérique, l'éducation en ligne, la numérisation des données, les ressources humaines et les services Web sont d'autres segments de marché où l'Inde a commencé à se spécialiser au niveau mondial.

### **2.3.2 Les télécommunications**

L'Inde comptait 31.53 millions de lignes fixes... et 929 millions de mobiles fin 2013.

---

<sup>1</sup> Sous-traitance d'activités « *back office* » : facturation, comptabilité, traitement des ventes en ligne, ...

### 2.3.2.1 Les lignes fixes

L'Inde possédait le 7ème réseau mondial de téléphonie fixe en 2007. Mais le secteur était en fort ralentissement en raison de la forte concurrence des offres mobiles. Avec un taux de pénétration très faible, de l'ordre de 4%, ce secteur se caractérise par un fort déséquilibre entre les zones rurales où la densité téléphonique est inférieure à 2% et les zones urbaines où elle dépasse 30%. La privatisation progressive de la téléphonie fixe a mis fin au monopole des opérateurs publics, mais ils resteront dans l'avenir les principaux acteurs de la croissance.

### 2.3.2.2 La téléphonie mobile

Avec une base d'abonnés de plus de 929 millions, le système de télécommunications mobiles en Inde est le deuxième plus grand dans le monde après la Chine. 80% des mobiles utilisent la technologie GSM contre seulement 20 % pour le CDMA.

### 2.3.3 Opportunités pour les entreprises bruxelloises

RBC possède un secteur TIC très dynamique. Il emploie environ 30.000 personnes (8.5% de l'emploi privé) et contribue à près de 20% du PIB bruxellois. Le secteur TIC à Bruxelles se caractérise par la présence d'entreprises de services et de production qui sont très actives dans un certain nombre de niches où elles occupent une position de leader : éditeurs de logiciels et solutions informatiques, solutions à base de cartes intelligentes, solutions pour les organismes financiers.

Dans ce secteur fort dépendant des innovations, les entreprises bruxelloises auront un meilleur taux de réussite sur le marché indien en passant par le biais d'un partenariat ou d'une joint-venture technologique ou commerciale avec une entreprise indienne.

## 2.4 La santé

Le système de santé indien est paradoxal dans le sens où le « *tourisme médical* » y est très développé, alors qu'une majorité de la population n'a accès qu'à des soins de santé de base. Cela est dû à l'omniprésence du secteur privé qui a recours à la clientèle étrangère pour se financer.

Les dépenses dans le secteur de la santé ont atteint plus de EUR 55 Mds en 2012 [7]. Environ la moitié de ces dépenses sont prises en charge par le privé actuellement, notamment par la *création de cliniques*. On estime que l'Inde aura *besoin de 1,75 millions de lits supplémentaires d'ici à 2025*. Le secteur public ne devrait pouvoir contribuer qu'à seulement 15 ou 20% de cet investissement...

Les infrastructures existantes, surtout dans les petites villes et les zones rurales, sont également insuffisante pour répondre à la demande toujours croissante des besoins de la population indienne. Moins de 10% de la population est couverte par une assurance maladie, et l'Inde a trois fois moins de médecins par habitants que la Chine, et 100 fois moins que les États-Unis [8].

### 2.4.1 L'industrie de la technologie médicale

L'industrie de la technologie médicale indienne est très concurrentielle et fragmentée avec des entreprises nationales fabriquant principalement des produits médicaux de base à faible valeur ajoutée, et des multinationales qui importent ou fabriquent localement des équipements médicaux haut de gamme.

Le gouvernement indien n'a pas jusqu'à présent été proactif en encourageant le développement d'une industrie nationale. Il n'existe pas d'incitants pour pousser les industriels locaux ou les sociétés étrangères à mettre en place des unités de production en Inde. En outre, *les droits de douane favorisent les importations par rapport à l'industrie locale*. Contrairement à la Chine, qui encourage la fabrication d'équipements, les lois indiennes imposent des frais de douanes plus élevés sur les matières premières

que sur les produits finis. Par exemple, le titane importé pour la fabrication de stimulateurs cardiaques est taxé à 23,89%, alors que les importations du stimulateur cardiaque lui-même le sont à 9,36%. En conséquence, dans de nombreux cas, le coût d'un produit fini fabriqué dans le pays reste supérieur à un produit importé.

