

Ambassade de France en Inde
Service économique régional de New Delhi

Affaire suivie par le Pôle macroéconomie, Partenariats économiques et Agricole
Revue par F. Mangin

INDE

Les grandes lignes du budget 2026/27 de l'Union Indienne

Le budget indien pour l'exercice 2026-27 s'inscrit dans un contexte de croissance soutenue, d'inflation maîtrisée et de discipline budgétaire progressive, malgré un environnement international marqué par des tensions commerciales, des risques géopolitiques et des transformations technologiques rapides. Le gouvernement met en avant une croissance proche de 7 %, tirée par l'investissement public, la demande intérieure et la montée en gamme industrielle. La stratégie budgétaire vise à concilier accélération du potentiel de croissance, inclusion sociale et soutenabilité des finances publiques, dans la perspective de l'objectif de long terme d'une Inde développée à l'horizon 2047 (Viksit Bharat @2047).

1. La consolidation budgétaire se poursuit

Le budget confirme une trajectoire crédible de consolidation budgétaire graduelle. Le déficit public est projeté à 4,3 % du PIB en 2026-27, après 4,4 % pour l'exercice 2025-26. Le ratio dette publique/PIB amorce une baisse progressive, avec un objectif de moyen terme autour de 50 % du PIB à l'horizon 2031 et un objectif annoncé à 55,6% pour l'exercice 2026-27.

Cette consolidation repose sur une croissance soutenue des recettes fiscales (+7,5% en glissement annuel), une rationalisation des dépenses courantes, et le maintien d'un niveau élevé d'investissement public, considéré comme favorable au potentiel de croissance (cf. Annexe 1).

2. Les industriels indiens doivent devenir internationalement compétitifs

Le budget confirme une orientation volontariste de politique industrielle, ciblant plusieurs secteurs considérés comme stratégiques pour la souveraineté économique et la montée en gamme productive. Les priorités incluent notamment les biopharmaceutiques (cf. Annexe 8), les semi-conducteurs (*India Semiconductor Mission 2.0*), l'électronique (*Electronics Components Manufacturing Scheme* porté à 400 Mds INR), les terres rares, la chimie (objectif : 3 *chemical parks* par Etat), les biens d'équipement et le textile (voir annexe 3 Analyse des PLI).

Les instruments mobilisés combinent subventions ciblées, incitations à l'investissement, développement d'écosystèmes industriels et renforcement des capacités de recherche, de formation et de certification. L'objectif est de réduire les dépendances aux importations critiques (*Self-Reliant India Fund* de 20 Mds INR), d'attirer les investissements directs étrangers et de renforcer l'intégration de l'Inde dans les chaînes de valeur mondiales (aucun impôt sur les sociétés jusqu'en 2047 pour les entreprises étrangères proposant un service mondial de *cloud* si les *data centers* sont localisés en Inde, aucun contrôle fiscal si l'entreprise étrangère paie le data center indien au coût + 15%).

Une attention particulière est portée aux PME et micro-entreprises, avec des dispositifs renforcés d'accès au financement, de garanties publiques, de soutien en fonds propres et d'accompagnement en matière de conformité et de gestion (création d'un fonds de 100 Mds INR *SME Growth Fund*, obligation pour les entreprises publiques de régler leurs factures sur *TreDS*). A cet égard, le budget prévoit le retrait de près d'une

cinquantaine de produits du dispositif des *Quality Control Order*, afin de limiter les lourdeurs administratives pesant sur les entreprises et favoriser leur valeur ajoutée à l'export.

3. Le développement des infrastructures nécessitera de mobiliser l'investissement privé

L'investissement public demeure un pilier central. Les dépenses d'investissement de l'État central atteignent 12 200 Mds INR, soit 133,3 Mds USD, en hausse de 11,1% par rapport à l'exercice précédent. Elles ciblent prioritairement les transports, la logistique, l'énergie, les infrastructures urbaines et les corridors économiques (*7 high-speed rail corridors*, 20 nouveaux *waterways* en 5 ans, 1 corridor dédié au transport des terres rares dans chaque Etat riche en minérais).

Le budget prévoit également des mécanismes visant à mobiliser l'investissement privé, notamment par la réduction des risques de construction et de financement (*Infrastructure Risk Guarantee Fund*), l'extension des instruments de titrisation d'actifs et l'utilisation accrue de structures de type *Real Estate Investment Trust* et *Infrastructure Investment Trust*.

Une dimension territoriale affirmée apparaît à travers le développement de régions économiques urbaines, centrées sur les villes de taille intermédiaire, afin de diffuser la croissance au-delà des grandes métropoles (50 Mds INR sur 5 ans par *city economic regions*).

Un accent spécifique est mis sur le développement des États de l'Est et du Nord-Est, à travers des investissements en infrastructures, transport, tourisme et mobilité durable, afin de réduire les disparités régionales. Depuis 2017, le Ministère des Finances impose d'ailleurs l'obligation de réserver 10% des allocations pour les programmes et projets pour le Nord Est et le Sikkim.

Parallèlement, le budget met l'accent sur la poursuite de la stabilité du secteur financier, à travers la mise en place du *High Level Committee on Banking for Viksit Bharat*, afin de combiner la résilience du secteur aux objectifs de croissance du pays.

