

SOMMAIRE

Edito: Participer à la construction de l'Inde

L'Economie Indienne

Brèves de Jurisprudence

FRANKLIN
SOCIÉTÉ D'AVOCATS

26, avenue Kléber 75116 Paris
Tél. : 33 (0) 1 45 02 79 00
Télécopie : 33 (0) 1 45 02 79 01/02/03
www.franklin-paris.com
info@franklin-paris.com

EDITO

Participer à la construction de l'Inde

C'est toujours avec la volonté de vous faire partager sa connaissance des questions économiques et juridiques propres au marché indien que le Cabinet Franklin vous présente ce nouveau numéro de sa Newsletter. Dans les précédents numéros de la *Newsletter du Pôle Inde*, nous avons étudié les tendances économiques du marché indien, la réglementation nationale en matière d'investissements étrangers et les différentes modalités d'entrée sur le marché indien. Ces sujets étaient en relation avec une thématique générale : comment réussir son entrée sur le marché indien.

Nous nous concentrons dorénavant sur les principales questions juridiques auxquelles peuvent être confrontées les entreprises françaises intervenant dans les secteurs clés du marché indien. Dans chacun des prochains numéros de notre Newsletter, nous aborderons les questions juridiques propres à un secteur indien propice aux investissements des entreprises françaises et nous alerterons les investisseurs potentiels sur les différents écueils qu'ils sont susceptibles d'y rencontrer. Naturellement, nous tâcherons aussi de proposer aux investisseurs potentiels des solutions pour surmonter ces difficultés.

Dans ce numéro, nous étudierons ce qui pourrait être le secteur le plus porteur pour les investissements en Inde, puisque de lui dépendra la pérennité de la réussite économique de l'Inde – le secteur des infrastructures. Il est indéniable que les infrastructures actuelles de l'Inde sont dans un état déplorable, ce qui pourrait sérieusement compromettre la pérennité de la croissance économique du pays. Mais cette situation n'est pas figée. Le gouvernement fédéral et les gouvernements des différents Etats indiens (quel que soit le parti politique au pouvoir) reconnaissent la nécessité de développer de meilleures infrastructures afin d'entretenir et de stimuler la croissance économique du pays. Pour ceux d'entre vous qui sont sensibles à la politique indienne, une telle unanimité est très rare sur la scène politique indienne et doit être particulièrement saluée. Mais il y a mieux encore : non seulement le problème est reconnu aux différents échelons de l'administration indienne, mais celle-ci a d'ores et déjà formulé des politiques et promulgué des lois visant à favoriser les investissements étrangers dans ce secteur. Comme toujours en Inde, investir dans un secteur économique n'est pas sans difficulté, et le secteur des infrastructures ne fait pas exception à la règle. Les articles de cette newsletter passent en revue les opportunités, les enjeux et les difficultés juridiques que les entreprises françaises peuvent rencontrer sur le marché indien des Infrastructures. Nous espérons que vous y trouverez des informations intéressantes et utiles.



Bradley Joslove
Responsable du Pôle Inde



Introduction

Le déficit d'infrastructures : Un créneau à exploiter (Editorial spécial)



Personnellement, voyager en Inde a toujours été un plaisir et, outre des perspectives professionnelles passionnantes, ce pays réserve de merveilleuses découvertes à tous ceux qui le visitent. Mais ce que je redoute vraiment lors de mes déplacements professionnels en Inde, ce sont les longs trajets en voiture pour se rendre d'un point de la ville à un autre, en espérant arriver à l'heure au prochain rendez-vous. Il en est souvent ainsi dans les grandes villes, qu'il s'agisse de Chennai, Hyderabad, Bangalore, Pune et – la pire de toutes – Mumbai.

Lorsque j'ai visité Mumbai lors de mon premier voyage en Inde en Octobre 2005, voyant que nous étions en retard pour un rendez-vous très important, j'ai proposé d'abandonner la voiture pour prendre le train local. Mon collègue indien m'a répondu par un « non » catégorique.

Par la suite, j'ai lu des statistiques concernant le problème de saturation de la capacité des trains de Mumbai qui m'ont laissé sans voix. En moyenne, plus de 5.000 passagers s'entassaient aux heures de pointe dans des rames de 9 wagons dont la capacité est pourtant limitée à 1.700 personnes.