#### **2.4.2 L'industrie pharmaceutique et bio pharmaceutique**

Même si le marché pharmaceutique indien a connu une croissance moyenne annuelle de 20 à 25% au cours des années 90, sa taille actuelle représente environ 1% du marché mondial en valeur et 8% en volume. Ceci met en évidence l'aspect extrêmement compétitif du marché pharmaceutique indien. Il existe un écart de prix de 1 à 7, ou plus, sur un grand nombre de médicaments par rapport au prix de vente en Europe ou aux Etats-Unis. Cette situation spéciale fait de l'Inde un marché fortement exportateur (en volumes du moins) et faiblement importateur : 70% des principes actifs et 95% des formulations sont produits localement.

L'*Indian Patent Act* de 1970 a permis le développement rapide d'une industrie indienne des médicaments génériques marquée par la seule reconnaissance de brevets portant sur les processus de production, et non sur les molécules. Cette stratégie a permis à l'Inde de se constituer une industrie pharmaceutique possédant des coûts de production parmi les plus faibles au monde [14].

Le 3<sup>ème</sup> amendement de l'*Indian Patent Act*, passé en 2005, marqua un changement de cap décisif pour l'industrie pharmaceutique indienne en apportant la reconnaissance des brevets portant sur les molécules, et a permis de mettre en place *un environnement favorable au développement d'une industrie pharmaceutique basée sur la recherche et le développement, et la protection de la propriété intellectuelle.*

#### **2.4.3 La biotechnologie**

L'industrie de la biotechnologie indienne projette d'atteindre un chiffre d'affaire de EUR 8,5 Mds en 2017, et une croissance annuelle de 22%. Les principaux facteurs de succès de l'industrie indienne de la biotechnologie sont les suivants :

- Un important bassin de scientifiques et d'ingénieurs qualifiés (y compris des Indiens non résidents qui fournissent un bassin de spécialistes expérimentés;
- Des installations de recherche et réseaux institutionnels actuels et futurs;
- Une présence traditionnelle et importante dans la production de produits génériques. En outre, l'Inde a aussi les espèces de flore et de faune les plus diversifiées, donnant aux sociétés de biotechnologie l'avantage additionnel d'effectuer efficacement leurs activités de recherche et de découverte de médicaments.
- Le soutien solide et soutenu de l'état sous forme de mesures incitatives fournies aux échelons fédéral et provincial est également un autre facteur important expliquant la croissance de l'industrie de la biotechnologie en Inde.

Tous ces facteurs encouragent aussi les sociétés étrangères à investir ou à envisager d'investir en Inde pour tirer profit des retombées et des avantages liés au fait de faire affaire dans ce marché émergent.

Les cluster [Brussels Lifetech](#) de [Impulse.Brussels](#) (l'ancienne Agence Bruxelloise pour l'Entreprise, ABE) devrait s'intéresser de près au marché indien à cause du boom dans la mise en place de cliniques privées et la croissance époustouflante des entreprises biotechnologiques et pharmaceutiques en Inde.

## **2.5 L'environnement et les énergies renouvelables**

La dégradation de l'environnement en Inde est induite à la fois par la pauvreté et par un secteur industriel en plein essor. Et comme l'Inde va continuer de connaître, sur les plans démographique, économique et social, un développement important dans les années à venir, ces dégradations vont augmenter...

### **2.5.1 La dégradation et la pollution des sols**

La dégradation des sols est un autre souci majeur en Inde. La terre, soumise à des conditions climatiques extrêmes, y est fragile et exposée à l'érosion et à différents types de dommage. Les causes principales en sont la déforestation, le surpâturage, les pratiques agricoles intensives, et l'irrigation mal contrôlée avec notamment des techniques de drainage insuffisantes. On considère que 57% des terres en Inde sont déjà dégradées, et que 27% d'entre elles souffrent d'un grave degré d'érosion. Enfin, le remplacement irréfléchi d'une agriculture saisonnière soumise à la mousson par une agriculture intensive dépendante de l'irrigation est à l'origine de l'appauvrissement, et parfois même de l'empoisonnement des terres agricoles.

### **2.5.2 L'eau**

L'eau est devenue un problème écologique et économique majeur. On estime que plus de 70% des eaux de surface sont polluées par les rejets domestiques, les déchets industriels, ou les engrais et les pesticides. 200 millions d'Indiens n'ont pas accès à une source d'eau potable et on estime que deux millions de personnes, pour les 3/4 de jeunes enfants, meurent chaque année de diarrhées et de dysenteries causées par l'eau. La quantité d'eau disponible par habitant en Inde a été divisée par trois durant les cinquante dernières années. L'Inde doit également faire face aux déchets rejetés par les effluents des égouts domestiques et des industries, principalement celles de l'alimentaire, du textile, et du papier. *Sur les plus de trois mille villes que compte l'Inde, très peu sont équipées pour la collecte et le traitement des eaux usées.* Toute cette pollution est directement rejetée dans les canaux et les fleuves, contribuant également à la dégradation des eaux marines et du milieu côtier.