Le budget 2026-2027 confirme une stratégie économique articulée autour de l'investissement public encourageant la prise de risque des investisseurs privés, de la montée en gamme de l'industrie indienne dans un contexte d'abaissement des barrières douanières avec l'Union européenne et enfin de la consolidation budgétaire poursuivie depuis plusieurs années.

Annexes

Annexe 1 : Indicateur budgétaire prévu par le budget de l'exercice 2026/27 (Mds USD et %)

Indicateurs	2025/26 (RE)	2026/27 (BE)	Variation (%)
Déficit de l'Etat central	4,4%	4,3	-
Recettes courantes (Mds USD)	364,5	385,3	+5,71%
Recettes fiscales nettes (Mds USD)	291,2	313	+7,5%
Dépenses d'investissements (Mds USD)	120	133,3	+11,1%
Dépenses totales (Mds USD)	541,4	583,2	+7,7%
Emprunts de marché bruts (Mds USD)	127,6	187,6	+47%

NB : Les conversions ont été effectuées au taux du 1^{er} février 1 USD = 91,69 INR

Annexe 2 – Evolution du budget des ministères sectoriels

en Mds USD	2025-26 prévisionnel	2025-26 révisé	2026-27 prévisionnel	Révision du budget de l'année fiscale 2025-2026	budget prev 2025-26 vs prev 2026-27
Department of Agriculture and Farmers Welfare	13,88	13,40	14,20	6%	2%
Department of Agricultural Research and Education	1,14	1,12	1,09	-3%	-4%
Department of Atomic Energy	2,62	2,66	2,63	-1%	0%
Ministry of Ayush	0,44	0,40	0,48	20%	10%
Department of Fertilisers	17,06	20,30	18,60	-8%	9%
Department of Pharmaceuticals	0,57	0,48	0,65	35%	13%
Ministry of Civil Aviation	0,26	0,22	0,23	5%	-12%
Ministry of Coal	0,05	0,05	0,40	640%	625%
Department of Commerce	0,58	0,72	0,64	-11%	11%
DPIIT	1,43	0,94	1,31	39%	-9%
Department of Telecommunications	8,83	5,82	8,07	39%	-9%
Department of Consumer Affairs	0,48	0,37	0,49	32%	2%
Department of Food and Public Distribution	23,05	25,62	25,62	0%	11%
MeitY	2,84	2,13	2,62	23%	-8%
MoEFCC	0,37	0,38	0,41	8%	10%
Department of Fisheries	0,29	0,19	0,30	58%	2%
Department of Animal Husbandry and Dairying	0,52	0,58	0,67	16%	29%
Ministry of Food Processing Industries	0,48	0,39	0,44	13%	-8%
Department of Health and Family Welfare	10,46	10,13	11,09	9%	6%
Department of Health Research	0,43	0,43	0,53	23%	25%
Ministry of Heavy Industries	0,84	0,58	0,87	50%	3%
MoHUA	10,55	6,24	9,32	50%	-12%
Department of Resources, River Development and Ganga Rejuvenation	2,76	2,01	2,17	8%	-21%
Department of Drinking Water and Sanitation	8,09	2,51	8,17	225%	1%
Ministry of Mines	0,33	0,35	0,41	20%	25%
Ministry of New and Renewable Energy	2,894	2,758	3,588	30%	24%
Ministry of Petroleum and Natural Gas	2,11	3,25	3,32	2%	58%
Ministry of Ports, Shipping and Waterways	0,38	2899,11	0,56	-100%	49%
Ministry of Power	2,38	2,35	3,27	39%	37%
Ministry of Railways	27,85	27,85	30,68	10%	10%
Ministry of Road, Transport and Highways	31,33	31,30	33,78	8%	8%
Department of Rural Development	20,47	20,39	21,19	4%	4%
Department of Land Resources	0,29	0,19	0,29	53%	0%
Department of Science and Technology	3,11	1,36	2,73	100%	-12%
Department of Biotechnology	0,38	0,31	0,38	23%	1%
Department of Scientific and Industrial Research	0,73	0,70	0,74	6%	2%

Annexe 3 – Analyse des Production Linked Incentives (PLI)