Les passagers dépassent littéralement des portes et des fenêtres et vont même jusqu'à s'asseoir sur le toit. La densité du trafic annuel s'élève à environ 255 millions de passagers par km de voie ferrée, ce qui semble être le record mondial pour le transport ferroviaire de passagers.

Ceci n'est qu'un exemple tiré de mon expérience personnelle. Il est de fait qu'à l'heure actuelle l'Inde manque cruellement d'infrastructures. Il est également de fait que l'Inde ne pourra pas maintenir son niveau de croissance (une moyenne de 8,8% sur les 5 dernières années, tombée à 6,7% en 2008-2009), à moins que le pays n'améliore ses infrastructures. Cet essor économique repose en effet sur des bases très précaires, dans la mesure où le pays manque cruellement de grandes routes, de ponts modernes, de transports en commun, de ports, d'aéroports, de réseaux d'électricité fiables et d'eau potable. Voici quelques exemples particulièrement significatifs de ce problème qui accroît la difficulté de faire des affaires en Inde.

Exemples de défis en matière d'infrastructure

- La vitesse moyenne des véhicules de transport de marchandise sur les routes indiennes saturées ne dépasse pas 30 km/h. Le constructeur japonais Suzuki affirme qu'il lui faut parfois jusqu'à 10 jours pour acheminer ses voitures depuis son usine de Gurgaon, au nord de l'Inde, jusqu'au port de Mumbai sur la côte ouest (soit un trajet de 1.450 km). Ceci s'explique en partie par les ralentissements rencontrés aux 3 frontières d'Etat traversées par ce parcours, où les conducteurs doivent s'arrêter le temps que les agents contrôlent leurs papiers. C'est également dû au fait que la traversée des grandes villes indiennes engorgées est interdite aux poids lourds dans la journée, car ils risqueraient de paralyser un trafic déjà très dense.
- Il y a quelques années, la société Nokia Corp. a perdu un chargement de milliers de téléphones portables en provenance de son usine de Chennai, l'aéroport local n'ayant pu mettre les caisses d'appareils à l'abri des intempéries, faute de place.
- Il y a quelques années, pour approvisionner le secteur des télécommunications alors en plein essor, la société Cisco avait décidé d'essayer de faire produire localement certains composants. Elle avait ainsi confié à une autre entreprise indienne basée à Chennai, au sud de l'Inde, la production de téléphones IP. Bien que, selon Cisco, les produits fabriqués répondaient bien aux normes internationales de qualité, Cisco a dû expédier des composants par avion pour palier la lenteur du transit portuaire, ce qui a engendré un surcoût de fabrication considérable et a compromis la viabilité du projet tout entier.



Bangalore étant pratiquement dépourvue de transports en commun, la société indienne Infosys Technologies doit dépenser 5 millions de dollars par an pour affréter bus, monospaces et taxis pour assurer le transport quotidien de ses 28.000 salariés entre leur domicile et leur lieu de travail à Electronics City, la technopole située dans la banlieue de Bangalore. En raison des inévitables bouchons, les salariés peuvent mettre plus de 4 heures par jour pour effectuer ce trajet.

Il ne s'agit là que de quelques exemples de problèmes que les entreprises peuvent rencontrer en Inde. Mais pour les fonds d'investissement et les acteurs industriels de ce secteur, il faut voir dans le déficit d'infrastructures en Inde une opportunité unique d'investir et de participer à la construction de l'Inde.

Et le potentiel est immense. On estime que d'ici 2010-2011, l'Inde aura consacré un total de 514 milliards de dollars au développement des infrastructures dans tous les secteurs d'activité. Encore plus encourageant, le gouvernement indien reconnaît qu'il est urgent de développer les infrastructures en Inde et que cela n'est pas possible sans le concours du secteur privé.

Au cours des dix dernières années, l'Inde a progressivement renoncé à l'idée que seuls les pouvoirs publics peuvent et doivent se charger de l'ensemble des infrastructures publiques. Aujourd'hui, le gouvernement tient à combler le manque d'investissements des 60 dernières années. Ainsi, 30,1% des 514 milliards de dollars – soit environ 154,7 millions de dollars – proviendront des investisseurs privés.

De nouveaux grands projets de construction de grands axes routiers, de ports, d'aéroports, de systèmes de transports urbains et de centrales électriques ont été imaginés et les acteurs du secteur privé, indiens et étrangers, sont encouragés à investir et à participer à leur réalisation effective.

