

SRI LANKA

Les transports routiers au Sri Lanka : infrastructures, marché automobile et enjeux de transition

Le transport routier est prépondérant au Sri Lanka, assurant 95 % du transport de passagers et 98 % du transport de marchandises, en raison du sous-investissement dans le transport ferroviaire. Si le pays dispose d'un réseau routier dense de près de 119 000 km, sa qualité est hétérogène, avec des besoins importants de modernisation, d'augmentation des capacités face à la croissance du trafic et de renforcement de la résilience face aux chocs climatiques. Parallèlement, la réouverture du marché automobile après plusieurs années d'interdiction ouvre une phase de rattrapage des importations de véhicules, malgré une fiscalité prohibitive. Enfin, le Sri Lanka cherche à développer une filière de composants automobiles intégrée aux chaînes de valeur régionales afin de diversifier ses exportations.

Le réseau routier souffre d'un déficit d'investissement qui limite sa performance et sa résilience face aux chocs climatiques

Le réseau routier au Sri Lanka est dense, mais peu performant et de qualité inégale Avec près de 119 000 km de routes, soit une densité d'environ 1,7 km de routes par km², le pays dispose d'un maillage particulièrement développé à l'échelle régionale. Cette couverture se traduit par un niveau élevé de connectivité territoriale : 97 % de la population rurale bénéficie d'un accès à une route praticable en toute saison. Cependant, la forte augmentation du parc automobile, non accompagnée d'investissements suffisants dans les infrastructures, exerce une contrainte croissante sur le réseau et limite la vitesse moyenne de circulation à seulement 30 à 40 km/h. **Le réseau autoroutier est par ailleurs très limité**, avec seulement 313 km d'autoroutes en service, comprenant la Southern Expressway, l'Outer Circular Highway et les premiers tronçons de la Central Expressway. La qualité des infrastructures secondaires reste insuffisante¹ et le Sri Lanka affiche le taux de mortalité routière le plus élevé d'Asie du Sud, avec environ 3 000 décès par an.

L'effort d'investissement dans les infrastructures routières demeure contraint par les conséquences de la crise économique de 2022. Après le défaut souverain, les ressources budgétaires ont été principalement consacrées à la maintenance du réseau, à l'apurement des arriérés de la Road Development Authority (RDA)², qui atteignaient 361 Md LKR (environ 1 Md USD), et à l'achèvement des projets déjà engagés. Le budget 2026 marque une inflexion avec 342 Md LKR spécifiquement consacrés au développement du réseau routier, afin de relancer plusieurs chantiers structurants, notamment la Central Expressway³, qui doit relier Colombo à Kandy. Le financement des grands projets autoroutiers repose encore largement sur des ressources extérieures⁴ et les entreprises publiques chinoises en sont les principaux maîtres d'œuvre.

Le développement insuffisant des transports collectifs contribue à l'aggravation de la congestion dans les principaux centres urbains, en particulier à Colombo et Kandy. Depuis 2000, le parc automobile a plus que triplé pour atteindre 5,6 millions de véhicules, sous l'effet notamment d'une augmentation d'environ 10 % par an du nombre de véhicules privés. Le transport par autobus est le principal mode de transport public, mais souffre d'un déficit d'investissement public. En 2024, le Sri Lanka Transport Board (SLTB) n'assurait qu'environ 30 % des services de bus, contre 70 % pour les opérateurs privés.

La résilience des infrastructures routières face aux effets du changement climatique constitue un enjeu croissant pour l'économie sri-lankaise. Le réseau routier rural est particulièrement vulnérable aux inondations, qui causent en moyenne 66 MUSD de dommages annuels aux infrastructures de transport. Ce risque s'est matérialisé à grande échelle lors du cyclone Ditwah⁵ en novembre 2025, qui a engendré des besoins de reconstruction dans le secteur des transports estimés à 1,3 Md USD sur trois ans, dont environ la moitié devrait être consacrée à la reconstruction des infrastructures routières selon des normes résilientes. Compte tenu de la prépondérance du transport routier pour l'acheminement des marchandises, les défaillances du réseau se traduisent directement par des ruptures logistiques et des surcoûts pour les entreprises.