Nom du Production Linked Incentives (PLI)		2025-26 prévisionnel	2025-26 révisé	2026-27 prévisionnel	Révision du budget de l'année fiscale 2025-2026	2026-2027 prev vs 2025-2026 prev	2026-2027 prev vs 2025-2026 rev
Pharmaceuticals	en Mds INR	23,40	23,53	23,16	1%	-1%	-2%
	en M USD	255,11	256,51	252,54			
Medical Device	en Mds INR	1,05	1,40	1,83	33%	75%	31%
	en M USD	11,44	15,25	20,00			
Large Scale Electronics Manufacturing	en Mds INR	88,85	69,60	13,45	-22%	-85%	-81%
	en M USD	968,65	758,79	146,64			
IT Hardware	en Mds INR	1,15	0,40	1,82	-65%	58%	355%
	en M USD	12,54	4,36	19,84			
White Goods (Acs and LED Lights)	en Mds INR	4,45	3,04	10,04	-32%	126%	231%
	en M USD	48,46	33,09	109,41			
Automobiles and Auto Components	en Mds INR	28,19	20,91	59,40	-26%	111%	184%
	en M USD	307,31	227,99	647,57			
Advanced Chemistry Cell (ACC) Battery	en Mds INR	1,56	0,13	0,86	-91%	-45%	546%
	en M USD	16,98	1,45	9,38			
Textiles	en Mds INR	11,48	4,00	4,05	-65%	-65%	1%
	en M USD	125,16	43,61	44,15			
Specialty Steel	en Mds INR	3,05	1,93	3,80	-37%	25%	97%
	en M USD	33,25	20,99	41,43			
Scheme for Promotion of Domestic Manufacturing of Critical Key Starting Materials(KSMs)/Drug Intermediates(DIs) and Active Pharmaceutical Ingredients(APIs) in India	en Mds INR	0,40	0,53	0,66	32%	66%	26%
	en M USD	4,36	5,76	7,24			
Domestic Industry Incentivisation Scheme	en Mds INR	19,66	19,44	19,50	-1%	-1%	0%
	en M USD	214,28	211,94	212,59			
Total	en Mds INR	183,23	144,90	138,58	-21%	-24%	-4%
	en Mds USD	2	1,58	1,51			

Les **Production Linked Incentives (PLI)** sont des dispositifs de soutien budgétaire visant à encourager la production industrielle domestique par le versement d'incitations financières conditionnées à l'atteinte de cibles de production ou de performance, sur une période pluriannuelle. Le budget total alloué aux PLI recule entre le budget prévisionnel 2025-26 et celui de 2026-27, passant de 183,2 Mds INR (2 Mds USD) à 138,6 Mds INR (1,51 Md USD).

Plusieurs dispositifs se caractérisent en effet par une sous-consommation de leur enveloppe, suivie d'une réduction marquée des crédits. Le **PLI for Large Scale Electronics Manufacturing** illustre cette dynamique. Son budget révisé 2025-26 s'établit à 69,6 Mds INR (759 M USD), contre 88,9 Mds INR (969 M USD) en budget prévisionnel, avant d'être ramené à 13,5 Mds INR (147 M USD) en 2026-27. Le **PLI for Textiles** présente un profil similaire, avec une enveloppe réduite de 11,5 Mds INR (125 M USD) en prévisionnel 2025-26 à 4,0 Mds INR (43,6 M USD) en budget révisé, puis 4,05 Mds INR (44 M USD) en 2026-27. Le **PLI for Advanced Chemistry Cell (ACC) Batteries** enregistre également une sous-exécution significative, son budget révisé 2025-26 se limitant à 130 M INR (1,45 M USD), contre 1,56 Md INR (16,98 M USD) initialement prévu.

À l'inverse, certains dispositifs se distinguent par une consommation élevée de leur enveloppe, conduisant à un renforcement budgétaire. Le **PLI for Automobile and Auto Components** voit ainsi son allocation passer de 20,9 Mds INR en budget révisé 2025-26 à 59,4 Mds INR (647,6 M USD) en 2026-27. Le **PLI for White Goods (ACs and LED)** suit une trajectoire comparable, avec une augmentation de 3,0 Mds INR (33,09 M USD) en révisé 2025-26 à 10,0 Mds INR (109,4 M USD) en 2026-27.

Le **PLI for Pharmaceuticals** demeure stable, avec une allocation de **23,2 Mds INR (253 M USD)** en 2026-27.

Annexe 4 : Synthèse du budget portant sur les thématiques commerciales

Le Département en charge du Commerce bénéficie d'une allocation de 58,73 Mds INR (640,28 M USD) pour l'année 2026-27, soit une augmentation de 11 % par rapport à la période précédente, où l'allocation s'élevait à 53,01 Mds INR (577,92 M USD), bien qu'inférieure au budget révisé 2025-26, qui avait été porté à 66,10 Mds INR (720,63 M USD) en cours d'exercice.

Parmi les postes de dépenses majeurs figurent **les programmes de promotion de l'export**, qui totalisent 32,27 Mds INR (351,81 M USD). Le budget alloué à ces programmes enregistre une hausse de 43% entre les deux budgets prévisionnels, tout en marquant un repli par rapport au budget révisé 2025-26, qui avait atteint 40,86 Mds INR (445,46 M USD) après une augmentation de 82 % en cours d'exercice. Au sein de cette catégorie, la rationalisation engagée en 2025-26 se poursuit avec la montée en charge de la « **Export Promotion Mission** » à destination des MPME exportatrices indiennes, qui regroupe désormais plusieurs dispositifs antérieurs tels que la *Market Access Initiative* et l'*Interest Equalisation Scheme*, lesquels ne disposent plus de lignes budgétaires dédiées. En revanche, il est à noter que l'**India Centre for Lab Grown Diamonds at IIT Madras** continue de faire l'objet d'un traitement budgétaire distinct, avec un budget révisé de **0,36 Md INR** en 2025-26 et une allocation portée à **0,4 Md INR** dans le budget 2026-27.

À l'inverse, le budget alloué à **l'Indian Institute of Packaging** demeure marginal, à 0,05 Md INR (0,55 M USD) en 2026-27, inchangé par rapport au budget révisé 2025-26, après une réduction très marquée (-95 %) par rapport au budget prévisionnel 0,96 Md INR (10,47 M USD).