Parmi ces projets, beaucoup sont déjà en cours, comme en témoignent les centaines de chantiers, les foules d'ouvriers et les forêts de grues qu'on voit apparaître à Mumbai et dans les principales villes du pays. Ceux d'entre vous qui sont déjà allés en Inde sauront sûrement immédiatement de quoi je parle.

Exemples de projets de dépenses publiques en matière d'infrastructures

- En prévision d'une accentuation du trafic portuaire au cours des cinq à six prochaines années, le gouvernement indien a prévu de consacrer 20,6 milliards de dollars au développement des ports existants et à la construction de nouveaux ports dans le cadre de partenariats publics-privés (PPP).
- Pour désengorger les aéroports, le gouvernement a prévu d'investir 9,7 milliards de dollars au total dans les infrastructures aéroportuaires d'ici 2011.
- De même, pour améliorer et étendre le réseau routier indien, l'Inde a entrepris, de manière progressive, le plus grand projet routier en Inde, baptisé « *National Highways Development Project* » (ou NHDP), dont l'objectif est de relier toutes les grandes villes indiennes. Les fonds réunis par le gouvernement indien atteignent la somme colossale de 87,2 milliards de dollars, y compris des emprunts souscrits auprès de la Banque Mondiale, de la Banque Asiatique de Développement et de la Banque Japonaise pour la Coopération Internationale, sur une période de 5 ans.
- Quant au secteur indien de l'électricité, il est confronté à un grave problème d'inadéquation de l'offre à la demande, situation incompatible avec une croissance économique durable. Le gouvernement indien a compris qu'il est crucial de résoudre ce problème et a prévu d'investir 150 milliards de dollars pour augmenter considérablement la capacité de production.





Outre le potentiel d'investissement qu'il représente, le secteur des infrastructures offre aux entreprises françaises de travaux publics la possibilité de profiter du surcroît d'activité que ces investissements ne manqueront pas de générer dans ce secteur. Les entreprises françaises pourront en effet intervenir tant dans la conception que dans la réalisation des projets. Les entreprises disposant de technologies ou d'outils industriels de pointe nécessaires à ce secteur pourront les concéder sous licence ou les vendre à leurs homologues indiens chargés de l'exécution de ces projets d'infrastructures.

L'importance et la diversité des perspectives ainsi ouvertes ont suscité un vif intérêt auprès des entreprises étrangères, notamment françaises, et tout le monde veut profiter de ce boom. Mais toute la difficulté est de transformer ces perspectives en activité prospère, ce qui nécessite une planification rigoureuse et la prise de décisions stratégiques. Malgré le soutien du gouvernement indien, d'importants obstacles demeurent et compliquent considérablement la tâche de tous ceux qui souhaitent se lancer dans le secteur des infrastructures. Les articles de cette newsletter ont pour but de vous donner un aperçu des difficultés que vous pourrez rencontrer dans ce secteur en Inde et vous proposer des solutions concrètes pour les surmonter.

Investissements Directs Etrangers (IDE) et Cadre Réglementaire

Tous les acteurs clés du secteur des infrastructures (en particulier le gouvernement) reconnaissent que le développement des infrastructures indiennes nécessite un afflux massif d'IDE. Il convient de rappeler ici qu'en 2007, la CNUCED a classé l'Inde au deuxième rang mondial des pays les plus attractifs pour la localisation des IDE (derrière la Chine) et qu'une grande partie de ces IDE devait être destinée au secteur des infrastructures.

Toutefois, bien que le gouvernement indien en ait reconnu la nécessité, l'afflux d'IDE vers le secteur des infrastructures est longtemps resté soumis à des contrôles stricts. Ceci s'explique surtout par les pressions politiques et populistes internes exercées sur les gouvernements successifs. Au cours de l'exercice 2007-2008, le gouvernement a surmonté ces pressions et a considérablement réformé les politiques régissant le secteur des infrastructures, notamment pour concentrer les flux d'IDE vers ce secteur.

Plafonds Sectoriels des IDE

À l'heure actuelle, pour un grand nombre d'activités du secteur des infrastructures, le gouvernement autorise les IDE dans le cadre de la procédure automatique (qui ne nécessite pas l'accord préalable du Comité de Promotion des Investissements Etrangers, le « *Foreign Investment Promotion Board* » ou FIPB).

