



GOUVERNEMENT DU TAMIL NADU

Tamil Nadu Politique en matière de construction navale 2026



Disclaimer:

This document is a translated version of the original policy document, prepared for reference and information purposes only. While due care has been taken to ensure accuracy and consistency in translation, inadvertent errors, omissions, or variations in interpretation may occur. In case of any discrepancy, ambiguity, or difference between this translated version and the English version, the English version may be referred to for confirmation and clarification. Readers are advised to seek confirmation from the concerned department/authority before relying on this document for any official, commercial, or compliance-related purpose.

Avertissement :

Le présent document est une version traduite du document de politique original, établie à titre de référence et d'information uniquement. Bien que tout ait été mis en œuvre pour garantir l'exactitude et la cohérence de la traduction, des erreurs, omissions ou divergences d'interprétation involontaires peuvent subsister. En cas de divergence, d'ambiguïté ou de différence entre cette version traduite et la version anglaise, il convient de se référer à la version anglaise pour confirmation et clarification. Il est conseillé aux lecteurs de demander confirmation auprès du service ou de l'autorité concerné(e) avant de se fier à ce document à des fins officielles, commerciales ou de conformité.



GOUVERNEMENT DU TAMIL NADU

Tamil Nadu Politique en matière de construction navale 2026

Département de l'industrie, de la promotion des investissements
et du commerce

Gouvernement du Tamil Nadu



Table des matières

1	Vision	01
2	Introduction.....	02
3	Avantages géographiques et géologiques de l'État.....	07
4	Écosystème industriel et vivier de talents	09
5	Histoire de la construction navale dans l'État	10
6	Nécessité de cette politique.....	12
7	Champ d'application de la politique.....	14
8	Mesures d'incitation visant à promouvoir la construction navale au Tamil Nadu.....	15
9	Soutien à la facilitation et autres formes d'aide	21
10	Mesures d'incitation et subventions visant à promouvoir le recyclage écologique des navires	21
11	Mesures d'incitation et subventions visant à promouvoir l'industrie de la fabrication de composants maritimes	22
12	Développement des compétences et mise en place d'un écosystème.....	23
13	Mise en œuvre des politiques.....	25
14	Durée de la politique	25



Vision

Le Tamil Nadu entend s'imposer comme un leader mondial dans le domaine de la construction navale durable et à la pointe de la technologie, en positionnant l'État comme une plaque tournante pour les grands navires hauturiers à forte valeur ajoutée, notamment les très grands pétroliers (VLCC). L'État s'engage à développer un écosystème capable de répondre aux besoins en constante évolution du commerce international, tout en favorisant l'innovation verte, les pratiques d'économie circulaire et l'intégration de l'Industrie 4.0. Grâce à la création d'infrastructures de classe mondiale, à des incitations ciblées et à une attention particulière portée à la durabilité et à la résilience, le Tamil Nadu cherche à s'imposer comme la destination de choix pour les constructeurs navals et les investisseurs du monde entier. En encourageant la collaboration, le développement de compétences de pointe et le respect des principes environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), l'État vise à favoriser l'émergence d'un pôle de construction navale dynamique qui accélère la croissance économique, génère des emplois de qualité et établit de nouvelles références mondiales pour l'industrie maritime.





Introduction

Le Tamil Nadu s'apprête à entrer dans une phase de transformation dans les domaines du transport maritime et de la construction navale, grâce à ses avantages géographiques stratégiques, à ses infrastructures industrielles solides et à sa vision avant-gardiste en matière de développement économique durable.



Le Tamil Nadu, l'un des principaux États côtiers de l'Inde, avec un littoral s'étendant sur 1 068,69 km (soit 9,63 % du total indien), abrite un vaste réseau de ports majeurs et secondaires le long du golfe du Bengale, de l'océan Indien et de la mer d'Oman, s'appuyant sur une longue tradition d'activité maritime. L'État dispose également d'un écosystème bien établi dans le domaine de l'ingénierie lourde, ce qui en fait un acteur clé du secteur maritime. Cette combinaison unique de forces historiques et de capacités modernes constitue une base solide pour la croissance et l'innovation futures dans les industries maritimes.

Les zones côtières prennent de plus en plus d'importance, en raison de la croissance démographique, de l'urbanisation et de l'accélération des activités de développement. La côte du Tamil Nadu compte trois grands ports, sept ports réservés à l'usage gouvernemental et 17 ports secondaires, ainsi que des ports de pêche et un large éventail d'industries côtières et portuaires, notamment des centrales nucléaires et thermiques, des raffineries et des usines d'engrais. La côte est également dotée d'habitats côtiers variés tels que des mangroves, des récifs coralliens, des herbiers marins, des prairies sous-marines, des marais salants, des vasières et des dunes de sable. L'État compte également un certain nombre de rivières, d'estuaires et de lagunes.

Le secteur de la construction et de la réparation navales – Aperçu général

Le secteur mondial de la construction navale représente un marché considérable, estimé à environ 155 à 170 milliards de dollars en 2025, soit l'équivalent d'environ Rs. 13 à Rs. 14,5 Lakh Crore. Par ailleurs, le marché mondial des services de réparation et d'entretien navals devrait atteindre 53,23 milliards de dollars d'ici 2032.

En revanche, le secteur de la construction navale en Inde reste remarquablement modeste, avec un chiffre d'affaires compris entre 0,88 et 1,12 milliard de dollars (Rs. 7.450 à Rs. 9.520 Crore), ce qui représente environ 0,06 % de la part de marché mondiale. Cette disparité est particulièrement frappante étant donné que l'Inde achemine environ 95 % de son commerce en volume et 70 % de son commerce en valeur par voie maritime, ce qui met en évidence un écart significatif entre la dépendance du pays vis-à-vis du transport maritime et ses capacités nationales de construction navale. La flotte indienne a connu une croissance régulière, passant de 1 429 navires (12,75 millions de GT) en 2019 à 1 526 navires (13,74 millions de GT) en 2023.

Cependant, le secteur reste confronté à plusieurs défis, notamment des capacités limitées, des lacunes technologiques, la hausse des coûts des intrants et une faible compétitivité mondiale par rapport aux grandes nations de la construction navale telles que la Chine, la Corée du Sud et le Japon.

Avec près de 7 à 9 % du trafic maritime international transitant à moins de 300 milles marins de nos côtes, l'Inde a le potentiel de devenir une plaque tournante mondiale de la réparation navale, bien qu'elle ne détienne actuellement que moins de 1 % du marché mondial de la réparation navale. Alors que le potentiel s'élève à Rs. 6.000 Crore, le chiffre d'affaires annuel de l'Inde dans ce secteur est actuellement estimé à seulement Rs. 2.000 Crore (240 millions de dollars). En outre, il convient de noter que le potentiel du pays dans le secteur de la réparation navale pourrait être porté à plus de Rs. 14.000+ Crore (1,7 milliard de dollars) au cours des dix prochaines années, ce qui permettrait de renforcer les capacités nationales.