### **2.5.3 L'air**

Après la terre et l'eau, l'air n'est pas plus épargné par les pollutions de tout genre. L'industrialisation et l'urbanisation de l'Inde, associées à son immense population et à une pauvreté rampante, sont les causes d'une pollution de l'air qui provoque chaque année le décès prématuré de plus de deux millions de personnes. Le transport est devenu une source importante de pollution dans les grandes villes indiennes. L'industrie, très dépendante du charbon et du pétrole, est une autre source de pollution de l'air importante en Inde. Le charbon, qui entre à 70% dans la production de l'électricité, compte pour plus de la moitié de la consommation d'énergie du pays, suivi par le pétrole (30%). L'Inde est le troisième producteur mondial de charbon, mais sa faible valeur calorifique et sa haute teneur en cendres en fait un combustible peu rentable et extrêmement polluant. De plus, les industries les plus nocives pour la qualité de l'air comme celles de l'acier, du ciment, ou des fertilisants sont en pleine expansion...

### **2.5.4 Les ordures ménagères et les déchets**

Avec l'urbanisation grandissante, la montée de la classe moyenne, et les changements de modes de consommation, la quantité d'ordures ménagères en Inde augmente chaque jour et constitue un problème environnemental majeur. *Les villes ont vu leur volume d'ordures multiplié par 10 durant les cinquante dernières années* et on estime qu'il pourrait encore tripler d'ici 25 ans.

L'Inde importe et recycle des pays développés plus d'un million de tonnes de déchets toxiques par an. Au prix de risques sanitaires et écologiques énormes, des dizaines de milliers d'ouvriers sont employés dans le démontage de navires, d'appareils ménagers et d'ordinateurs usagés pour en extraire les métaux destinés à être recyclés pour le marché intérieur.

### 2.5.5 Les initiatives gouvernementales

L'Inde ne reste cependant pas immobile devant les problèmes écologiques qui l'assaillent. Le gouvernement, qui a pris conscience depuis les années soixante-dix de ce nouvel enjeu, a créé de nombreuses institutions environnementales, publiques ou indépendantes, pour assister ses différents ministères. La plus éclatante réussite du gouvernement vient de son *programme pour les énergies non conventionnelles*. L'Inde est d'ailleurs le seul pays au monde qui soit doté d'un ministère séparé exclusivement dédié aux énergies renouvelables. Avec une population vivant à 70% dans les campagnes où l'approvisionnement en électricité est coûteux et difficile, les énergies solaires, éoliennes, et issues des petites centrales hydroélectriques représentent une source énergétique propre et accessible partout. *L'énergie éolienne est en plein développement* et le pays possède un potentiel encore riche dans ce domaine. L'Inde se classe déjà parmi les superpuissances éoliennes avec une production de 3.000 mégawatts et une capacité potentielle nette d'environ 45.000 mégawatts dans un avenir relativement proche. *L'énergie solaire* est quant à elle une précieuse alternative pour les régions rurales où l'installation de lignes électriques conventionnelles est compliquée. Déjà, 700.000 cellules photovoltaïques ont été installées dans tout le pays, principalement pour l'éclairage des rues et des maisons, mais également pour les lanternes solaires et quelque 3.000 pompes à eau pour l'irrigation, un marché qui est loin d'être saturé.

## 2.6 Les produits de consommation

Le commerce de détail est l'un des secteurs les plus dynamiques de l'Inde. Afin de mieux l'appréhender et cerner le profil des consommateurs indiens, nous vous en décrivons quelques spécificités :

1. **Données démographiques favorables** – Les deux-tiers de la population indienne ont moins de 35 ans. L'Inde abrite 20% de la population mondiale ayant moins de 25 ans. Nous assistons à une vague de jeunes adultes entrant dans la société de consommation de l'Inde avec de nouveaux modes de vie, des exigences et une demande insatiable pour les marques de grande consommation.
2. **L'urbanisation rapide** - Le pays s'urbanise à un rythme rapide avec près de 50 villes de plus de un million d'habitants. Mumbai et Delhi seront les deuxièmes et troisièmes villes les plus peuplées au monde en 2015.
3. **L'économie indienne est en plein essor** - La plupart des prévisionnistes s'attendent à ce que l'Inde connaisse une croissance annuelle de 7 à 9% au cours des cinq prochaines années, ce qui alimentera une forte croissance de la demande des consommateurs.
4. **La classe moyenne augmente** – La classe moyenne indienne était estimée à 250 millions de personnes en 2007 et devrait atteindre 600 millions de personnes d'ici 2030. On constate également la montée en puissance de gens « riches » ayant un revenu supérieur à 100.000 USD. Le pouvoir d'achat de la classe moyenne est en hausse, grâce à la disponibilité de crédit et à la croissance des revenus d'environ 15% par an.
5. **L'émergence** du commerce de détail organisé – 97% du commerce de détail est encore assuré par des magasins « traditionnels ». Mais de nouvelles formes de commerce de détails apparaissent dans les villes indiennes avec l'apparition de centres d'achats par exemple.