Les principaux plafonds sectoriels d'IDE

- les IDE sont autorisés à hauteur de 100% pour les projets de construction et d'entretien des routes, des routes nationales, des ponts et tunnels routiers, des autoroutes et des ports.
- les IDE sont autorisés à hauteur de 100% dans le secteur des infrastructures hôtelières. Les industries du tourisme comprennent les complexes hôteliers et résidentiels, les transports terrestres, aériens et maritimes destinés au tourisme, les parcs d'attractions ou de loisirs, les infrastructures sportives et les centres de soins pour touristes, ainsi que les infrastructures et agences événementielles.
- les IDE sont autorisés à hauteur de 100% en matière de promotion immobilière, notamment pour des projets de construction et d'aménagement urbain, sous réserve qu'ils portent sur une surface d'au moins 50.000 m² et que le capital de la société soit d'au moins 10 millions de dollars s'agissant d'une filiale à 100% ou 5 millions de dollars s'agissant d'une joint-venture avec des partenaires indiens. La réglementation prévoit également l'interdiction, pendant une durée de 3 ans à compter de la constitution de ce capital minimum, de rapatrier l'investissement initial, c'est-à-dire l'intégralité de l'investissement réalisé par voie d'IDE, sans l'accord préalable du FIPB.
- pour les aéroports, les IDE sont autorisés à 100%, mais la participation étrangère dans la modernisation des aéroports existants ne peut excéder 74% dans le cadre de la procédure automatique, alors que depuis février 2006, la participation étrangère à la création de nouveaux aéroports est autorisée à hauteur de 100% dans le cadre de la procédure automatique.



Le FIPB étudie également les propositions d'investissements étrangers au cas par cas, lorsque les IDE ne sont pas autorisés dans le cadre de la procédure automatique ou lorsque les investissements envisagés excèdent les plafonds fixés pour chaque secteur. Le FIPB sert également de point de contact pour tous les autres investissements, notamment pour les grandes sociétés multinationales qui ont d'importants projets d'investissements qui ne rentrent pas clairement dans le cadre des politiques en vigueur en matière d'IDE.

La procédure d'appel d'offres



Dans la limite des plafonds applicables aux IDE, la plupart des marchés d'infrastructures sont attribués aux sociétés ou consortiums privés par le gouvernement (central ou celui de l'Etat concerné, selon la nature du projet) à l'issue d'une procédure transparente d'appel d'offres. La procédure d'appel d'offres applicable aux marchés d'infrastructures (y compris les PPP) comprend 3 étapes.

La première étape correspond généralement à la publication de l'appel d'offres par la personne publique compétente et à la réponse des personnes intéressées sous la forme d'une Demande de Qualification (« *Request for Qualification* » ou RFQ) ou d'une Manifestation d'Intérêt (« *Expression of Interest* », ou Eoi). A ce stade, les candidats soumettent leurs plans ou propositions techniques pour la réalisation du projet. Ces propositions sont alors examinées par un comité technique spécial formé par l'administration concernée et chargé de présélectionner des candidats qualifiés pour la seconde étape de la procédure.

Lors de la seconde étape, généralement appelée Demande de Propositions (« *Request for Proposal* » ou RFP) ou appel à propositions financières, les candidats soumettent leurs offres financières. Les informations demandées lors de cette étape sont en principe limitées aux offres financières et au respect des conditions juridiques

stipulées dans le projet de contrat de concession. Les termes du marché sont fixés en fonction de la nature du projet et de ses sources de revenus. Lors de cette seconde étape, la proposition financière constitue le principal critère de sélection d'un candidat et le marché est généralement attribué au soumissionnaire qui propose le meilleur prix. Les détails du marché sont ensuite négociés avec le candidat retenu et le contrat de concession signé entre les parties, ce qui constitue la troisième et dernière étape de la procédure d'appel d'offres.

En théorie, les trois étapes de cette procédure devraient se dérouler sans encombre, mais c'est rarement le cas en pratique. Cette procédure est plus dogmatique que participative. Dans bien des cas, l'administration opère encore selon un modèle socialiste, exigeant avant tout que les acteurs privés se conforment à l'ensemble des conditions fixées par l'administration dans la Demande de Propositions ou dans le contrat de concession. La marge de négociation est donc très limitée.