La maintenance des navires comprend principalement la maintenance planifiée et la maintenance non planifiée. Les grandes sous-catégories de la maintenance planifiée sont la maintenance préventive, corrective, basée sur les risques et basée sur l'état du navire. Il existe plusieurs types de cales de réparation, notamment les cales coulissantes, les ascenseurs à navires, les cales flottantes, les cales sèches, etc.

Pour disposer d'un écosystème florissant dans les domaines de la construction, de l'entretien et de la réparation navales, il est essentiel de pouvoir compter sur un écosystème de composants solide et localisé. Les composants essentiels au fonctionnement des navires comprennent notamment le moteur, le système électrique, le système de propulsion, les systèmes de navigation, etc.

Il convient de noter qu'environ 95 % des parts du marché mondial actuel de la construction navale se répartissent entre trois pays, la Chine détenant la part majoritaire (environ 51 %).



Pays	Part en % du marché mondial de la construction navale	% du littoral mondial	% de la population mondiale	% du PIB mondial
Chine	50.73%	1.84%	17.58%	16.80%
Corée	28.28%	0.76%	0.64%	1.74%
Japon	15.38%	1.78%	1.54%	3.97%
Total	94.39%	4.38%	19.76%	22.51%

Dans ce contexte, des investissements ciblés substantiels et des interventions stratégiques restent indispensables pour accroître de manière significative la part de marché du pays, bien au-delà de sa contribution actuellement minime. Les récentes initiatives du gouvernement de l'Union, notamment l'annonce d'un plan de soutien de Rs. 69.725 Crore visant à revitaliser le secteur de la construction navale en Inde, comprenant un Fonds de développement maritime de Rs. 25.000 Crore et un programme d'aide financière à la construction navale (SBFAS) doté d'une enveloppe de Rs. 24.736 Crore, visent à combler les lacunes identifiées précédemment et à renforcer la position de l'Inde sur la scène mondiale de la construction navale.



Cette politique vise à compléter et à renforcer les politiques et initiatives du gouvernement indien, dans le but de faire du Tamil Nadu la capitale nationale de la construction et de la réparation navales.

Le recyclage des navires écologiques – Aperçu général

Le marché mondial du recyclage des navires était évalué à environ 4,08 milliards de dollars en 2024 et devrait atteindre 13 milliards de dollars d'ici 2030, avec un taux de croissance annuel composé (TCAC) d'environ 7,4 %. Chaque année, environ 800 à 1 300 navires, allant des petits navires de soutien offshore aux vraquiers de type Capesize et aux superpétroliers (VLCC), sont démantelés afin de récupérer de l'acier de haute qualité (jusqu'à 95 % de récupération), des métaux non ferreux et des composants de machines.

En 2020, on estimait que 71 % de l'acier produit aux États-Unis provenait de sources recyclées, une tendance principalement due au vieillissement des flottes (la durée de vie moyenne des navires étant de 25 à 30 ans), à la rigueur des réglementations en matière de fin de vie (Convention de Hong Kong, règlement européen sur le recyclage des navires) et à la demande croissante de matériaux à faible empreinte carbone.

L'Asie du Sud, avec en tête l'Inde (33,85 %) et le Bangladesh (43,17 %), traite plus de 70 % des volumes mondiaux de recyclage de navires en termes de tonnage brut total démantelé. Parmi les autres régions, on trouve la Turquie (7,41 %), le Pakistan (7,17 %) et la Chine (1,39 %).

Outre l'avantage principal que représente l'activité de recyclage en soi, ce secteur constitue une source d'intrants ferreux à faible coût et à faible empreinte carbone pour d'autres industries connexes, ce qui rend l'écosystème industriel de la région extrêmement compétitif.





Avantages géographiques et géologiques de l'État

D'un point de vue géologique et géographique, le Tamil Nadu bénéficie d'atouts naturels incomparables qui en font la destination de choix en Inde pour les activités de construction navale à grande échelle.

Vaste réseau d'infrastructures côtières

Le littoral étendu de l'État offre une vaste façade maritime qui s'étend du district de Tiruvallur, au nord, jusqu'à Kanniyakumari, au sud. Ce littoral, qui représente 9,63 % de la longueur totale des côtes indiennes, offre de multiples possibilités d'implantation pour le développement de chantiers navals le long du golfe du Bengale, de la mer d'Oman et de l'océan Indien.

Conditions bathymétriques optimales

Les eaux côtières du Tamil Nadu présentent des profils bathymétriques favorables, indispensables à la construction de navires d'une capacité supérieure à 200 000 tonnes de port en lourd (TPL) et à d'autres opérations de mise à l'eau. Le relief sous-marin côtier de l'État offre des points d'accès naturels en eaux profondes, ce qui réduit au minimum les besoins en dragage d'investissement et d'entretien, améliorant ainsi la santé financière du chantier naval et réduisant l'impact environnemental.

Systèmes de protection naturels

La côte du Tamil Nadu bénéficie de multiples mécanismes de défense naturels qui atténuent les effets des phénomènes météorologiques extrêmes et des risques côtiers, contribuant ainsi à la résilience de la construction navale et des infrastructures connexes. Les vastes forêts de mangroves qui bordent la côte font office de barrière contre les vagues de tempête lors des cyclones.

Sur de nombreux tronçons du littoral de l'État, les dunes de sable naturelles font office de barrières contre l'érosion côtière et les ondes de tempête.

Le golfe de Mannar abrite de vastes récifs coralliens qui font office de brise-lames naturels, dissipant l'énergie des vagues et réduisant la vulnérabilité du littoral.

Un climat idéal pour la construction navale

Le climat tropical du Tamil Nadu, caractérisé par des variations saisonnières modérées, offre des conditions favorables à la poursuite ininterrompue des activités de construction navale tout au long de l'année. Situé entre 8°4' et 13°35' de latitude nord, l'État bénéficie de températures stables et de conditions météorologiques prévisibles qui permettent de mener de front les activités de construction et de réparation. Ces avantages climatiques contribuent à réduire au minimum les perturbations liées aux conditions météorologiques, garantissant ainsi une plus grande efficacité opérationnelle par rapport aux chantiers navals situés dans des régions sujettes à de fortes précipitations ou à des fluctuations saisonnières extrêmes.

La répartition des précipitations au Tamil Nadu offre des avantages opérationnels considérables pour les activités de construction navale. L'État reçoit la majeure partie de ses précipitations annuelles pendant la mousson du nord-est (443,3 mm), c'est-à-dire entre octobre et décembre, ce qui laisse des périodes sèches prolongées et continues pour les activités de construction essentielles. Les districts du sud du Tamil Nadu enregistrent entre 54 et 60 jours de pluie par an, ce qui garantit un impact minimal sur les activités de construction par rapport à la côte ouest, qui subit des interruptions prolongées dues à la mousson.

Position géologique stratégique

La situation géographique du Tamil Nadu offre des avantages géologiques uniques :

Proximité des voies maritimes internationales

La situation géographique de l'État, au bord du golfe du Bengale, offre un accès direct aux voies maritimes internationales en eaux profondes, ce qui réduit les distances de transport des navires vers les marchés mondiaux.