Le Département en charge de la Promotion de l'industrie et du Commerce intérieur a vu son budget plus que doubler entre 2024-25 et 2025-26, passant de 64,55 Mds INR (745 M USD) à 131,45 Mds INR (1,52 Mds USD). De plus, son budget 2024-25 a été révisé à la hausse de 24 %. Cette augmentation est principalement due à la hausse de l'allocation au **National Industrial Corridor Development and Implementation Trust**, ayant vocation à créer douze hubs industriels indien, qui a bénéficié de 20 Mds

INR (230,68 M USD) supplémentaires par rapport à l'année précédente, atteignant ainsi 25 Mds INR (288,35 M USD), après une révision de 200 % de son budget pour la période 2024-25. L'allocation au PLI pour les climatiseurs et les LED a également doublé, atteignant 4,45 Mds INR (51,27 M USD) pour l'année 2025-26. Par ailleurs, des programmes avec des allocations plus modestes ont également connu de fortes hausses, à l'image de **l'Uttar Poorva Transformative Industrialization Scheme** dont l'objectif est de créer de développer l'industrie et les emplois industriels dans les Etats du Nord-Est, dont le budget passe de 300 M INR (3,46 M USD) à 1,75 Md INR (20,18 M USD) pour 2025-26. En revanche, **les autres programmes destinés à soutenir le développement industriel dans certaines régions reculées de l'Inde** (Nord-Est, Jammu et Kashmir, Himachal Pradesh et Uttarakhand) ont vu leur allocation baisser de 37 % entre les budgets prévisionnels de 2024-25 et 2025-26, suite à une sous-consommation de 27 % par rapport à l'allocation de l'année précédente, qui s'élevait à 10,82 Mds INR (124,79 M USD).

Enfin, plusieurs nouveaux programmes ont été (ré)introduits. D'abord, le **New Scheme for Plug and Play Industrial Parks**, doté de 25 Mds INR (288,35 M USD), et **Start-up India**, l'agence de promotion des start-up, existant depuis 2016 puis relancé en milieu d'exercice fiscal 2024-25, qui a reçu 520 M INR (5,95 M USD) en 2024-25, puis 300 M INR (3,46 M USD) pour l'exercice 2025-26.

Annexe 5 : Synthèse du budget portant sur l'aviation civile

Le **budget prévisionnel du ministère de l'Aviation civile pour l'exercice 2026-27** s'élève à **242,5 M USD**, soit une **baisse de 12 %** par rapport au budget prévisionnel de **276,9 M USD en 2025-26**. L'estimation révisée pour 2025-26 est quant à elle fixée à **237,1 M USD**. Cette contraction budgétaire intervient après plusieurs exercices de croissance soutenue, dans un contexte de consolidation des dépenses publiques.

Le gouvernement central **n'a pas alloué de crédits au régime d'incitation lié à la production (PLI)** pour les drones et les composants de drones en **2026-27**. À titre de référence, les **dépenses effectives pour ce programme en 2024-25** s'élevaient à **4,3 M USD**, traduisant un recentrage des priorités budgétaires du ministère.

En revanche, le **programme de connectivité régionale (RCS – UDAN)** continue de bénéficier d'un soutien renforcé. L'allocation prévue pour **2026-27** s'établit à **63,4 M USD**, soit une **augmentation de 2 %** par rapport au budget prévisionnel de **62,3 M USD en 2025-26**. Pour l'exercice à venir, le ministère de l'Aviation civile concentrera ses efforts sur la **révision et la modernisation des infrastructures aéroportuaires**, en particulier dans les régions mal desservies.

Dans ce cadre :

- **17 nouveaux aéroports RCS, héliports et bases pour hydravions** seront modernisés ou remis en service, permettant à **2 millions de passagers** d'emprunter des vols RCS ;
- **100 nouvelles routes RCS** seront lancées et **12 nouveaux aéroports RCS** deviendront opérationnels, facilitant l'exploitation d'environ **40 000 vols RCS** ;
- Dans la **région du Nord-Est**, **16 nouvelles routes** seront mises en service et **4 aéroports ou héliports** seront connectés, ce qui devrait bénéficier à environ **100 000 passagers**.

Selon le document budgétaire, les **dotations allouées aux autorités de régulation de l'aviation** ont été renforcées en **2026-27**, confirmant l'attention portée à la sécurité et à la supervision du secteur :

- Le budget de la **Direction générale de l'aviation civile (DGCA)** a été **augmenté de 4 %**, pour atteindre **39,4 M USD** ;

- Celui du **Bureau de la sécurité de l'aviation civile (BCAS)** a enregistré une **hausse significative de 20 %**, atteignant **13,1 M USD**.

Dans son discours budgétaire, la ministre des Finances a également annoncé des **mesures fiscales favorables au secteur aéronautique**, notamment :

- l'**exonération de droits de douane de base** sur les composants et pièces nécessaires à la fabrication d'aéronefs civils, d'entraînement et autres ;
- l'**exonération des droits de douane de base sur les matières premières importées** pour la fabrication de pièces destinées aux activités de **maintenance, réparation et révision (MRO)**, y compris pour les unités relevant du secteur de la défense.