Dans certains cas, les RFP sont rédigées de telle manière que non seulement la personne publique dicte ses conditions aux candidats privés, mais qu'elle refuse en parallèle d'assumer les risques et les responsabilités qui en découlent. Ainsi, dans un récent projet d'aéroport, le cahier des charges rédigé par la personne publique imposait au prestataire de veiller à ce que, pour chaque passager, le laps de temps maximum entre l'enregistrement et l'embarquement ne dépasse pas X minutes. En revanche, elle refusait de prendre tout engagement de qualité de service s'agissant des contrôles de sécurité (effectués par les autorités administratives), ce qui aurait pourtant permis au prestataire de respecter ses propres engagements en matière de qualité de service. Dans plusieurs autres cas, la transparence de la procédure d'appel d'offres a été contestée, entraînant des retards dans l'exécution du projet en raison des poursuites engagées par les candidats évincés.

Ces exemples montrent bien que la participation privée dans les projets d'infrastructures en Inde n'en est encore qu'à ses débuts. Toutefois, les autorités indiennes sont en train de s'attaquer à ces problèmes et le Ministère des Finances (du gouvernement indien) a établi des directives concernant la procédure d'appel d'offres qui s'appliquent à l'ensemble des marchés publics d'infrastructures ouverts au secteur privé. Ces directives nouvelles devraient faciliter la mise en œuvre de la procédure d'appel d'offres.



Il faut également évoquer les projets d'infrastructures réalisés dans le cadre de PPP. Au cours des dix dernières années, le gouvernement central et les différents Etats ont eu de plus en plus tendance à recourir aux PPP pour palier les carences d'infrastructures les plus graves. Les résultats sont encourageants. Le recours aux PPP est devenu la norme pour les grands marchés d'infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aéroportuaire, portuaire et autres). Le Plan de Subvention des PPP dans le Secteur des Infrastructures (« *Scheme for Financial Support to PPPs in Infrastructure (Viability Gap Funding Scheme)* ») a été annoncé en 2004 et ses modalités de fonctionnement ont été mises en place en 2005. Ce plan apporte une aide financière aux PPP sous forme de subventions, immédiates ou à terme, afin d'assurer la viabilité commerciale du projet. Le gouvernement ou la personne publique maître de l'ouvrage peut octroyer des aides supplémentaires imputées sur son budget. En conséquence, la priorité est accordée aux PPP, et les montages plus traditionnels ne sont envisagés que pour les marchés dont on pense qu'ils ne susciteront pas l'intérêt du secteur privé. Le PPP est également soumis à la procédure d'appel d'offres évoquée ci-dessus, la différence étant que l'appel d'offres est alors précédé par un accord de partenariat signé entre la

personne publique et un ou plusieurs acteurs privés. Ce partenariat est généralement appelé « consortium PPP » ou simplement « consortium ». Les gouvernements (au niveau central et des Etats) ont tendance à se montrer plus favorables à cette approche dans la mesure où elle leur assure un certain degré de contrôle et de souplesse dans l'exécution du marché et la maîtrise d'ouvrage.

L'Inde est devenue l'une des destinations privilégiées pour les projets de PPP et réserve de belles perspectives d'avenir pour les entreprises capables de négocier et de s'associer aux administrations concernées.

Des défis et des solutions uniques

Bien que la politique indienne en matière d'IDE soit très aboutie, le cadre juridique et réglementaire (ou, parfois, l'absence d'un tel cadre) qui la sous-tend fait parfois obstacle à l'injection de capitaux privés étrangers pourtant nécessaires au secteur indien des infrastructures. Dans d'autres cas, des questions politiques et populistes passent au premier plan et entravent considérablement la réalisation des projets d'infrastructures. Cet article a pour objet de présenter certains des écueils propres à ce secteur et de proposer des solutions pour en venir à bout.