Fondations géologiques stables

Les régions côtières reposent sur des formations géologiques stables, propices à l'implantation d'infrastructures industrielles lourdes, ce qui réduit au minimum les difficultés liées aux fondations et à l'ingénierie structurelle.

Ces atouts géologiques et géographiques offrent des conditions naturelles qui permettent de réduire au minimum les investissements en infrastructures, d'optimiser l'efficacité opérationnelle et de se prémunir contre les risques environnementaux, faisant ainsi de cet État une destination idéale pour la construction navale et les activités connexes.



Écosystème industriel et vivier de talents

Une base industrielle bien établie

L'État compte plus de 40 000 usines, soit le plus grand nombre du pays, et dispose d'un écosystème industriel diversifié, mature et bien développé. Le Tamil Nadu est le leader incontesté des exportations de produits électroniques, avec 41,23 % de la part nationale en 2024-2025.

L'État dispose d'une structure économique équilibrée, les secteurs primaire, secondaire et tertiaire contribuant à sa croissance et à son développement globaux. L'industrialisation de l'État s'est particulièrement caractérisée par le développement de pôles industriels, ce qui a contribué à stimuler le développement régional sur l'ensemble du territoire et à assurer une présence économique répartie.

Le Tamil Nadu dispose d'un vivier de talents hautement qualifiés, soutenu par un réseau étendu à l'échelle de l'État, composé d'établissements d'enseignement supérieur, d'instituts polytechniques et d'instituts de formation industrielle de renommée nationale et internationale. Cela permet à l'État de s'aventurer dans des secteurs inexplorés et émergents et d'y jouer un rôle de pionnier pour le pays. L'État offre un atout unique en disposant à la fois d'une main-d'œuvre qualifiée et d'une main-d'œuvre non qualifiée, ce qui permet de regrouper sur un même site les activités de fabrication et les services de conception.

L'écosystème actuel des industries automobile, de la défense et des composants constitue une base solide pour la fabrication de composants navals, l'intégration de systèmes et les services de conception. Le chantier naval L&T situé à Kattupalli, près de Chennai, qui compte plus de 1 000 partenaires dans la chaîne d'approvisionnement, est à la fois une preuve de faisabilité et un témoignage des capacités de l'État dans ce secteur.





Histoire de la construction navale dans l'État

Le Tamil Nadu possède un patrimoine maritime riche et ancestral qui témoigne de plusieurs siècles de savoir-faire en matière de navigation et de construction navale. À partir de l'utilisation de premières embarcations telles que le kattumaram traditionnel, les chantiers navals locaux ont maîtrisé des techniques comme la construction à clous, qui a permis la navigation au long cours sur les mers soumises aux moussons. Ces innovations précoces ont jeté les bases de l'excellence maritime dont l'État continue de faire preuve aujourd'hui.

Les premières traditions maritimes

Les marins tamouls ont été parmi les premiers de la région de l'océan Indien à construire et à exploiter des navires de haute mer. Les archives historiques et les traditions locales indiquent que les communautés côtières de la côte de Coromandel utilisaient des embarcations en bois polyvalentes pour le commerce, la pêche et les déplacements. Des témoignages archéologiques et littéraires suggèrent que l'activité maritime tamoule remonte à avant le III^e siècle avant notre ère.



La période Sangam

Au cours de la période Sangam, qui s'étend approximativement du III^e siècle avant notre ère au III^e siècle de notre ère, les ports du Tamil Nadu sont devenus des centres dynamiques du commerce mondial. Kaveripoompattinam, également connu sous le nom de Puhar, situé à l'embouchure du fleuve Kaveri, a été un port majeur du royaume des Chola à ses débuts. Des œuvres littéraires tamoules telles que le Pattinapalai et le Silappathikaram décrivent de manière vivante son port animé, ses navires marchands et son activité douanière.

Les fouilles archéologiques menées à Arikamedu, près de l'actuelle Pondichéry, mettent en lumière d'importants liens commerciaux indo-romains remontant au II^e siècle avant notre ère. Des sites tels que Korkai et Azhagankulam fournissent des preuves supplémentaires de l'existence de chantiers navals, de quais et d'entrepôts datant de cette époque, confirmant ainsi le rôle central du Tamil Nadu dans le commerce maritime antique.

L'expansion maritime au Moyen Âge

La puissance maritime tamoule a atteint son apogée au cours de la période médiévale des Chola. Entre le IX^e et le XIII^e siècle de notre ère, la marine chola a étendu son influence à l'ensemble du Sri Lanka et de l'Asie du Sud-Est. La célèbre expédition navale de Rajendra Chola 1^{er}, vers 1025 de notre ère, a démontré les capacités avancées de la région en matière de construction navale et d'organisation militaire. Des guildes marchandes telles que les Ainnurruvar, les Manigramam et les Nanadesi ont établi des routes commerciales reliant les ports tamouls à ceux d'Asie du Sud-Est, du Sri Lanka, de Chine et du Moyen-Orient, favorisant ainsi une période de prospérité commerciale remarquable.



Développement colonial et moderne

À l'époque coloniale, des ports tels que Nagapattinam, Thoothukudi et Pulicat sont devenus des centres importants sous domination portugaise, néerlandaise et britannique. Ces ports ont facilité le commerce régional et international et ont contribué au développement des infrastructures maritimes. L'établissement de Madras, aujourd'hui Chennai, en tant que port majeur de la Compagnie des Indes orientales a encore renforcé le rôle de l'État dans la réparation et l'entretien des navires, ainsi que dans l'industrie maritime.

Héritage et continuité

L'héritage du Tamil Nadu en matière de construction navale et de culture maritime s'inscrit dans une continuité ininterrompue, allant de l'artisanat traditionnel aux capacités industrielles modernes. Les vestiges d'anciens ports, de corporations commerciales et de prouesses navales témoignent du lien de longue date qui unit cet État à la mer. Ce solide ancrage historique continue d'inspirer la vision moderne du Tamil Nadu, qui aspire à redevenir une plaque tournante mondiale pour la construction navale, les services maritimes et les initiatives liées à l'économie bleue.

Nécessité de cette politique

La construction navale est un secteur stratégique qui recèle un potentiel économique, industriel et en matière d'emploi considérable. Au-delà de son rôle en tant qu'industrie manufacturière à part entière, la construction navale génère d'importantes retombées positives dans de nombreux secteurs, notamment la sidérurgie, l'électricité et l'électronique, la mécanique de précision, les infrastructures portuaires, la logistique et les services de transport maritime.