Dans l'ensemble, le **budget 2026-27 de l'aviation civile** traduit une phase de **rationalisation budgétaire**, tout en maintenant un effort ciblé sur la **connectivité régionale, la sécurité aérienne et la modernisation des infrastructures**, dans un contexte de forte croissance structurelle du trafic aérien en Inde.

Annexe 6 : Transport ferroviaire

Le ministère des Chemins de fer s'est vu allouer un budget total de **30,7 Mds USD (2 814 Mds INR)** pour l'exercice **2026-27**, soit une **hausse de 10 %** par rapport aux estimations révisées de l'exercice **2025-26**. Cette augmentation traduit la priorité continue accordée par le gouvernement indien à l'extension des capacités, à la modernisation, au renforcement de la sécurité et à l'amélioration de l'efficacité opérationnelle du réseau ferroviaire national. L'enveloppe d'investissement (capital outlay) allouée aux Chemins de fer indiens est alignée sur cette hausse budgétaire, confirmant la poursuite d'un effort soutenu d'investissement public dans le secteur.

L'un des points saillants du budget **2026-27** est l'accent mis sur le **matériel roulant**. L'allocation dédiée au matériel roulant atteint **568,1 M USD (52 109 Mds INR)**, soit une **augmentation de 4 %** par rapport aux estimations révisées de **2025-26**. Cette dotation, qui fait suite à une révision significative à la hausse lors de l'exercice précédent, vise à soutenir l'acquisition et la mise en service de locomotives, de voitures voyageurs et de machines de voie, afin de répondre à la croissance du trafic voyageurs et fret et d'améliorer la capacité globale du réseau.

Le budget alloué aux **projets d'électrification** s'élève à **54,5 M USD (5 000 Mds INR)** pour **2026-27**, soit une **hausse de 11 %** par rapport aux estimations révisées de **2025-26**, malgré une révision à la baisse l'année précédente. La poursuite de ces investissements illustre l'engagement du gouvernement en faveur de l'efficacité énergétique, de la réduction de la dépendance aux combustibles fossiles et de l'atteinte des objectifs de durabilité du secteur ferroviaire.

L'**enveloppe d'investissement (capital outlay)** des Chemins de fer indiens pour **2026-27** s'établit à **30,7 Mds USD (2 814 Mds INR)**, enregistrant une **augmentation de 10 %** par rapport aux estimations provisoires et révisées de **2025-26**. Ce soutien renforcé devrait faciliter l'expansion des infrastructures, le renouvellement des actifs et la modernisation des opérations ferroviaires essentielles.

Les investissements dans les **systèmes de signalisation et de télécommunications** ont été sensiblement renforcés, avec une allocation de **81,8 M USD (7 500 Mds INR)** pour **2026-27**, soit une **augmentation de 15 %** par rapport aux estimations révisées de **2025-26**. Cette hausse vise à améliorer la sécurité

opérationnelle, réduire les risques d'accidents, permettre l'augmentation des vitesses commerciales et soutenir le déploiement de systèmes avancés de gestion du trafic et de communication.

Dans l'ensemble, le budget ferroviaire **2026–27** reflète l'orientation stratégique du gouvernement indien en faveur du renforcement des infrastructures ferroviaires, de l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau, ainsi que du soutien à la croissance à long terme du trafic voyageurs et fret. Les augmentations ciblées en matière de matériel roulant, d'électrification, de signalisation et d'investissement global devraient contribuer à une amélioration durable de la qualité de service, de la résilience du réseau et de l'efficacité opérationnelle des Chemins de fer indiens.

Annexe 7 : Transport routier

Le ministère des Transports routiers et des Autoroutes maintient un niveau budgétaire élevé pour l'exercice **2026–27**, avec une allocation de **35,7 Mds USD (3 099 Mds INR)**, soit une **augmentation de 8 %** par rapport à la dotation budgétaire estimée **2025–26** et également **+8 %** par rapport aux estimations révisées de **2025–26**. Cette hausse est principalement tirée par les investissements consacrés aux **routes et aux ponts**, qui représentent près de **31,8 Mds USD (2 758 Mds INR)**.

Le soutien budgétaire à la **National Highways Authority of India (NHAI)**, destiné à renforcer la connectivité autoroutière, demeure à un niveau élevé de **21,6 Mds USD (1 873 Mds INR)**. Les besoins de financement supplémentaires de la NHAI, estimés à **7,5 Mds USD**, seront couverts par le **Permanent Bridge Fee Fund (PBFF)** ainsi que par le **fonds de monétisation des autoroutes nationales**.

En **2026–27**, environ **10 000 km d'autoroutes nationales** devraient être construits, ce qui entraînera une **augmentation de 8 %** de la part des autoroutes à **quatre voies** dans le réseau total des National Highways par rapport à l'exercice précédent.

Par ailleurs, **1 200 km, 4 000 km et 6 000 km** d'autoroutes nationales seront respectivement développés dans les **États du Nord-Est**, les **zones tribales** et les **corridors opérationnels à grande vitesse** sur les autoroutes nationales. Ces développements devraient se traduire par une **réduction de 10 %** de la part des autoroutes nationales à **voie unique ou à voie intermédiaire** par rapport à l'exercice précédent.