Acquisition foncière

Pour beaucoup de projets, l'acquisition foncière a sans doute été et sera encore à l'avenir l'une des principales pierres d'achoppement. Dans le secteur industriel et dans celui des infrastructures, certains projets ont même dû être abandonnés devant la contestation des propriétaires fonciers locaux opposés au rachat de leurs terrains pour y implanter ces projets. Le récent fiasco du projet d'usine TATA Nano, dans le Bengale occidental, et les déboires du projet de voie rapide dans le Karnataka (« *NICE corridor* ») en sont des exemples notoires. Dans bien des cas, la contestation survient lorsque les terrains sont achetés à bas prix (fixé par le gouvernement en tenant compte du coût du déplacement et de la réinstallation des propriétaires) et que le même terrain prend ensuite de la valeur en raison du projet pour lequel il a été acheté. Les propriétaires locaux (paysans pour la plupart) se sentent souvent lésés et demandent un prix plus élevé pour leurs terres. Ils forment alors un recours en justice contre l'exécution du projet et attendent que le tribunal ait tranché, ce qui peut prendre plusieurs années. Les propriétaires locaux savent que le consortium ne peut se permettre de retarder de plusieurs années l'exécution du projet et utilisent donc ce recours comme outil de marchandage pour obtenir un meilleur



prix. Dans certains cas, les partis politiques s'en mêlent pour tirer un profit politique du litige, généralement présenté comme une lutte contre le capitalisme.

Il est primordial pour les entreprises privées de ne pas s'empêtrer dans un litige foncier car ceci pourrait bien compromettre l'ensemble de leur projet. Tirant les leçons de précédentes expériences, des entreprises privées ont trouvé des solutions originales pour éviter de tels litiges. Certains consortiums privés ont obtenu du gouvernement qu'il leur accorde des terrains n'appartenant pas à des propriétaires privés. Par défaut, ils appartiennent souvent à l'Etat et, par conséquent, la propriété ou l'acquisition de ces terrains ne donne lieu à aucun litige. Dans d'autres cas, les consortiums privés, en collaboration avec le gouvernement, ont mis en place des programmes complets de réinstallation prévoyant l'attribution d'autres terrains aux propriétaires concernés. Ces mesures ont permis de réduire radicalement le nombre de litiges relatifs aux acquisitions foncières. Il est primordial pour toute entreprise dont le projet implique l'acquisition de foncier de mettre en place une stratégie pour limiter tout risque de litige.

Tarification

Les grands projets d'infrastructures sont régis par des contrats de concession conclus entre les pouvoirs publics et les acteurs du secteur privé. Les modalités de détermination du prix et du niveau de prestation requis varient selon le secteur. S'agissant des routes, autoroutes, aéroports et ports, c'est généralement le ministère compétent qui fixe les tarifs. Il est déjà arrivé, dans certains cas, que le ministère concerné décide unilatéralement de modifier les tarifs. Cette pratique a donné lieu à d'importants litiges qui ont compromis des projets entiers. Heureusement, dans la plupart des cas, les tribunaux indiens ont sanctionné cette modification unilatérale des tarifs et les cocontractants privés ont été indemnisés. Toutefois, en général, les dommages et intérêts accordés ne permettent pas de compenser les pertes subies par le cocontractant privé, essentiellement en raison du délai nécessaire pour obtenir un jugement. Il faut donc impérativement prévoir dans le contrat de concession une procédure d'arbitrage rapide en cas de litige entre les parties.

Bien que beaucoup d'administrations refusent ces clauses d'arbitrage, la situation est en train d'évoluer et quelques contrats de concession ont récemment été soumis à l'arbitrage d'un tiers indépendant à Singapour. Il faut espérer que cette nouvelle tendance se confirme.

Une autre solution plus commerciale pourrait être de ne pas dépendre uniquement des tarifs fixés par les ministères mais d'identifier et de prévoir d'autres sources de revenus en accord avec le ministère. Par exemple, dans un récent marché d'infrastructures routières, le consortium privé a non seulement pu faire payer l'utilisation de la route (au tarif fixé par le Ministère des Transports Terrestres) mais a également obtenu le droit d'aménager certains terrains situés de part et d'autre de la chaussée. Ces terrains ont été aménagés et loués pour y exploiter des activités commerciales et industrielles, et le consortium privé a pu louer les terrains aménagés au prix du marché. Toutefois, ce droit doit impérativement être clairement défini et prévu dans le contrat de concession.





Bureaucratie

Le sort de votre projet d'infrastructures peut parfois dépendre de vos rapports avec la bureaucratie indienne. Comme nous l'avons vu dans nos précédents articles, même si le secteur des infrastructures est ouvert aux IDE, la bureaucratie s'invite souvent dans la prise de décisions et dans la réalisation du projet.

Ainsi, il faut absolument que les fonctionnaires indiens chargés du dossier considèrent les entreprises privées concernées comme leurs « partenaires » et non comme leurs concurrents.

