En janvier 1997, le gouvernement de l'Inde a approuvé et publié les lignes directrices pour l'investissement du secteur privé dans le réseau routier national. Ces lignes directrices portent sur les points suivants :

- L'investissement dans les études de faisabilité.
- La participation dans des sociétés à vocation spécifique dans lesquelles le gouvernement de l'Inde et (ou) l'administration nationale des autoroutes de l'Inde (National Highway Authority of India - NHAI) ont une participation pouvant atteindre 30 p. 100.
- La construction de routes dans le cadre de contrats de construction-exploitation-transfert.
- L'investissement dans les obligations qui seront émises par le gouvernement de l'Inde et (ou) par la NHAI.

De plus, on a adopté une législation pour faciliter l'expropriation des terrains, supprimant ainsi un des obstacles les plus importants rencontrés au cours des années précédentes.

Le ministère des Transports de surface a déterminé que trois projets importants, d'une valeur de 310 millions de dollars américains, devraient faire l'objet d'un appel d'offres à l'échelle mondiale. Ces projets de construction-exploitation-transfert sont la route qui va de Jaipur à Kishanagarh, dans le Rajsathan, celle qui relie Hosur à Krishnagir, dans le Karnataka, et celle qui relie Tindivanam à Chengalpattu, dans le Tamil Nadu. Dans les trois cas, il s'agit de projets de routes à quatre voies dont la longueur totale sera de 240 kilomètres et pour lesquels un permis d'exploitation de 30 ans sera accordé.

AVIATION

La fin de l'exercice 1996-1997 a été marquée par un ralentissement sensible dans le secteur de l'aviation. En avril 1997, le gouvernement a annoncé une nouvelle politique interdisant l'investissement étranger direct ou indirect dans les compagnies aériennes nationales. Cette politique, qui a probablement été adoptée en vue d'appuyer Indian Airlines, a, à nouveau, arrêté la coentreprise entre Tata et Singapour Airlines, dont la réalisation tarde depuis longtemps, et amené une compagnie aérienne nationale du secteur privé, Jet Airways, a décider de se départir de la participation étrangère de 40 p. 100 dans son capital-actions avant la fin de l'année. Selon les experts de l'industrie, le secteur de l'aviation en Inde aura besoin d'un investissement d'un milliard de dollars américains d'ici 2010, et ces personnes se demandent actuellement d'où cet argent proviendra.

L'activité en matière d'infrastructure aéroportuaire a aussi été sporadique au cours de la dernière année. L'exemple le plus remarquable a été le projet d'aéroport international près de Bangalore. Suite à des disputes politiques à propos du projet qui avait été accordé à Tata Raytheon dans le cadre d'un contrat de construction-propriété exploitation, le projet fait l'objet d'un nouvel appel d'offres pour sa réalisation en vertu d'un contrat de construction-exploitation-transfert. Après un examen récent, le gouvernement a annoncé qu'il permettra aux États et aux entreprises étrangères d'investir dans le développement aéroportuaire, mais qu'il ne permettra pas aux entreprises étrangères d'avoir une participation de 100 p. 100 et que tous les projets devront être réalisés dans le cadre de contrats de construction-exploitation-transfert.

Bien qu'il n'y ait pas d'augmentation considérable des activités dans ce secteur, les affaires continuent. Plusieurs sociétés canadiennes sont en train de consolider leur présence sur le marché en Inde dans des domaines comme les hélicoptères, l'avionique et (ou) l'électronique et les simulateurs.

Contraintes

AUTOMOBILE

La demande toujours croissante de véhicules exige une augmentation équivalente de l'élément offre de l'industrie automobile, laquelle est réalisée par l'entrée de nouveaux intervenants nationaux et étrangers. La concurrence est donc intense.
La demande continue de produits d'origine de qualité demeure une préoccupation essentielle. De plus, même si l'Inde possède un avantage sur les pays développés du point de vue de ses coûts de main-d'oeuvre qui sont inférieurs, elle souffre de nombreux désavantages du point de vue des coûts plus élevés des matières premières et des niveaux de production plus faibles.

PORTS

Bien que l'adoption de *l'ordonnance de modification de la Loi sur les ports de 1997* annonce une nouvelle ère de participation du secteur privé dans le secteur des ports au niveau fédéral, la grande majorité des ports relèvent de la juridiction des États. On peut encore s'attendre à des retards découlant de la formulation d'une nouvelle politique.

CHEMINS DE FER

Il n'y a presque aucun changement dans le contexte des affaires.

TRANSPORT URBAIN ET ROUTES

Comme ces secteurs viennent de s'ouvrir à la participation du secteur privé, nous nous attendons à des retards inévitables du fait que les bureaucrates en sont encore à apprendre à travailler avec le secteur privé. Comme dans d'autres domaines, il y aura une courbe d'apprentissage, de part et d'autre, au niveau de l'élaboration des projets, des appels d'offres, de la transparence et de la mise en oeuvre.

C'est l'aménagement des routes qui offre le plus de potentiel, avec l'adoption récente de changements dans la politique au niveau de l'investissement privé et de l'expropriation des terrains. Les entreprises doivent être prêtes à réaliser des projets dans le cadre de contrats de construction-propriété-exploitation-transfert ou de variantes de ces contrats.

AVIATION

La politique gouvernementale actuelle est très fluide, ce qui n'est pas encourageant pour l'investisseur étranger. Toutefois, l'industrie fait davantage connaître ses préoccupations et commence à se regrouper pour formuler des propositions de politique qui seront présentées au gouvernement.

Contexte des affaires

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

Le secteur indien de l'automobile continue d'être dominé par les fabricants d'automobiles étrangers. Les sociétés qui souhaitent être actives dans ce secteur devraient s'attendre à réaliser ces projets dans le cadre de coentreprises, de transferts de technologie et d'investissements. Le secteur tout entier a été libéralisé et les obstacles à l'importation ont été considérablement allégés. Les collaborations et les coentreprises pour la fabrication de véhicules et de composants et de pièces en Inde pour utilisation locale et pour vente au Canada ou sur des marchés tiers offrent d'excellentes chances de réussite. Le potentiel pour réaliser des exportations directes du Canada vers l'Inde semble un peu limité.

PORTS

À l'heure actuelle, le contexte des affaires dans le secteur portuaire est positif. Un volume record de 227,13 millions de tonnes de marchandises a été manutentionné dans les 11 principaux ports du pays au cours de l'année financière 1996-1997, ce qui dépasse le chiffre de 1995-1996, qui étaient de 215 millions de tonnes. Il y a eu une augmentation de 5,5 p. 100 dans le trafic total des marchandises manutentionnées dans les principaux ports. Le gouvernement fédéral et les États font une priorité de l'agrandissement des ports.

Bien que ce secteur connaisse des changements importants, les sociétés peuvent s'attendre à des degrés variables de retard continu et à un besoin de préciser les politiques. Cette situation est prévisible car des organismes du palier fédéral, des États et du secteur privé formulent simultanément des politiques de privatisation des ports et d'investissement dans ce domaine, lesquelles entraîneront sans aucun doute des chevauchements ou des contradictions dans les lignes directrices.

Les sociétés intéressées par des possibilités d'affaires feraient bien de collaborer avec des agents ou représentants locaux afin de leur permettre de se retrouver plus facilement dans la bureaucratie et dans les réseaux d'entreprises locaux.