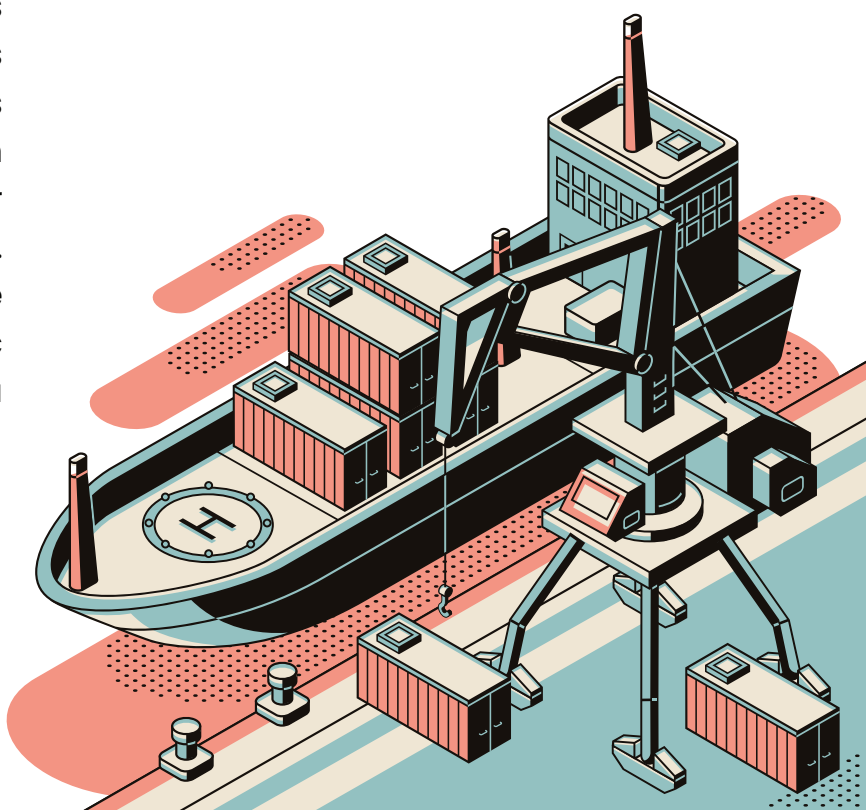
On estime qu'environ 65 % de la valeur de construction d'un navire provient des industries auxiliaires et de l'ingénierie lourde, ce qui souligne la capacité du secteur à stimuler un développement industriel à grande échelle. L'industrie de la construction navale est également un important créateur d'emplois, avec le plus fort effet multiplicateur sur l'emploi parmi les activités manufacturières, estimé à 6,4. Par exemple, la construction du porte-avions national INS Vikrant a mobilisé plus de 500 micro, petites et moyennes entreprises (MPME), a employé 2 000 personnes directement dans les chantiers navals et 12 000 autres dans les industries auxiliaires et connexes.

Cela illustre le potentiel du secteur à créer de nombreux emplois à tous les niveaux de qualification, en particulier pour les femmes et les jeunes des zones côtières, grâce à des emplois axés sur les compétences dans les domaines de la fabrication, de la logistique et des services portuaires.

Outre le fait qu'elle stimule l'emploi et la croissance industrielle, la construction navale revêt une importance stratégique cruciale. La poursuite de l'autonomisation en matière de moyens maritimes joue un rôle essentiel dans le renforcement de la sécurité énergétique et de la préparation de la défense nationale.

D'un point de vue macroéconomique, ce secteur affiche une forte productivité du capital, avec un multiplicateur d'investissement d'environ 1,82. Cela signifie que les investissements dans ce secteur peuvent générer près du double de la production économique, ce qui renforce la nécessité d'un cadre politique spécifique.

Compte tenu des avantages géographiques et économiques susmentionnés, auxquels s'ajoutent des retombées sociales, une intervention politique ciblée aidera l'État à exploiter pleinement le potentiel du secteur. Une politique spécifique en matière de construction navale est donc indispensable pour libérer et mettre à profit le potentiel latent de ce secteur.







Champ d'application de la politique

Cette politique vise à faire du Tamil Nadu la destination de prédilection des chantiers navals internationaux en proposant des incitations compétitives et des infrastructures de classe mondiale. Elle cherche également à développer des pôles de construction navale regroupant la conception, la fabrication, la réparation, la recherche et le développement, ainsi que la formation. La politique met fortement l'accent sur la durabilité, la conformité aux critères ESG et les pratiques de l'Industrie 4.0, garantissant ainsi que l'innovation, la responsabilité environnementale et les technologies de pointe soient au cœur de la croissance du secteur de la construction navale dans l'État. Dans le cadre de cette politique, le terme « chantiers navals » désigne toute entreprise qui fabrique, répare et entretient des navires dans l'État.

Types de navires/structures couverts par la police

1. Les chantiers navals qui fabriquent les catégories suivantes de structures maritimes pourront bénéficier des mesures d'incitation prévues par cette politique

- a. Grands navires de haute mer destinés au commerce international et au cabotage ;
- b. Navires spécialisés de taille moyenne
- c. Défense / Navires de guerre et garde-côtes
- d. Yachts de luxe

e. Les sous-marins et tout type d'équipement sous-marin utilisé à des fins de transport

f. Bateaux de pêche mécanisés, à l'exception des chalutiers et des bateaux en fibre de verre (FRP)

g. Tout autre bateau ou navire fonctionnant avec un carburant alternatif et

h. Autres structures offshore : unités mobiles de forage offshore (MODU), navires de soutien offshore (OSV), plates-formes fixes, équipements sous-marins et auxiliaires, docks offshore destinés à la réparation et à la maintenance des navires, etc.,

2. Toute entreprise exerçant des activités d'entretien, de réparation et de recyclage de navires, à l'exclusion de la transformation de l'acier recyclé et des activités similaires.

Structure ad hoc (SPV) – NSHIPTN

L'État créera une entité ad hoc dotée d'une personnalité juridique distincte dans le cadre de la SIPCOT. Un organisme désigné par le gouvernement indien pourra également être invité à participer en tant que partie prenante majeure. Cette entité ad hoc facilitera et favorisera la mise en place plus harmonieuse de chantiers navals dans les pôles d'activité identifiés, grâce aux infrastructures portuaires mises à disposition par le gouvernement indien et aux infrastructures terrestres mises à disposition par le gouvernement de l'État, représenté par la SIPCOT. Elle jouera également un rôle crucial pour faciliter le financement des chantiers navals en cours de création dans l'État.

Les activités de la société comprennent

- a. Développement d'infrastructures tant côté terre que côté mer
- b. Conclure des accords de coentreprise avec des chantiers navals
- c. Location d'actifs essentiels à des chantiers navals
- d. Faciliter la mobilisation de capitaux et la mise en commun des investissements afin de financer ou d'investir dans les chantiers navals implantés dans l'État
- e. Toute autre activité essentielle liée à la construction navale dans l'État.



construction navale au Tamil Nadu

Le dispositif d'incitations du Tamil Nadu s'inspire des grandes nations maritimes qui ont réussi à développer des infrastructures de chantiers navals et des capacités de construction navale de classe mondiale. Le programme sud-coréen « K-Shipbuilding Super Gap Vision 2040 » est soutenu par un fonds national pour les chantiers navals de 2 000 milliards de won (1,3 milliard de dollars). Le modèle japonais de « chantier naval national », doté d'un budget de 1 000 milliards de yens (6,5 milliards de dollars), repose sur des infrastructures construites par l'État et louées à des opérateurs privés. Le Maritime Cluster Fund de Singapour offre un cofinancement pouvant atteindre 90 %, axé en particulier sur le perfectionnement des compétences, la transformation numérique et le développement des infrastructures. Ces modèles internationaux démontrent que les industries maritimes compétitives nécessitent un soutien gouvernemental substantiel pendant la phase de mise en place, en particulier pour les infrastructures de chantiers navals à forte intensité capitalistique et la construction et la réparation de navires à forte intensité technologique. L'approche du Tamil Nadu s'appuie sur ces cadres éprouvés tout en intégrant les avantages spécifiques à l'État et en répondant aux priorités locales en matière de développement industriel.