Il est également estimé que **3,5 Mds USD (300 Mds INR)** seront investis par des **concessionnaires privés** dans le développement des autoroutes nationales dans le cadre de l'ensemble des projets en **partenariat public-privé (PPP)** au cours du prochain exercice. Cet objectif devrait être atteint grâce à une **augmentation de 30 %** du volume de contrats PPP, mesurée en longueur totale attribuée, au cours du prochain exercice.

Annexe 8 : Ports, transports maritimes et voies navigables

Le budget du **ministère des Ports, du Transport maritime et des Voies navigables** enregistre une **forte augmentation de 49 %** pour atteindre **596 M USD** au titre de l'exercice **2026–27**, traduisant la priorité

accordée par le gouvernement indien au développement du secteur maritime et fluvial en tant que levier de croissance économique et de décarbonation du transport.

1. Principaux axes budgétaires

Programme Sagarmala (**Modernisation portuaire et développement des zones économiques côtières**)

- Le budget du programme **Sagarmala** enregistre toutefois une **baisse de 29 %** par rapport au budget **2025–26**, suggérant un recentrage vers l'achèvement de projets existants plutôt que le lancement de nouvelles initiatives.
- En **2026–27**, le gouvernement vise à permettre à **50 000 touristes** d'effectuer leurs déplacements via les **voies navigables**. À cet effet, le ministère prévoit :
 - l'achèvement de **six projets de jetées passagers Ro-Ro** ;
 - la création **d'un terminal de croisière**.
- Le gouvernement entend également finaliser plusieurs **projets brownfield** afin d'augmenter les volumes de fret traités dans les ports majeurs.
- Des projets liés aux **routes et aux connexions ferroviaires internes aux ports** seront achevés dans l'objectif de **réduire les temps moyens de transit des marchandises** vers leurs destinations finales.
- Par ailleurs, un **soutien financier aux start-ups indiennes** est prévu afin de favoriser la **commercialisation de solutions maritimes innovantes**.

Construction navale

Le gouvernement a alloué **59,3 M USD** au titre du **Shipbuilding Financial Assistance Scheme (SBFAS)** et de la **National Shipbuilding Mission (CS)**. Ces financements visent la construction de **42 navires par des chantiers navals indiens**, avec les objectifs suivants :

- **+25 %** d'activité économique générée par rapport à l'exercice précédent ;
- **+30 %** de création d'emplois par rapport à l'exercice précédent ;
- **+12,5 %** de tonnage brut par rapport à l'exercice précédent.

2. Orientations stratégiques du gouvernement

Afin de promouvoir un **transport de marchandises durable sur le plan environnemental**, le gouvernement propose notamment de :

- établir de **nouveaux corridors dédiés au fret**, reliant **Dankuni (Est) à Surat (Ouest)** ;
- rendre opérationnelles **20 nouvelles voies navigables nationales** au cours des cinq prochaines années, à commencer par la **voie navigable nationale n°5 (NW-5) en Odisha**, afin de relier les zones minières de **Talcher et Angul** et des pôles industriels tels que **Kalinga Nagar** aux ports de **Paradeep et Dhamra** ;
- créer des **instituts de formation** en tant que **centres régionaux d'excellence**, destinés au développement des compétences nécessaires, au bénéfice de la jeunesse située le long de l'ensemble des voies navigables ;
- mettre en place un **écosystème de réparation navale dédié aux voies navigables intérieures**, notamment à **Varanasi et Patna** ;
- lancer un **programme de promotion du transport côtier de marchandises**, visant à encourager un report modal du rail et de la route vers les voies navigables intérieures et le transport côtier, afin de porter leur part de **6 % actuellement à 12 % d'ici 2047**.

Annexe 9 : Santé

Le budget alloué à la santé et aux départements connexes a connu **une augmentation d'environ 6%**, en cohérence avec l'ambition de Viksit Bharat, qui met l'accent sur un développement global, incluant non seulement la croissance économique, mais **aussi l'amélioration des niveaux de vie, le renforcement du capital humain et l'accès aux services essentiels tels que les soins de santé.**

L'allocation budgétaire au Department of Health a augmenté de 6 % par rapport au budget 2025-2026, pour atteindre 1 017 Mds INR (soit 11,1 Mds USD). Le programme principal, National Health Mission, a également bénéficié d'une hausse de 6 %, tout comme les dotations destinées à la National Digital Health Mission, à la Pradhan Mantri Ayushman Bharat Health Infrastructure Mission (PMABHIM) et à la création et à la modernisation d'organismes autonomes tels que les AIIMS (All India Institute of Medical Sciences), ce qui témoigne d'un accent accru mis sur la numérisation et les infrastructures. Un nouveau programme, le Scheme for Allied Health Care Professionals (AHPs), s'est vu attribuer 10 Mds INR (soit 0,1 Md USD) afin de renforcer les professions paramédicales, en soutenant la formation, la régulation et le déploiement de professionnels travaillant aux côtés des médecins et des infirmiers au sein du système de santé.

Afin de promouvoir la recherche dans le secteur de la santé, l'institution nationale de référence, l'Indian Council of Medical Research (ICMR), a bénéficié d'une augmentation budgétaire de 28 % par rapport à 2025-26, atteignant 40 Mds INR (soit 0,4 Md USD).