Voici quelques conseils à suivre

1. Avoir des relations bien placées au sein des différents ministères et autres organes administratifs a son importance. Vos contacts peuvent s'avérer déterminants, notamment dans la négociation des contrats de concession.
2. Mettez votre interlocuteur de votre côté. Faites en sorte qu'il se sente important et prenez garde à ne jamais le traiter avec condescendance.
3. Si vous n'êtes pas d'accord avec ce que dit votre interlocuteur, mieux vaut ne pas lui opposer directement votre point de vue. Montrez que vous tenez compte de ce qu'il vous dit, mais que votre propre proposition pourrait convenir mieux à l'ensemble des parties.
4. Ne jamais faire « perdre la face » à un fonctionnaire devant d'autres personnes, en particulier devant ses collègues.
5. La bureaucratie indienne est extrêmement centralisée, l'essentiel du pouvoir décisionnel étant concentrée aux échelons les plus élevés (*Joint Secretary* et échelons supérieurs). C'est pourquoi il est important de veiller à négocier et obtenir l'engagement des bonnes personnes.
6. Les fonctionnaires sont mutés d'un département à un autre au gré des caprices de leurs responsables politiques. Il est donc important de conserver des traces de vos négociations avec chaque fonctionnaire. Si un nouvel interlocuteur vous est affecté, vous devrez pouvoir lui montrer l'état d'avancement des négociations et les points qui ont déjà été réglés.
7. Dans la mesure du possible, mieux vaut éviter de « court-circuiter » un fonctionnaire en demandant à un ministre d'annuler sa décision. Gardez à l'esprit qu'après les prochaines élections le ministre pourrait ne plus être en poste, alors que le fonctionnaire ou l'un de ses collègues sera encore là et qu'il se souviendra de vous.

Partis Politiques

Les partis politiques et leurs ministres jouent un rôle majeur dans l'allocation des budgets et des marchés d'infrastructures en Inde. Il est essentiel d'entretenir de bonnes relations avec eux car alliées à une bonne offre technique et commerciale, ces relations suffisent le plus souvent à obtenir le marché convoité.

Toutefois, il est également de fait que dans de nombreux cas, des pots de vin auraient été versés en échange de l'attribution de marchés au profit de sociétés privées. Il est vivement recommandé aux candidats à des marchés publics d'infrastructures en Inde de ne se livrer à aucune forme de corruption.

La législation anti-corruption est particulièrement sévère (elle prévoit notamment des sanctions pénales) et elle est appliquée de plus en plus pour déceler les malversations dans les marchés d'infrastructures. Même si les pouvoirs publics (sous le contrôle des partis politiques au pouvoir) font preuve de laxisme dans l'application de cette législation, ce n'est pas le cas des partis d'opposition.

En outre, en cas de changement de gouvernement suite aux élections, l'opposition arrivée au pouvoir fera diligenter des enquêtes minutieuses sur les allégations de corruption, afin de discréditer le gouvernement précédent. Les entreprises privées impliquées dans ces malversations en font généralement les frais.