Le développement d'une filière de composants automobiles pourrait constituer une voie de diversification des exportations sri-lankaises

Le marché automobile au Sri Lanka est contraint par une fiscalité parmi les plus élevées au monde. Après près de cinq années d'interdiction afin de préserver les réserves de change, les importations de véhicules ont été réautorisées en février 2025. Elles ont atteint 2,04 Mds USD⁶ sur l'ensemble de l'année, soit 9,5 % des importations totales du pays. Cette forte reprise est intervenue malgré le maintien d'une protection tarifaire et d'une fiscalité particulièrement élevée⁷, pouvant porter la taxation totale jusqu'à près de 300 % de la valeur du véhicule pour certains modèles⁸. En conséquence, les prix des véhicules, neufs comme d'occasion, demeurent très élevés, ce qui confère encore à l'automobile les caractéristiques d'un bien de luxe plutôt que d'un bien de consommation courante. Traditionnellement dominé par les constructeurs japonais, le marché automobile sri-lankais a vu les marques chinoises s'imposer depuis sa réouverture, notamment BYD sur le segment des véhicules électriques.

Le Sri Lanka ne dispose pas d'une véritable industrie de construction automobile, mais d'une filière encore embryonnaire centrée sur l'assemblage de véhicules et la fabrication de composants. La production du secteur en 2025 est estimée à 309 MUSD, soit 0,3% du PIB, concentrée autour de quelques acteurs, dont Lanka Ashok Leyland⁹, principal assembleur de véhicules utilitaires destinés au marché domestique. Le secteur automobile compte 30 opérations d'assemblage, une cinquantaine de fabricants de composants¹⁰ et emploie environ 20 000 personnes. La production locale de caoutchouc a favorisé l'implantation de plusieurs fabricants internationaux de pneumatique, dont Michelin, premier investisseur français au Sri Lanka, qui y emploie plus de 3 000 personnes.

Le gouvernement sri-lankais mise sur une intégration accrue dans les chaînes de valeur régionales et mondiales à travers la production de biens intermédiaires et de composants spécialisés. Les composants automobiles figurent ainsi parmi les secteurs prioritaires de la stratégie de diversification des exportations 2026-2030, qui vise à développer une filière exportatrice à plus forte valeur ajoutée¹¹ en tirant parti de la proximité du marché indien et des besoins de son industrie automobile, de la transition vers les véhicules électriques et du positionnement du Sri Lanka comme hub logistique au carrefour des principales routes maritimes mondiales.

La décarbonation des transports routiers constitue un enjeu à la fois climatique, énergétique et budgétaire pour le Sri Lanka. Le secteur des transports représente 28 % des émissions nationales et absorbe 63 % des importations d'énergies fossiles, accentuant la vulnérabilité du pays aux chocs pétroliers et la pression sur les finances publiques, comme en témoigne la mise en place récente de subventions aux carburants. **Bien qu'encore limitée, l'électrification du parc automobile progresse néanmoins** : alors que le pays ne comptait qu'environ 10 000 véhicules électriques en circulation jusqu'en 2022, ils représentent désormais près de 10 % des importations de véhicules neufs depuis la réouverture du marché. Des initiatives locales, comme le développement de véhicules électriques par Vega¹², notamment dans le segment des tuk-tuks, pourraient participer à l'émergence d'une filière susceptible de se positionner sur ce marché d'avenir.

La modernisation des infrastructures routières constituera un facteur déterminant de compétitivité pour les entreprises sri-lankaises et un levier de croissance pour les secteurs porteurs de l'économie, notamment en améliorant la desserte terrestre des infrastructures portuaires et en renforçant l'accessibilité des différentes régions du pays, essentielle au développement touristique. Dans le secteur automobile, la constitution d'une filière intégrée de production apparaît peu réaliste, compte tenu de l'étroitesse de la base industrielle et du marché national et de l'intensité de la concurrence internationale, mais le positionnement sur des segments spécialisés de composants automobiles pourrait contribuer à diversifier les exportations sri-lankaises et à renforcer son intégration dans les chaînes de valeur régionales. La décarbonation des transports nécessitera une impulsion publique, reposant à la fois sur des incitations fiscales en faveur des véhicules électriques et sur des investissements accrus dans le ferroviaire et les transports publics¹³.

Encadré : La place des tuk-tuks dans l'économie sri-Lankaise

1/Les tuk-tuks assurent une fonction essentielle de mobilité, au prix d'externalités négatives

Les tuk-tuks, véhicules motorisés à trois roues, occupent une place centrale dans les transports quotidiens de passagers au Sri Lanka, aussi bien dans les zones urbaines que rurales moins bien desservies par les transports collectifs. Avec 1,2 million de véhicules enregistrés en 2025, soit environ 15 % du parc automobile national, ils représentent près de 6 % des kilomètres-passagers parcourus et assurent un rôle essentiel de desserte du dernier kilomètre, en complément des transports publics. Dans les territoires ruraux, ils sont souvent le principal moyen de déplacement pour les populations ne disposant pas de véhicule individuel. Au-delà de leur usage comme taxi, ils constituent pour de nombreux ménages une alternative abordable¹ aux voitures, inaccessibles pour une majorité de la population.

