

24 FÉVRIER 2025

# « Make India Cheap Again » Opportunités d'investissement dans les infrastructures indiennes



**Xinghang LI**  
Managing Director  
SYNCICAP AM

*Inspiré par la croissance économique remarquable de la Chine au cours des 30 à 40 dernières années, le Premier ministre indien Narendra Modi a adopté une stratégie de développement connue sous le nom de « modèle chinois ». Le succès de ce modèle est attribué à des investissements substantiels dans les infrastructures visant à stimuler la demande intérieure et à attirer d'importants flux de capitaux étrangers. La croissance potentielle future de l'Inde dépend également de ses investissements dans les infrastructures, qui constituent un secteur important des marchés boursiers nationaux du pays.*

*L'Inde a annoncé un important plan d'investissement de 1,4 trillion de dollars pour la période 2019-2025. Cet investissement fait partie du « National Infrastructure Pipeline » (NIP), qui se concentre sur des secteurs clés tels que l'énergie, les routes, les chemins de fer et le développement urbain. Pour l'année fiscale 2024-2025, le gouvernement indien a alloué plus de 133,86 milliards de dollars au développement des infrastructures dans le cadre de l'initiative « PM Gati Shakti ».*

## CHEMINS DE FER

L'Inde a une longue histoire avec les chemins de fer, le premier train de passagers ayant circulé le 16 avril 1853 entre Bori Bunder, à Mumbai, et Thane. Ce n'est qu'en 1909, soit plus de 50 ans plus tard, que les trains indiens ont été équipés de toilettes, à la suite des plaintes de passagers qui en déploraient l'inconvénient.

Près de 170 ans plus tard, l'Inde a un besoin urgent de moderniser son réseau ferroviaire. De nombreux trains indiens sont vétustes et surchargés. Certains trains sont même obligés de voyager avec les portes des wagons ouvertes afin de contenir plus de passagers ! Par ailleurs, les trains indiens doivent également augmenter leur vitesse de circulation pour accroître la capacité de transport et réduire la congestion sur les voies.

En moyenne, l'Inde construit 14,5 km de nouvelles voies ferrées par jour, ce qui équivaut à la construction de l'ensemble du réseau ferroviaire français tous les 5 à 6 ans. En outre, plus de 90 % du réseau ferroviaire indien a été électrifié.

L'Inde investit également beaucoup dans le nouveau système de train à grande vitesse, le « Vande Bharat Express ». Depuis janvier 2025, l'Indian Railway exploite 136 trains « Vande Bharat

Express », qui relie plusieurs villes et régions du pays. Ces trains à « moyenne vitesse » roulent à environ 120 km/h et les passagers peuvent profiter de sièges inclinables et d'une connexion wifi à bord.



L'Inde disposera aussi bientôt de son premier vrai train à grande vitesse, qui utilise la technologie japonaise du Shinkansen. Il en coûtera par passager environ 3 000 roupies, soit 35 USD, et mettra moins de trois heures pour parcourir les 508 kilomètres qui séparent Mumbai d'Ahmedabad (où l'Inde souhaite accueillir les Jeux Olympiques de 2036). L'Inde a pour objectif de produire des trains à grande vitesse pouvant atteindre 280 km/h, avec

une vitesse opérationnelle moyenne de 250 km/h. Les sociétés « Integral Coach Factory » (ICF) et « Bharat Earth Movers Limited » (BEML) ont été chargées de la fabrication de ces trains à grande vitesse, la BEML produisant des wagons à 3,35 millions USD par unité.

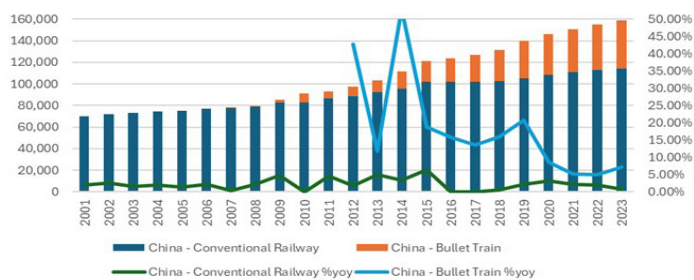


Source : Universal Group of Institutions

Si l'Inde suit un modèle de développement similaire à celui de la Chine, il est en effet probable que l'étendue de son réseau ferroviaire double au cours des 20 prochaines années.