EN BREF

ACTUALITÉ ECONOMIQUE



- Le 6 juillet 2009, le nouveau gouvernement du Dr. Manmohan Singh a présenté son projet de budget pour l'exercice 2009-2010. Entre autres mesures, le gouvernement a annoncé une hausse significative du budget consacré au développement du réseau routier national et la Société de Financement des Infrastructures Indiennes (« *India Infrastructure Finance Company* ») s'est vue autorisée à refinancer 60% des emprunts bancaires souscrits pour des projets de PPP, ce qui représente un investissement total d'environ 15,38 milliards d'euros dans des projets d'infrastructures sur les 18 mois à venir.
- Après avoir construit en Chine sa première usine d'assemblage située hors d'Europe, Airbus étudie à présent la possibilité d'en créer une deuxième en Inde. L'avionneur étudie certains sites des Etats du Karnataka et du Tamil Nadu pour localiser son usine qui sera dotée d'une piste d'environ 2.600 mètres de long et d'installations permettant de peindre et de tester les appareils, ainsi que de procéder aux opérations finales de livraison. Cette nouvelle usine d'assemblage, qui devrait être opérationnelle d'ici 3 ou 4 ans, permettrait de développer le marché indien de l'aéronautique civile, qui passerait alors d'environ 1 milliard d'euros à près de 2,6 milliards d'euros d'ici 2014.
- France Télécom, l'australien Telstra et l'américain AT&T ont engagé des discussions avec l'opérateur malais Maxis Communication en vue d'acquérir une participation minoritaire au capital d'Aircel, l'un des principaux opérateurs indiens, basé au Tamil Nadu. France Télécom envisage d'acquérir 20 à 25% du capital d'Aircel.
- Peugeot-Citroën devrait implanter une usine de production de véhicules de taille moyenne près d'Hyderabad ou de Chennai, au sud de l'Inde. Ce projet représenterait un investissement de l'ordre de 350 millions d'euros.
- Le groupe parisien Fives, qui intervient dans le domaine de l'ingénierie industrielle (équipements de procédés et usines clé en main) et de la gestion de grands projets pour de nombreux secteurs industriels, vient de créer une filiale à Chennai, en Inde. Cette filiale, baptisée Fives India Engineering & Project Private Limited, se consacrera aux secteurs du ciment, des équipements automobiles, de l'aluminium, de l'énergie nucléaire, de l'acier et de l'inox.
- Eveready Industries India Limited, le troisième producteur mondial de piles carbone-zinc, a annoncé son projet d'acquérir 80% du capital de la société française Uniross SA, spécialisée dans la fabrication de piles rechargeables et de chargeurs.
- La première édition de l'Euro-India Transportation Systems (EITS), manifestation consacrée à l'Inde et aux PME, se tiendra à Metz, du 17 au 19 novembre 2009. De grandes entreprises européennes du secteur des systèmes de transport participeront à l'évènement et rencontreront des sociétés indiennes qui souhaitent investir et mettre en place des joint-ventures ou des partenariats en matière de recherche et développement.





ACTUALITÉ JURIDIQUE



- En juillet 2009, le Département de la Politique et de la Promotion Industrielle rattaché au Ministère du Commerce et de l'Industrie a clarifié le régime des IDE en matière de promotion immobilière, en précisant que la période de 3 ans pendant laquelle les investisseurs ne peuvent rapatrier leur mise (« *lock-in* ») et qui s'applique aux investissements étrangers dans des projets immobiliers, concerne l'intégralité du montant de l'IDE, contrairement à une précédente interprétation selon laquelle cette période ne concernait que l'investissement initial réalisé sous forme d'IDE, s'agissant des investissements étrangers divisés en plusieurs tranches.
- Le ministre en charge des entreprises a publié les nouvelles dispositions de la Loi sur la Concurrence de 2002. Ces nouvelles dispositions, entrées en vigueur le 20 mai 2009, soit près de 7 ans après la promulgation de la loi, portent sur les accords anti concurrentiels et l'abus de position dominante. Bien que les dispositions relatives au contrôle des concentrations n'aient pas encore été publiées, la Commission Indienne de la Concurrence a déjà commencé à statuer sur des cas d'ententes, dont le plus récent concerne la compagnie aérienne indienne Jet Airways Limited, sommée de s'expliquer sur son alliance avec sa concurrente, la société Kingfisher Airlines Limited, et notamment sur le partage de leur main d'œuvre et les accords de « partage de code » conclus entre ces deux sociétés.
- Le Ministère des Finances a annoncé un plan qui imposera aux sociétés indiennes cotées de maintenir un capital flottant minimum de 25%. Les sociétés cotées dont les fondateurs détiennent plus de 75% des actions seront tenues d'accroître leur capital flottant de 5% par an, jusqu'à ce qu'au moins 25% du capital soit entre les mains du public. L'autorité indienne des marchés financiers (le Securities and Exchange Board of India) devrait bientôt annoncer une modification des règles de cotation (Equity Listing Agreement) dans ce sens.
- Le Projet de Loi sur les Sociétés 2008, dont l'ambition était de simplifier et de moderniser le droit indien des sociétés en remplaçant la Loi sur les Sociétés de 1956, a été présenté au Parlement indien en octobre 2008. Il est cependant devenu caduc avec la dissolution du Parlement indien début 2009, suite aux élections générales. Dès la reconstitution du Parlement indien, le projet de Loi sur les Sociétés 2009 a été présenté à la chambre basse du Parlement le 3 août 2009.



Cette newsletter ne constitue pas un avis ou une opinion juridique concernant des faits ou des circonstances précis. Le contenu de la newsletter a pour seul but d'apporter des informations générales.