Un chantier naval exerçant des activités de fabrication, de réparation et d'entretien de structures maritimes, telles que décrites dans le champ d'application de la politique, et s'engageant à investir au moins Rs. 1.000 Crore et à créer au moins 1 000 emplois, pourra bénéficier d'un programme d'aide structuré (SPA) au titre de cette politique.

Les chantiers navals peuvent choisir de bénéficier de l'une des quatre mesures d'incitation ou aides financières énumérées ci-dessous dans le cadre du SPA :

Option 1 : Prise de participation

Le gouvernement de l'État peut, directement ou par l'intermédiaire d'un organisme public désigné, devenir actionnaire minoritaire de l'installation envisagée. Les chantiers navals peuvent soumettre des propositions commerciales à l'entité désignée, telle qu'indiquée dans les lignes directrices de mise en œuvre, en vue d'obtenir un apport en capital.

Si la prise de participation est réalisée sous forme d'apport en numéraire, celle-ci sera initialement comptabilisée comme dette, par tranches, avec des étapes clairement définies. La dette sera convertie en capital à hauteur de 49 % au plus une fois l'étape atteinte, et les tranches suivantes de la dette seront alors débloquées.

Les projets nécessitant des investissements plus importants peuvent également se voir proposer un financement par titres hybrides ou un financement mezzanine, tel que des obligations convertibles, au cas par cas, assorti d'un plan d'investissement et de sortie. Les apports en capital peuvent également prendre la forme de terrains ou de tout type d'actifs d'infrastructure physiques essentiels, y compris, sans s'y limiter, les éléments mentionnés ci-dessous :

Liste 1 : Infrastructures essentielles

- | | |
|---|---|
| a. Cales sèches ou ascenseurs à bateaux | c. Systèmes à portique |
| b. Grues pour charges lourdes | d. Quais, jetées et cales de mise à l'eau |

L'État, en concertation avec les chantiers navals investisseurs, mettra en place conjointement les infrastructures nécessaires par le biais des mécanismes susmentionnés.

Option 2: Asset Leasing

L'État, par l'intermédiaire d'une entité désignée, procédera à l'achat et à la cession-bail d'actifs essentiels des chantiers navals, à l'exception des terrains, mais sans s'y limiter, notamment les actifs répertoriés comme « infrastructures essentielles » dans la LISTE 1, pour une valeur maximale de Rs. 6.000 Crore ou de 20 % du coût total du projet, le montant le plus bas étant retenu. Le contrat de cession-bail sera structuré au cas par cas sous la forme d'une combinaison de

- a) Pourcentage fixe de loyer et
- b) Pourcentage variable du loyer

afin de parvenir à un taux de rendement interne (TRI) acceptable tant pour l'investisseur que pour le gouvernement du Tamil Nadu. Le montant total des dépenses de l'État sera limité à Rs. 1.000 Crore par an pour l'ensemble des projets mis en œuvre sur le territoire de l'État. Toute allocation annuelle non utilisée pourra être reportée sur les années suivantes.

Dans le cadre de cet accord, la société de construction navale qui crée le chantier naval peut acquérir des actifs essentiels au chantier en fonction de ses besoins opérationnels, puis céder ces actifs à la société ad hoc. Cette dernière louera alors immédiatement ces actifs à la société de construction navale selon des conditions contractuelles convenues d'un commun accord. Les conditions de location, y compris le taux de location et les autres conditions, seront déterminées par comparaison avec les principaux chantiers navals ou par un comité composé de fournisseurs d'actifs essentiels, en tenant compte de l'amortissement et de la durée de vie utile des actifs concernés.

Option 3 : Subvention en capital sur les immobilisations éligibles et autres mesures d'incitation

Catégorie de projet et durée d'investissement standard (SIP)	Fourchette d'engagement d'investissement (en millions de roupies)		Emploi minimum	Subvention en capital*
	Montant minimum d'investissement	Montant maximal de l'investissement		
Kappal - 15 ans de SIP	Au moins Rs. 12.000 Crore		4,000	25 % des immobilisations admissibles
Vangam - 12 ans de SIP	5,000	11,999	2,000	20 % des immobilisations admissibles
Navaai - 10 ans de SIP	2,000	4,999	1,000	15 % des immobilisations admissibles
Kalam - 8 ans de SIP	1,000	1,999		10 % des immobilisations admissibles

En outre, les chantiers navals qui atteignent un minimum de 450 tonnes de port en lourd (TPL) en navires écologiques* dans les six (6) ans suivant la mise à l'eau de leur premier navire, ce dernier étant inclus, pourront bénéficier d'une prime d'investissement supplémentaire équivalant à 2 % de la valeur cumulée des immobilisations éligibles (EFA) à la fin de la période d'investissement, dans la limite d'un plafond de 300 crores de roupies.

Chaque tranche de la prime sera versée sur une période de dix ans. Les tranches seront déterminées en fonction des étapes clés de la mise en œuvre du projet, qui seront précisées dans les directives de mise en œuvre.

Outre la subvention en capital prévue dans le cadre de l'option 3, les chantiers navals pourront bénéficier des mesures d'incitation suivantes :

Bonification d'intérêt

Les chantiers navals pourront bénéficier d'une bonification d'intérêt de 2 %, sous forme de réduction du taux d'intérêt appliqué aux emprunts effectivement contractés pour financer le projet, à concurrence de Rs. 10 Crore par an pendant 15 ans.

Mesures d'incitation en faveur des industries vertes

Les chantiers navals qui investissent au moins 100 crores de roupies dans des initiatives écologiques ou la mise en œuvre de technologies vertes dans le cadre de la construction navale ou de toute autre activité mentionnée dans les lignes directrices de mise en œuvre en tant qu'initiative écologique pourront bénéficier d'une subvention de 50 %, dans la limite de 2 % du coût total du projet ou de 50 crores de roupies par projet, le montant le plus bas étant retenu, sous forme de versement unique effectué après la réalisation de l'investissement engagé.

Les investissements dans des actifs verts, tels que prévus par la loi, ne seront pas considérés comme éligibles aux mesures d'incitation en faveur de l'industrie verte, conformément à la politique.

Option 4 : Incitations liées à la production

Les chantiers navals qui investissent dans la catégorie « Kappal », telle que définie ci-dessus dans l'option 3, pourront bénéficier d'une prime liée à la production pouvant atteindre 15 % de la valeur du navire, plafonnée à 2,5 % de l'EFA cumulé par an pendant les dix années suivant la date de mise en service commerciale. Les navires bénéficiant d'une aide au titre du programme d'aide financière à la construction navale (SBFAS) deviendront éligibles à la PLI en vertu de la présente politique. La valeur finale du navire, telle que déterminée dans le cadre du SBFAS, sera prise en compte pour le calcul de l'incitation.