## 2.7 L'économie des états du sud de l'Inde

L'Inde est un état fédéral, qui comprend 28 états établis sur des bases essentiellement linguistiques, et 7 territoires créés pour des raisons politiques ou historiques (Delhi, Pondichéry). L'Inde est une fédération laïque avec un pouvoir central siégeant à Delhi et des *gouvernements régionaux, dotés de larges compétences*, à la tête de chacun des états de l'Union indienne. Les états détiennent de larges pouvoirs dans le domaine de l'éducation, de la santé, de l'économie et de la police. Les territoires possèdent comme particularité d'être administrés par le gouvernement central.



Les 4 principaux états du sud de l'Inde sont l'[Andhra Pradesh](#), le [Karnataka](#), le [Kerala](#) et le [Tamil Nadu](#) :

Etat	Capitale	Superficie (km <sup>2</sup> )	Population en 2011 (million d'habitants)
Andhra Pradesh	Hyderabad	276.754	84.65
Karnataka	Bangalore	191.791	61.13
Kerala	Trivandrum	38.863	33.39
Tamil Nadu	Chennai	130.058	72.18

**Table 3 – Principaux états du sud de l'Inde (source : [recensement](#) de 2011)**

### 2.7.1 L'état d'Andhra Pradesh

L'agriculture est la source principale de revenu pour l'économie de l'état d'Andhra Pradesh (AP). Le riz, le tabac, le coton et le sucre de canne sont les principales cultures. L'AP connaît aussi un certain succès dans le domaine *des technologies de l'information et des communications (TIC) et les biotechnologies* :

- Hyderabad est connue comme la seconde Silicon Valley indienne après Bangalore, et ses exportations dans le domaine des TIC ont dépassé 10 Mds USD en 2013.
- La [Genome Valley](#) est un pôle biopharmaceutique situé à Hyderabad qui abrite plus de 100 entreprises et plusieurs centres de R&D en biotechnologie.

### 2.7.2 L'état de Karnataka

L'état de Karnataka possède quelques uns des plus grandes industries du secteur public de l'Inde. [Hindustan Aeronautics](#) par exemple produit des avions de combat pour l'armée de l'air indienne et emploie plus de 9.500 employés.

Le Karnataka est le *leader dans le secteur des technologies de l'information* en Inde et sa capitale Bangalore est connu comme la Silicon Valley de l'Inde. Bangalore possède également le plus grand *biocluster* d'Inde ; la moitié des entreprises indiennes travaillant en biotechnologie y sont situées.

### 2.7.3 L'état de Kerala

L'économie du Kerala est principalement agricole. La noix de coco sur la côte, le thé et le café sur les hauteurs, sont cultivés de manière intensive comme le caoutchouc (91% de la production nationale) et les épices. La pêche en mer et ses industries de transformation sont aussi des activités importantes. Le commerce, le bâtiment, les transports, *l'industrie textile et le tourisme* sont les autres secteurs importants de l'économie.

### 2.7.4 L'état de Tamil Nadu

Les villes de Coimbatore, Erode et Tirupur abritent les plus gros *exportateurs de vêtements en Inde*.

Chennai, la capitale du Tamil Nadu, est parfois surnommé « *The Detroit of Asia* ». De nombreuses entreprises automobiles y sont implantées. On peut citer par exemple [Hyundai](#), [Ford](#), [BMW](#), [Mitsubishi](#), [Komatsu](#), [Nissan](#), [Renault](#), [Daimler Trucks](#), [Royal Enfield](#), [Caterpillar](#), [Michelin](#), [Mahindra & Mahindra](#), etc.

La fabrication de *matériel électronique* est aussi en pleine croissance. Des entreprises comme [Nokia](#), [Flextronics](#), [Motorola](#), [Sony-Ericsson](#), Foxconn, [Samsung](#), [Cisco](#) et [Dell](#) ont choisi Chennai pour établir leur centre de fabrication en Asie du Sud. [Ericsson](#) a également un centre de recherche et de développement à Chennai.