Le Department of Pharmaceuticals a enregistré une hausse de 13 % en 2026-27 par rapport au budget 2025-26. Si les dotations aux dispositifs PLI pour les principes actifs pharmaceutiques (API), les dispositifs médicaux et les produits pharmaceutiques sont restées stables, un nouveau programme, Biopharma Shakti, a été lancé afin de promouvoir l'innovation nationale et la fabrication de produits biologiques et de biosimilaires, en particulier pour les maladies non transmissibles telles que le cancer. Ce programme a été doté de 5 Mds INR (soit 0,1 Md USD). Un nouveau dispositif visant à promouvoir les parcs chimiques a également bénéficié d'une allocation de 6 Mds INR (soit 0,1 Md USD). Le budget prévoit en outre une exonération des droits de douane de base sur 17 médicaments anticancéreux et sept médicaments pour maladies rares, afin d'en améliorer l'accessibilité financière.

Les allocations budgétaires destinées aux départements de recherche relevant du Ministère des Sciences et des Technologies sont restées stables par rapport à 2025-2026. Le Department of Biotechnology a reçu 34 Mds INR (soit 0,4 Md USD), dont l'essentiel est consacré au programme Biotechnology Research Innovation and Entrepreneurship Development (Bio-RIDE), qui intègre et soutient la recherche en biotechnologie, l'innovation et l'entrepreneuriat, depuis la recherche fondamentale jusqu'aux produits prêts pour le marché. Le Department of Scientific and Industrial Research s'est vu attribuer 68 Mds INR (soit 0,7 Md EUR), presque intégralement destinés au Council of Scientific and Industrial Research (CSIR).

Enfin, le Ministry of AYUSH a connu une augmentation significative de son budget, en hausse d'environ 10 %, pour atteindre 44 Mds INR (soit 0,5 Md USD) par rapport à 2025-2026, illustrant l'accent mis sur la promotion des médecines traditionnelles.

Annexe 10 : Agriculture

La distribution alimentaire aux populations les plus vulnérables reste la priorité avec plus de 22,7 Mds USD de budget, devant les programmes de développement rural (19,4 Mds USD) et celui des engrains (17,3 Mds USD). Le ministère de l'agriculture et du bien-être des agriculteurs voit son budget augmenter tendanciellement (+3% par rapport au prévisionnel 2025-26) mais demeure en quatrième

position à 14 Mds USD. Outre un changement de financement pour l'emploi en milieu rural, deux nouveautés sont à signaler dans le budget prévisionnel, une **ligne dédiée au fond pour l'innovation** et l'adoption des nouvelles technologies (programme FIAT au Ministère de l'agriculture) et **une ligne pour le développement de l'entreprenariat (Ministère de l'Elevage)**.

L'augmentation progressive du soutien budgétaire au ministère de l'agriculture sur les dernières années (+2 à +5 %), reflète un maintien de l'attention sur la productivité agricole et les programmes de soutien aux agriculteurs. Au sein du ministère, le département de l'enseignement et de la recherche agricole (Department of Agricultural Research & Education) voit une petite baisse d'allocation prévue en 2026-27 (-4,7 % par rapport au prévisionnel 2025-26), soulignant un réajustement des priorités vers le soutien direct aux agriculteurs (augmentation du PM KISAN, programme de redistribution directe) plutôt qu'à la recherche.

Le soutien aux engrais en Inde, géré séparément via le Ministère des fertilisants (Department of Fertilizers), voit son budget en augmentation en 2026-27 (+9% par rapport au prévisionnel 2025-2026) après une réduction budgétaire antérieure. Les périodes de tensions sur les engrais chinois lors de la dernière campagne (2025-26) restent à l'esprit des indiens qui ont souhaité rassurer les agriculteurs sur le maintien des subventions (et des prix) ainsi que sur la disponibilité des engrais (avec une politique de diversification des fournisseurs).

Le Ministère de l'Alimentation et de la Distribution Publique (Consumer Affairs, Food and Public Distribution) gère notamment le Public Distribution System (ration card etc.) et les subventions alimentaires pour les groupes vulnérables, voit une progression modérée (+12% par rapport au prévisionnel 2025-2026) du budget, montrant une volonté de sécuriser l'accès alimentaire et de maintenir les filets de sécurité sociale même après la fin des programmes d'aliments gratuits de la période pandémique.

Le Ministère des industries de transformation alimentaire (MoFPI) intervient dans la valorisation, la transformation et la réduction des pertes post-récolte, avec des programmes comme le *Production Linked Incentive Scheme* (cf. supra) et le financement des infrastructures de stockage. Après une hausse en 2025-26, le budget prévu pour 2026-27 est ajusté à la baisse, mais sans affecter le programme PLI stabilisé à 119 MUSD.

Le budget du Ministère de l'élevage (DAHD) augmente significativement chaque année, reflétant une priorité accrue donnée à l'élevage, la santé animale et le développement de la production laitière. Cette hausse s'accompagne souvent de mesures spécifiques, telles que le financement de missions d'amélioration des races, la santé vétérinaire et des programmes d'infrastructure.