Le plafond annuel des aides sera reporté sur les années suivantes si le chantier naval ne fait pas usage de ces aides au cours d'une ou de plusieurs années données.

Les modalités et procédures détaillées permettant de bénéficier de chaque option seront précisées dans les directives de mise en œuvre.



Mesures d'incitation financière courantes dans le cadre du dispositif d'aide structuré

Aide à la formation

Les chantiers navals pourront bénéficier d'une aide à la formation de 10 000 roupies par mois et par salarié résidant dans la région, pendant une période de deux ans.

Avantage fiscal lié à l'électricité

Les chantiers navals bénéficieront d'une exonération de la taxe sur l'électricité pendant une période de cinq ans pour l'électricité achetée auprès de la Tamil Nadu Power Distribution Corporation Limited (TNPDC) ou produite et consommée à partir de sources captives.

Logements pour les travailleurs

L'État soutient le concept du « travail à pied » afin de désengorger les villes et d'améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Les chantiers navals seront encouragés à développer des structures d'hébergement et des résidences pour leurs employés dans un rayon de 5 km autour de leur lieu de travail.

Les logements construits au sein du chantier naval ou les structures d'hébergement et les foyers destinés aux employés situés dans un rayon de 5 km autour de la zone de travail (c'est-à-dire que l'entrée de la structure d'hébergement doit se trouver à moins de 10 km à vol d'oiseau de l'entrée du site du projet) sont considérés comme des immobilisations éligibles au titre de l'option 3 – Subvention en capital, à condition que leur coût ne dépasse pas 5 % des immobilisations éligibles.

Soutien et mesures d'incitation en faveur des industries connexes

1. Mesures d'encouragement visant à promouvoir les établissements de design

Les entreprises de conception navale peuvent bénéficier d'une subvention salariale de 30 % la première année, de 20 % la deuxième année et de 10 % la troisième année sur les coûts salariaux liés aux emplois hautement rémunérés créés dans l'État, dans des installations clairement identifiées, sous réserve des conditions suivantes :

- a. Il doit créer 200 emplois directs au cours des trois premières années d'activité.
- b. Le projet ne doit pas avoir bénéficié du programme d'aide structuré proposé par le Département de l'industrie, de la promotion des investissements et du commerce.

On entend par « emplois hautement rémunérés » les emplois pour lesquels le coût salarial est supérieur ou égal à 100 000 roupies par mois et par salarié. Le coût salarial correspond au « salaire de base » perçu par les salariés, tel que défini à l'article 2, point b), de la loi de 1952 sur les fonds de prévoyance des salariés et dispositions diverses.



2. Mesures d'incitation visant à promouvoir les organismes de R&D et les centres de compétences mondiaux (GCC)

Critères d'éligibilité pour la R&D

Les entreprises de R&D qui remplissent les critères d'éligibilité énumérés dans le présent document peuvent bénéficier des mesures d'incitation décrites dans cette section, sous réserve des conditions suivantes :

1. L'investissement doit s'élever à au moins Rs. 50 Crore dans des immobilisations éligibles, dans un délai d'investissement standard de 4 ans, et doit permettre la création de 50 emplois.
2. Des installations clairement délimitées à l'intérieur ou à l'extérieur des chantiers
3. Doit exercer des activités de R&D liées au transport maritime dans l'État du Tamil Nadu

Critères d'éligibilité pour les GCC

Le GCC doit démarrer ses activités pendant la période couverte par la police et créer au moins 500 emplois au cours de la période d'investissement standard de 4 ans.

Avantages spéciaux applicables

A. Subvention spéciale d'investissement

Afin de soutenir les entreprises éligibles, une subvention en capital spéciale de 25 % sur les immobilisations éligibles sera versée en tranches égales sur une période de dix ans à compter de la date à laquelle l'objectif minimal d'emploi aura été atteint, dans la limite de Rs. 25 Crore, le montant le plus bas étant retenu.

B. Mesures d'incitation à la formation

Les entreprises éligibles bénéficieront d'une aide à la formation de 10 000 roupies par personne et par mois pendant 12 mois pour les résidents du Tamil Nadu. Ces aides s'appliqueront aux nouveaux emplois nets.

C. Mesures d'incitation à la certification de qualité

Les projets obtenant des certifications telles que ISO, ISI, BIS, FPO et BEE, ou toute autre certification nationale ou internationale pertinente pour le secteur du transport maritime, bénéficieront d'une subvention correspondant à 50 % du coût total engagé pour l'obtention de la certification, tel que certifié par un expert-comptable agréé, dans la limite de 1 crore de roupies pour la période d'investissement.

D. Mesures d'incitation en matière de propriété intellectuelle

Le gouvernement remboursera 50 % des dépenses engagées par le projet, dans la limite de 1 crore de roupies, pour la période d'investissement consacrée à l'enregistrement de brevets, de droits d'auteur, de marques et d'indications géographiques.

E. Mesures d'incitation pour les laboratoires d'innovation

Afin de promouvoir ces laboratoires qui répondent aux besoins des pôles d'innovation et jouent un rôle de catalyseur pour la recherche et le développement, 50 % des dépenses engagées pour la création de laboratoires d'innovation seront remboursées, dans la limite de 1 crore de roupies. Cette aide est réservée aux laboratoires d'innovation accrédités ou certifiés par le NABL, certifiés ISO ou répondant à toute autre norme nationale ou internationale applicable au secteur du transport maritime ou de la construction navale.

F. Mesures d'incitation relatives au coût des licences

Les entreprises éligibles bénéficieront d'une aide financière correspondant à 50 % des dépenses engagées pour l'achat d'une licence de logiciel spécialisé au cours de la période d'investissement standard de quatre ans, dans la limite de 1 crore de roupies.

G. Mesures d'incitation pour les essais de produits et le prototypage

Afin d'encourager le prototypage au sein de l'État, les entreprises éligibles bénéficieront d'une subvention correspondant à 25 % des dépenses d'investissement admissibles (EFA) pour la mise en place d'installations d'essai et de prototypage de produits, dans la limite d'un plafond de 1 crore de roupies.

H. Autres mesures d'incitation standard

Le projet pourra également bénéficier des incitations habituelles, à savoir une exonération de la taxe sur l'électricité pendant cinq ans, une exonération du droit de timbre et des aides en faveur des industries vertes pouvant atteindre 1 crore de roupies.



Soutien à la facilitation et autres formes d'aide

En complément des mesures d'incitation ciblées, le Tamil Nadu mettra en place un écosystème de soutien global comprenant, entre autres, des services d'accompagnement et la mise en place d'infrastructures.

1. Facilitation des projets via un guichet unique

Toutes les autorisations (autorisations environnementales, aménagements du territoire, permis de construire, raccordements aux réseaux) seront traitées via une interface dédiée au sein du portail unique de l'État, garantissant ainsi un suivi de bout en bout et le respect des délais de décision imposés.

Des agents de liaison spécialisés, affectés à chaque projet, assureront la coordination avec les services compétents chargés des ports, de l'industrie, de l'environnement, des services publics et du travail afin de répondre aux demandes et d'accélérer les procédures d'autorisation.