### 2.7.5 Opportunités dans les états du sud de l'Inde

Les gouvernements des états du sud de l'Inde détiennent de larges pouvoirs. Il sera important de se créer un réseau de contacts dans les différents ministères et institutions afin d'être tenu au courant des règlements, des projets et des opportunités.

Les secteurs clés abordés plus haut dans le document sont également importants dans le Sud.



## Références

- [1] Service Economique Régional de New Delhi, Ambassade de France. *Le financement des infrastructures en Inde*. Décembre 2010. Disponible sur : <http://www.webexportlorraine.com/sice/images/pdf/revuepresse/inde-infra.pdf>
- [2] Flanders Investment & Trade. *Landendossier India*. Octobre 2010. Disponible sur : [http://www.portofantwerp.com/appp/sites/default/files/landendossier\\_fit\\_india.pdf](http://www.portofantwerp.com/appp/sites/default/files/landendossier_fit_india.pdf)
- [3] UK Trade & Investment. *Sector briefing: Ports opportunities in India*. 2010. Disponible sur : [http://www.ukti.gov.uk/download/114342\\_102619/Ports\\_Sector\\_in\\_India.pdf.html](http://www.ukti.gov.uk/download/114342_102619/Ports_Sector_in_India.pdf.html)
- [4] UK Trade & Investment. *Sector briefing: Airport opportunities in India*. 2010. Disponible sur : [http://www.ukti.gov.uk/download/115729\\_103120/Airports\\_Sector\\_in\\_India.pdf.html](http://www.ukti.gov.uk/download/115729_103120/Airports_Sector_in_India.pdf.html)
- [5] UK Trade & Investment. *Sector briefing: Railway opportunities in India*. 2010. Disponible sur : [http://www.ukti.gov.uk/download/113503\\_102208/Railway\\_Sector\\_in\\_India.pdf.html](http://www.ukti.gov.uk/download/113503_102208/Railway_Sector_in_India.pdf.html)
- [6] De Morgen. *Le diamant d'Anvers passe aux mains des Indiens*. Mars 2010. Disponible sur : <http://www.presseurop.eu/fr/content/article/216071-le-diamant-d-anvers-passe-aux-mains-des-indiens>
- [7] UK Trade & Investment. *Sector Briefing: Healthcare Opportunities in India*. 2010. Disponible sur : [http://www.ukti.gov.uk/download/115101\\_102896/Healthcare\\_Sector\\_in\\_India.pdf.html](http://www.ukti.gov.uk/download/115101_102896/Healthcare_Sector_in_India.pdf.html)
- [8] Deloitte. *Medical technology industry in India – Riding the growth curve*. Juillet 2010, 28 pages.
- [9] Michel Testard. *Pourquoi L'Inde ?* Pearson Education France. 2010, 279 pages.
- [10] UK Trade & Investment. *Sector Briefing: Environment & Water Opportunities in India*. 2010. Disponible sur : [http://www.ukti.gov.uk/download/118606\\_104101/Environment\\_and\\_Water\\_Sector\\_in\\_India.pdf.html](http://www.ukti.gov.uk/download/118606_104101/Environment_and_Water_Sector_in_India.pdf.html)
- [11] UK Trade & Investment. *Sector Briefing: Biotechnology and Pharmaceutical Opportunities in India*. 2010. Disponible sur : [http://www.ukti.gov.uk/download/109862\\_102895/Biotechnology\\_and\\_Pharmaceutical\\_Sector\\_in\\_India.pdf.html](http://www.ukti.gov.uk/download/109862_102895/Biotechnology_and_Pharmaceutical_Sector_in_India.pdf.html)
- [12] Ranjini Manian. *Doing Business in India for Dummies*. Wiley Publishing. 2007, 342 pages.
- [13] Pete Engardio. *CHINDIA – How China and India Are Revolutionizing Global Business*. McGraw Hill. 2006, 364 pages.
- [14] Romain Launay, Jean-Christian Le Meur, Emmanuel Moreau. *L'industrie pharmaceutique indienne : de la copie aux génériques ... et au delà ?* Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, France. Novembre 2004. Disponible sur : [http://www.cgm.org/themes/.../Rapport\\_Pharma\\_Inde070205.doc](http://www.cgm.org/themes/.../Rapport_Pharma_Inde070205.doc)
- [15] Edgardo Torija-Zane. *Inde : les défis de la croissance*. Natixis. Décembre 2010. Disponible sur : <http://www.globalix.fr/content/inde-les-defis-de-la-croissance>
- [16] Dennis Gijbrechts, *Les relations commerciales de la Belgique avec l'Inde*. ACE. Octobre 2013. Disponible sur : <http://www.abh-ace.be/>