Cette croissance ambitieuse de l'infrastructure ferroviaire permettra d'améliorer la connectivité, mais aussi de soutenir le développement économique en améliorant l'efficacité des transports et en réduisant la durée des trajets. L'accent mis sur le train à grande vitesse permettra de moderniser davantage le réseau de transport de l'Inde, ce qui le rendra plus compétitif à l'échelle mondiale.

## Chemin de fer en exploitation en Chine (km)



Source : China National Bureau of Statistics

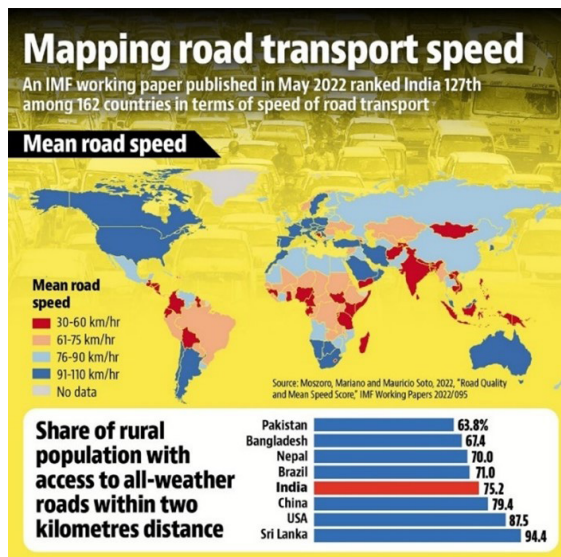
## Chemin de fer en exploitation en Inde (km)



Source : World Bank

## AUTORUTES

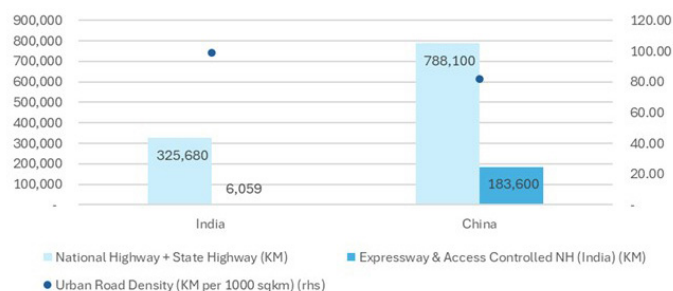
Bien que les routes nationales ne représentent que 1,8 % de l'ensemble des routes indiennes, elles accueillent environ 40 % du trafic routier du pays. Cependant, le réseau routier national de l'Inde est l'un des plus lents au monde en termes de vitesse moyenne, en raison des embouteillages, des accidents et de la mauvaise qualité des chaussées.



Source : FMI

Des investissements importants sont nécessaires dans des autoroutes à péages pour soutenir la croissance économique rapide de l'Inde. Dans le cadre du « Bharatmala Pariyojana » (projet de route vers la prospérité) annoncé en 2017, l'Inde prévoit de développer 34 800 kilomètres d'autoroutes nationales, dépassant ainsi la longueur actuelle du réseau autoroutier français. Le coût de la construction est estimé à 70 milliards de dollars. Au 31 octobre 2024, des projets couvrant 26 425 kilomètres (76 %) ont déjà été attribués et 18 714 kilomètres (54 %) ont été construits. En 2014, l'Inde construisait 28,3 kilomètres d'autoroute par jour, un chiffre qui passa à 68,8 kilomètres par jour en 2023. Malgré ce rythme de construction rapide, l'Inde reste à la traîne par rapport à la Chine dans ce secteur.

## Route urbaine (autoroute nationale et nationale) Longueur en Inde et en Chine (km)



Note : les voies rapides sont des autoroutes à accès contrôlé avec une chaussée divisée conçue pour la circulation des véhicules à grande vitesse. Les voies rapides sont plus larges et disposent d'un accotement.

Source : National Highway Authority of India, ministère chinois des transports.