2. Pôles d'infrastructures intégrées

Des parcs industriels maritimes seront créés au sein des pôles de construction navale; chacun sera doté de routes déjà aménagées, de postes électriques, de réseaux d'adduction d'eau, d'installations communes de traitement des effluents et de quais pouvant accueillir des navires de fort tonnage.

Les installations communes mises à la disposition des utilisateurs seront mises en place par la société ad hoc; elles comprendront notamment des ateliers de traitement des tôles, des chaînes de sablage et de peinture, ainsi que des unités centralisées d'élimination des matières dangereuses, ce qui permettra de réduire les dépenses d'investissement pour les fabricants de composants.

3. Soutien en matière de terrains et de services publics

Les projets éligibles bénéficieront d'une priorité dans l'attribution de parcelles situées en zone côtière ou à proximité des ports, dans le cadre de baux à long terme d'une durée maximale de 99 ans.

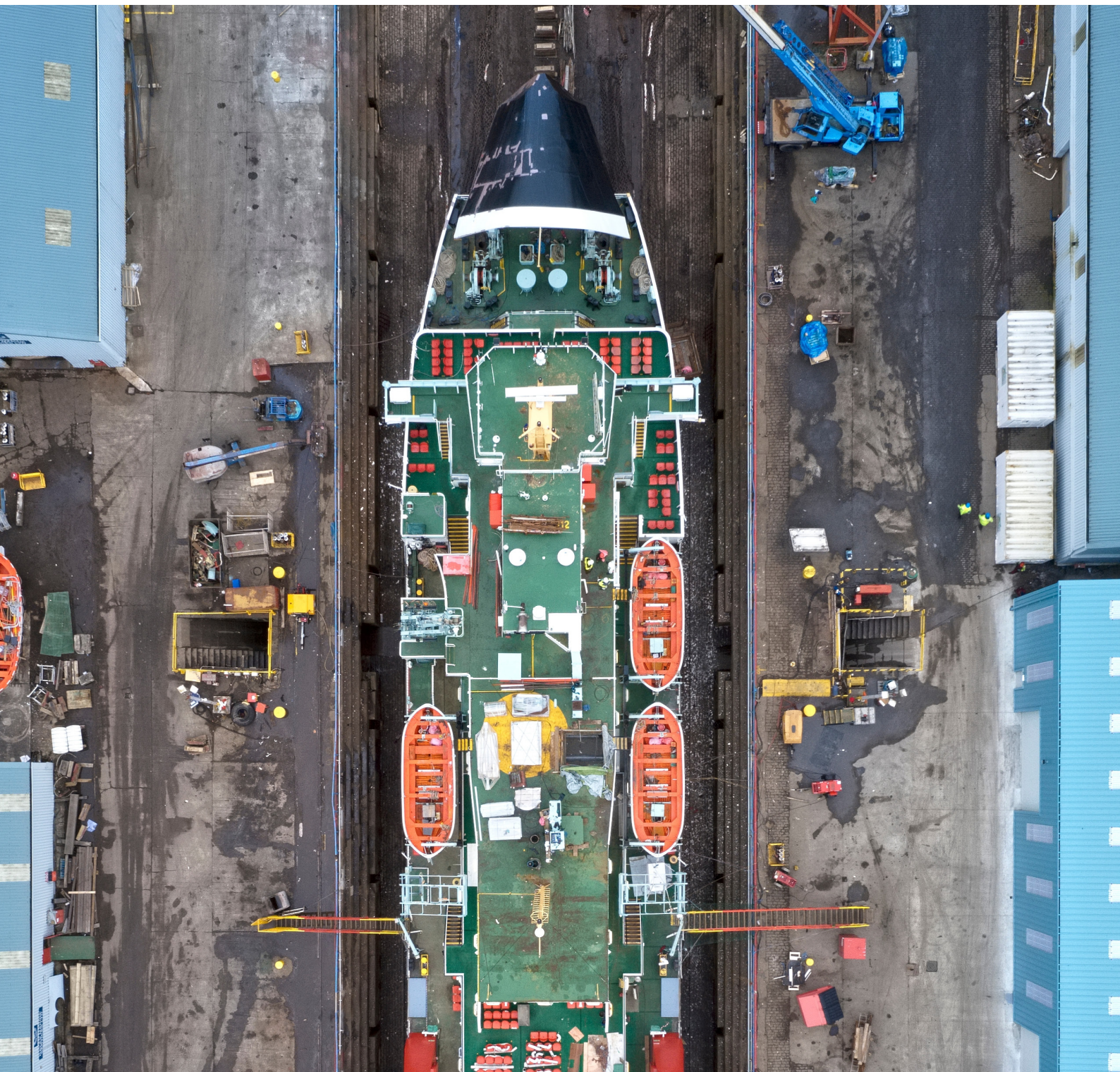
Mesures d'incitation et subventions visant à promouvoir le recyclage écologique des navires

Le gouvernement encouragera la création de pôles de recyclage naval respectueux de l'environnement dans l'État. Outre le bon de crédit pour le démantèlement de navires délivré par le gouvernement de l'Union pour les navires recyclés dans l'État, ce dernier accordera une subvention en capital pouvant atteindre 15 % des dépenses d'investissement initiales (EFA), versée en versements égaux sur une période de 15 ans. Les cinq premiers chantiers de recyclage naval qui investiront au moins Rs. 50 Crore et emploieront au moins 100 personnes pourront bénéficier de ces mesures incitatives. Les installations doivent obtenir la certification prévue par la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (adoptée pour la première fois le 15 mai 2009) et le règlement de l'UE sur le recyclage des navires (adopté pour la première fois le 20 novembre 2013).



Mesures d'incitation et subventions visant à promouvoir l'industrie de la fabrication de composants maritimes

Tout investissement réalisé dans la fabrication de composants, fournissant au moins 50 % de sa production (en valeur facturée) à des chantiers navals, avec un engagement d'investissement minimum de Rs. 50 Crore et un engagement minimum de création de 100 emplois, sera éligible à des incitations. Les incitations seront celles prévues par la Politique industrielle du Tamil Nadu de 2021, avec la reconnaissance du secteur « Sunrise ». Tout investissement compris entre Rs. 50 Crore et Rs. 499 Crore sera considéré comme un « grand projet » et les investissements supérieurs à Rs. 500 Crore seront classés conformément à la classification prévue par la TNIP 2021.



Développement des compétences et mise en place d'un écosystème

Afin de répondre à la demande croissante du secteur mondial de la construction navale, le gouvernement du Tamil Nadu va collaborer avec l'Université maritime indienne (IMU) pour concevoir et proposer des formations spécialisées adaptées aux besoins du secteur. La stratégie de développement des compétences en construction navale de l'État mettra en place un écosystème à plusieurs niveaux et impliquant plusieurs organismes, qui reliera les instituts de formation industrielle (ITI), les écoles polytechniques, les écoles d'ingénieurs et les universités d'État.