Pour 2026-27, le financement du Ministère des pêches (DOF) reste très proche de celui de l'année précédente, ce qui constitue une consolidation des politiques déjà engagées après une période précédente d'augmentations budgétaires. Au sein du ministère, le PMMSY demeure le programme clé de la « Blue Revolution ».

La légère hausse (+3.5 % par rapport au prévisionnel 2025-26) du budget du Ministère du Développement Rural reflète la priorité politique de renforcer les infrastructures rurales, l'emploi et les services de base comme l'eau, l'assainissement et la connectivité (notamment digitale). Toutefois un changement majeur est à mettre en lumière s'agissant du programme relatif au soutien à l'emploi en milieu rural (MGNREGA), en effet, ce dernier voit son budget significativement diminué au profit du programme Viksit Bharat Guarantee (VB GRAM scheme). Face à ce changement, les réactions sont vives car le nouveau programme introduit des obligations de cofinancement par les Etats et représente aux yeux de certains un recul dans le principe de solidarité et de redistribution qui prévalait dans le MGNREGA tandis que d'autres y voient la possibilité d'augmenter les impacts par une contribution additionnelle des Etats.

Annexe 11- Energie

Les quatre ministères en charge de l'énergie (ministère des Énergies nouvelles et renouvelables, ministère du Pétrole et du Gaz, ministère de l'Électricité, et ministère du Charbon) voient leur allocation cumulée augmenter de 42 % entre le budget prévisionnel 2026-27 et celui de 2025-26.

Pour la seconde année consécutive, **le ministère des Énergies nouvelles et renouvelables** dispose de l'allocation la plus importante, avec 329 Mds INR (3,6 Mds USD). Cette hausse s'explique principalement par le programme national de déploiement du solaire en toiture **PM Surya Ghar Muft Bijli Yojana**, qui vise à soutenir l'installation de systèmes photovoltaïques résidentiels afin de réduire la facture d'électricité des ménages et d'accélérer la diffusion de capacités solaires décentralisées. Ce programme bénéficie de 220 Mds INR (2,4 Mds USD), soit 67 % du budget total prévu du ministère.

Il est suivi en deuxième position par le **ministère du Pétrole et du Gaz**, avec 304 Mds INR (3,3 Mds USD). Il s'agit du seul ministère ayant largement dépassé son enveloppe allouée sur la période 2025-26, avec une exécution supérieure de 55 % au budget initial, et dont l'allocation pour 2026-27 se maintient au niveau du budget révisé de 2025-26. Cette hausse significative s'explique par une **subvention exceptionnelle accordée aux entreprises publiques de distribution de pétrole** afin de compenser les pertes liées à la vente de GPL domestique à prix régulé, lorsque les coûts d'approvisionnement excèdent les prix administrés. Ce dispositif a bénéficié de 125 Mds INR (1,4 Mds USD) en 2025-26 et devrait atteindre 175 Mds INR (1,9 Mds USD) en 2026-27.

Ensuite, le **ministère de l'Électricité** se voit allouer 300 Mds INR (3,3 Mds USD), alors qu'il occupe habituellement la première place de ce classement. À noter que le **Viability Gap Funding for the development of Battery Energy Storage Systems**, mécanisme de soutien public destiné à combler l'écart entre la rentabilité commerciale et le coût réel de projets de stockage de l'énergie par batteries (BESS), est à nouveau abondé. Son budget est ainsi multiplié par dix entre le réalisé 2025-26 et le budget 2026-27, pour atteindre 10 Mds INR (109 M USD). Malgré la publication de la feuille de route de la Central Electricity visant le développement de 100 GW de capacités hydroélectriques supplémentaires par la technologie STEP, aucune hausse budgétaire significative n'est observée en ce sens malgré les recommandations de cette agence rattachée au Ministère. Les mesures de soutien à l'efficacité énergétique constituent également les grandes absentes des allocations budgétaires du ministère, le cumul des dispositifs peinant à atteindre 15 M INR (USD).

Enfin, le **ministère du Charbon** clôt ce classement avec une allocation en apparence plus modeste de 36 Mds INR (396 M USD). Toutefois, son budget est multiplié par six par rapport au budget prévisionnel de l'an dernier, principalement porté par une multiplication par près de dix des crédits alloués au **programme visant à encourager la gazéification du charbon et du lignite** afin de produire des carburants et produits chimiques de synthèse.

En parallèle, le **Département de l'Énergie atomique**, directement rattaché au Cabinet du Premier ministre, voit son budget se maintenir et s'établir à 241 Mds INR (2,6 Mds USD) pour la période 2026-27, un montant presque identique au budget prévisionnel de l'année précédente, consommé dans sa quasi-totalité. On note toutefois un accent mis sur la recherche et le développement dans le nouveau prévisionnel. Si les centres de recherche en tant que tels ne voient pas leur allocation évoluer de manière significative, ils bénéficient en revanche de fonds supplémentaires dédiés à leurs projets de R&D dans le cadre des **Central Schemes**, avec une hausse de 33 % entre les budgets prévisionnels 2025-26 et 2026-27, pour atteindre 24,11 Mds INR (263,8 M USD), malgré une sous-consommation de 29 % de l'enveloppe correspondante lors de l'exercice précédent.