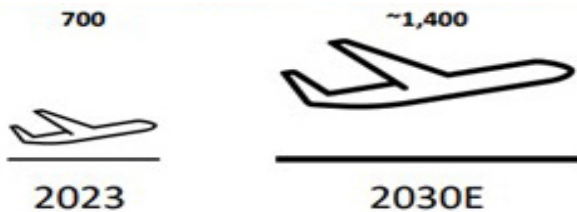
## AÉROPORTS

### Classement des marchés de l'aviation par nombre de passagers



L'Inde et l'Indonésie seront les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> plus grands marchés de l'aviation d'ici 2030

### Les commandes d'avions devraient doubler la taille de la flotte indienne



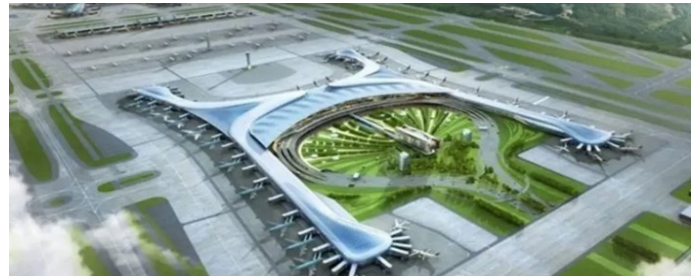
Source : GMR Airport Limited

L'Inde connaît une croissance rapide du trafic aérien de passagers. Elle devrait devenir le troisième plus grand marché de l'aviation au monde en 2031. Ses commandes d'avions devraient doubler en 2030 par rapport à 2023.

L'Inde a besoin de moderniser considérablement ses aéroports nationaux pour répondre à la demande croissante de transport aérien de passagers, stimulée à la fois par la croissance de la classe moyenne nationale et par l'augmentation du nombre de visiteurs d'affaires et de touristes internationaux. En 2024, le nombre de passagers aériens nationaux en Inde aura augmenté de 20 % par rapport à 2019.

La majorité des nouveaux investissements aéroportuaires sont réalisés par des entreprises privées dans le cadre de partenariats public-privé (PPP). L'aéroport international « Chhatrapati Shivaji Maharaj » (CSMIA) de Mumbai, l'un des plus grands et des plus fréquentés du pays, accueille actuellement plus de 52 millions de passagers par an et dessert 27 millions d'habitants dans la métropole de Mumbai. Construit dans les années 1980, le terminal le plus ancien semble aujourd'hui dépassé par rapport aux normes modernes et un réaménagement commencera bientôt cette année.

Un nouvel aéroport, l'aéroport international de « Navi Mumbai » (NMA), est en cours de construction à Ulwe, Navi Mumbai, dans le district de Raigad. La première phase devrait être inaugurée le 17 avril 2025 et accueillera plus de 20 millions de passagers par an. D'ici 2032, l'aéroport devrait atteindre sa pleine capacité et accueillir plus de 90 millions de passagers. Les groupes *Adani* et *CIDCO* développent l'aéroport, dont la conception a été confiée à *Zaha Hadid Architects* et la construction à *Larsen & Toubro*.



Avec une population comparable à celle de la Chine, les aéroports indiens ont accueilli 376 millions de passagers en 2023, soit seulement 30 % des 1 259 millions de passagers accueillis par les aéroports chinois la même année. L'Inde ne compte que huit aéroports capables d'accueillir plus de 10 millions de passagers par an, contre 102 aéroports chinois de capacité similaire.

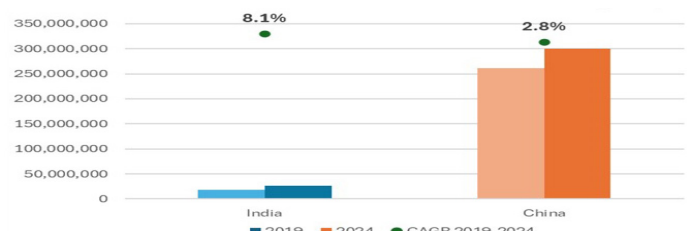
## PORTS

L'Inde est l'un des principaux bénéficiaires de la stratégie « China+1 », de nombreuses sociétés internationales, y compris des sociétés chinoises, ayant choisi d'établir des usines en Inde. Sur le plan géopolitique, l'Inde entretient des relations favorables avec les États-Unis. En outre, la population jeune et nombreuse de l'Inde se traduit par des coûts de main-d'œuvre qui représentent environ un tiers de ceux de la Chine.