Aux abords des sites portuaires identifiés où il est prévu d'implanter des pôles de construction navale, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- a. Recensement des instituts de formation technique (ITI), des écoles polytechniques et des écoles d'ingénieurs qui serviront de viviers de main-d'œuvre qualifiée
- b. Mise en place d'infrastructures spécifiques, telles que des laboratoires ou des ateliers, au sein des établissements sélectionnés
- c. Ces établissements dispenseront des programmes d'études spécialement conçus pour les postes identifiés, en collaboration avec le secteur privé, et délivreront des certifications conjointes avec le TNSDC
- d. De plus, la formation en milieu professionnel sous forme de stages ou d'apprentissages doit être intégrée dans les programmes de formation.

Cette initiative s'appuiera sur la plateforme Naan Mudhalvan, le Département de l'emploi et de la formation (DET) et la Direction de l'enseignement technique (DOTE) afin de créer un parcours de développement des compétences continu, allant des métiers de base aux programmes d'ingénierie de haut niveau. L'accent sera mis sur la modernisation des pratiques de construction et de réparation navales grâce à l'adoption de technologies de pointe et de méthodes innovantes qui améliorent la productivité, la précision et l'innovation. L'État s'associera également à des institutions mondiales spécialisées dans le secteur maritime et les technologies connexes, ainsi qu'à des leaders internationaux de l'industrie, afin de proposer des programmes de formation spécialisés.

Cadre institutionnel

Un Conseil des compétences en construction navale de l'État sera créé, composé de représentants de l'IMU, du DET, du DOTE et de la Tamil Nadu Skill Development Corporation (TNSDC). Ce conseil coordonnera la conception des programmes d'études, la définition des normes, la certification, le perfectionnement du corps enseignant et l'intégration des technologies au sein des différents établissements. Il veillera également à l'adoption des meilleures pratiques internationales en matière de développement des compétences maritimes.

Principales caractéristiques du programme

1. L'industrie 4.0 au cœur de nos préoccupations

Le programme mettra l'accent sur la transformation numérique dans le secteur de la construction navale et sera élaboré en collaboration avec des experts mondiaux du secteur. Les principaux domaines abordés comprendront la conception navale, la maintenance prédictive, la fabrication robotisée et l'automatisation de pointe. Le programme intégrera les principes du savoir-faire japonais (Monozukuri) pour l'assurance qualité ainsi que des outils logiciels européens pour la conception numérique. Les cours seront régulièrement mis à jour afin de suivre le rythme des technologies émergentes et des tendances du secteur.

2. Gamme de programmes de formation

Le programme comprendra à la fois des formations certifiantes de courte durée, destinées à une mise à niveau rapide des compétences, et des cursus diplômants plus longs, visant à former des professionnels hautement qualifiés tels que des ingénieurs maritimes, des concepteurs numériques et des spécialistes en robotique. L'accent sera mis sur le développement de compétences transversales alliant le savoir-faire artisanal traditionnel aux techniques modernes de construction navale.

Pour garantir une croissance inclusive, il est essentiel de mettre en place des mesures ciblées visant à améliorer les compétences des pêcheurs et des communautés côtières. Les candidats sélectionnés bénéficieront de mesures incitatives telles que des bourses de formation, une inscription prioritaire aux programmes « Naan Mudhalvan » et « Vetri Nichayam », ainsi que des programmes d'insertion professionnelle dans les ports, les chantiers navals et le secteur de la logistique.

3. Apprentissage par la simulation

Des installations de formation modernes, comprenant notamment des laboratoires de simulation et des équipements de réalité augmentée (RA) et de réalité virtuelle (RV), offriront des expériences immersives et pratiques. Les étudiants s'exerceront avec les technologies utilisées dans les chantiers navals du monde entier, telles que les soudeuses robotisées, les machines à commande numérique (CNC) et les systèmes basés sur l'Internet des objets (IoT), ce qui leur permettra d'être parfaitement préparés aux applications concrètes.

4. Collaboration entre les acteurs du secteur et partage des connaissances

L'académie collaborera avec des chantiers navals nationaux et internationaux afin de favoriser le partage des connaissances, l'intégration technologique et l'alignement en temps réel avec les besoins du secteur. Des partenariats avec des constructeurs navals et des entreprises technologiques du monde entier permettront de garantir que les programmes de formation reflètent les dernières avancées en matière de construction, d'entretien et de réparation navales.

5. Intégration au Cadre national des certifications professionnelles

Tous les programmes seront alignés sur le Cadre national de certification des compétences (NSQF) des niveaux 3 à 8, garantissant ainsi une progression claire du poste de technicien à celui d'ingénieur.

- Les ITI proposeront des formations professionnelles en partenariat avec l'IMU et des experts du secteur.
- Les écoles polytechniques et d'ingénieurs proposeront des diplômes supérieurs et des programmes menant à un diplôme universitaire dans les domaines de la conception navale, de l'automatisation et de la construction navale numérique.
- La plateforme Naan Mudhalvan proposera des modules de transition et de perfectionnement afin de favoriser l'apprentissage continu, le renforcement des compétences et les opportunités d'insertion professionnelle.

Partenariats avec le secteur privé et collaboration public-privé

Afin de renforcer la participation du secteur privé, l'État encouragera les chantiers navals et les industries connexes à créer des centres de développement des compétences au sein des institutions publiques, dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Au cours des trois premières années, les industries partenaires peuvent bénéficier :

- L'accès à des infrastructures telles que des locaux d'atelier, des services publics et des droits de co-marquage.
- Aides à la formation ou aides au partage des coûts pour le personnel enseignant, le matériel et les stagiaires.
- Reconnaissance accélérée dans le cadre des programmes Naan Mudhalvan ou NSDC.

Ces partenariats favoriseront la mise en place de programmes d'études adaptés aux différents secteurs d'activité, en phase avec les besoins en main-d'œuvre et les normes de certification internationales.

Cadre d'incitation

Les entreprises qui créent des centres de développement des compétences ou des centres d'excellence au sein d'institutions publiques pourront bénéficier de subventions supplémentaires à la formation d'un montant de 1 000 roupies par employé et par mois. Ces mesures incitatives seront liées à des résultats mesurables, tels que les taux d'insertion professionnelle, le nombre de candidats certifiés et l'ampleur du transfert de technologies réalisé. Cette stratégie intégrée et tournée vers l'avenir permettra de constituer une main-d'œuvre compétitive à l'échelle mondiale, de promouvoir l'emploi local et de positionner le Tamil Nadu comme un pôle de premier plan pour la construction navale moderne et l'innovation maritime.

Mise en œuvre des politiques

La politique du Tamil Nadu en matière de construction navale sera mise en œuvre conformément au document contenant les lignes directrices d'application, qui sera publié après la notification de ladite politique.

Durée de la politique

La politique est valable pour une période de cinq ans à compter de la date de sa notification ou jusqu'à l'annonce d'une nouvelle politique, la date la plus tardive prévalant. La politique peut être révisée périodiquement en fonction des exigences du secteur.



РОМАШОХ



0-1
КСОЖЛЕНЧ



GOVERNEMENT DU TAMIL NADU

www.investingintamilnadu.com