Malgré les tensions commerciales potentielles, comme celles de l'administration de Donald Trump, l'Inde s'est distinguée parmi les pays asiatiques. En outre, l'Inde est presque autosuffisante en matériaux clés tels que le minerai de fer, la bauxite et le zinc, ce qui en fait une base manufacturière idéale pour les exportations.

Pour tirer parti de cette opportunité, l'Inde doit investir de manière significative dans ses ports et son réseau de voies navigables. En 2024, les ports indiens ont traité près de 26 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds), soit moins que les 29,9 millions d'EVP traités par le Viêt Nam et seulement 9 % de la capacité de la Chine. La croissance du volume de marchandises conteneurisées dans les ports privés est particulièrement forte (24 % en glissement annuel en 2024). En termes de volume de marchandises, les ports indiens ont géré 1,4 milliard de tonnes en 2023, contre 17 milliards de tonnes pour la Chine. Des investissements importants dans les ports à conteneurs sont nécessaires dans un avenir proche.

### Total des conteneurs portuaires traités en Inde par rapport à la Chine (EVP)



Source : ministère indien ports, navigation, voies navigables, ministère chinois des transports

## CONCLUSION : UN AVENIR PROMETTEUR

Grâce à des investissements ambitieux dans les infrastructures, qui vont sans aucun doute stimuler son économie, l'Inde regorge de potentiel et semble promise à une croissance robuste dans les années à venir.

Dans ce contexte, les actions indiennes représentent une part importante (40 %) de notre stratégie « Asia EM Ex China ». À la suite de la récente correction de marché, les valorisations sont devenues plus attractives, offrant une opportunité intéressante aux investisseurs.



Syncicap AM est une société de gestion détenue par le groupe Ofi Invest (66 %) et Degroof Petercam Asset Management (34 %), agréée le 4 octobre 2021 par la Securities and Futures Commission de Hong Kong. Cette société, spécialisée dans les pays émergents, permet d'établir une présence en Asie, depuis Hong Kong. Elle gère également une gamme de fonds émergents proposés aux investisseurs européens par Ofi Invest Asset Management.

*Les chiffres des performances citées ont trait aux années écoulées. Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures. Ces placements permettent de profiter du potentiel de performance des marchés financiers en contrepartie d'une certaine prise de risque. Le capital investi et les performances ne sont pas garantis et il existe un risque de perte en capital. Source des indices cités : [www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com)*

Ce document d'information ne peut être utilisé dans un but autre que celui pour lequel il a été conçu et ne peut pas être reproduit, diffusé ou communiqué à des tiers en tout ou partie sans l'autorisation préalable et écrite de Syncicap AM. Aucune information contenue dans ce document ne saurait être interprétée comme possédant une quelconque valeur contractuelle. Ce document est produit à titre purement indicatif. Il constitue une présentation conçue et réalisée par Syncicap AM à partir de sources qu'elle estime fiables. Les liens vers des sites web gérés par des tiers, présents dans ce document ne sont placés qu'à titre d'information. Syncicap AM ne garantit aucunement le contenu, la qualité ou l'exhaustivité de tels sites web et ne peut par conséquent en être tenue pour responsable.

La présence d'un lien vers le site web d'un tiers ne signifie pas que Syncicap AM a conclu des accords de collaboration avec ce tiers ou que Syncicap AM approuve les informations publiées sur de tels sites web. Les perspectives mentionnées sont susceptibles d'évolution et ne constituent pas un engagement ou une garantie. Syncicap AM se réserve la possibilité de modifier les informations présentées dans ce document à tout moment et sans préavis. Syncicap AM ne saurait être tenue responsable de toute décision prise ou non sur la base d'une information contenue dans ce document, ni de l'utilisation qui pourrait en être faite par un tiers.  
Photos : Shutterstock.com/Ofi Invest AM.