Les tuk-tuks sont à l'origine d'externalités négatives sur l'environnement et la performance du réseau routier. Les tuk-tuks contribuent aux émissions atmosphériques, en raison de leur motorisation souvent ancienne et de leur entretien parfois insuffisant. Le secteur contribue également à la pollution sonore urbaine à cause de moteurs thermiques particulièrement bruyants et de l'utilisation fréquente du klaxon. Enfin, la forte densité de tuk-tuk, notamment à Colombo et dans les villes secondaires, peut aggraver la congestion en multipliant les conflits d'usage de la voirie (arrêts informels, stationnement sur voirie, circulation à faible vitesse).

2/ Les tuk-tuks absorbent une partie de la main-d'œuvre jeune au détriment de secteurs plus productifs.

Les tuk-tuks constituent un important pourvoyeur d'emplois au Sri Lanka, en particulier pour une main-d'œuvre masculine peu qualifiée. La taille exacte du secteur est difficile à mesurer en raison de sa forte informalité. Les estimations disponibles varient ainsi de 250 000 chauffeurs, soit environ 3 % de la population active, à 760 000 conducteurs, représentant 9,2 % de la main-d'œuvre et assurant un moyen de subsistance à près de 2,8 millions de personnes. Le transport de passagers en tuk-tuk joue ainsi un rôle d'amortisseur social, en offrant une source de revenus à une population qui rencontrerait davantage de difficultés d'insertion sur le marché du travail formel, notamment les jeunes et les travailleurs peu qualifiés.

La profession est particulièrement attractive pour les jeunes hommes. Avec des revenus mensuels estimés entre 50 000 et 80 000 LKR, cette activité se situe parmi les emplois peu qualifiés les mieux rémunérés. Elle offre une entrée rapide sur le marché du travail, tout en procurant une grande flexibilité dans l'organisation du temps de travail. La location d'un véhicule permet de démarrer l'activité avec un investissement limité. La profession demeure cependant peu valorisée socialement, en raison d'une perception largement associée à l'indiscipline routière, à l'insécurité et aux nuisances urbaines.

L'absorption d'une partie de la main-d'œuvre par ce secteur accentue plusieurs déséquilibres du marché du travail. Elle contribue à une **mauvaise allocation du capital humain**, en orientant une partie des jeunes actifs vers une activité à faible productivité au détriment de secteurs confrontés à des pénuries de main-d'œuvre, notamment le textile, la construction et l'agriculture. La facilité d'accès à la profession peut également réduire les incitations à suivre une formation professionnelle, freinant ainsi l'accumulation de capital humain. Inversement, l'attractivité de la profession met en lumière les difficultés de l'économie sri-lankaise à créer des emplois suffisamment rémunérateurs dans des secteurs à plus forte productivité. Enfin, la prédominance de l'informalité limite les recettes fiscales et la couverture sociale des travailleurs. Ces préoccupations ont conduit les autorités à envisager, en 2018, l'instauration d'un âge minimum pour exercer la profession, avant d'abandonner le projet face aux critiques qu'il avait suscitées.

¹ Le prix d'acquisition d'un tuk-tuk neuf est d'environ 2 MLKR soit 3 à 6 fois moins cher qu'une voiture neuve. Malgré une fiscalité élevée à l'importation (la charge fiscale pouvant dépasser 100 % de la valeur du véhicule), le tuk-tuk reste donc un véhicule relativement abordable au regard du marché automobile sri-lankais.

3/ La modernisation du secteur des tuk-tuks pourrait participer au renforcement de l'écosystème numérique et industriel sri-lankais.

L'essor des plateformes numériques (PickMe et Uber) a profondément modifié le fonctionnement du marché des tuk-tuks au Sri Lanka au cours de la dernière décennie. Sans modifier le statut juridique des chauffeurs qui restent des travailleurs indépendants, ces plateformes rapprochent leur activité d'un fonctionnement propre à l'économie formelle en généralisant les paiements bancaires et une tarification transparente, réduisant ainsi les asymétries d'information entre chauffeurs et usagers. Les plateformes augmentent également la productivité des chauffeurs en réduisant les coûts de transaction². Les plateformes continuent cependant de susciter des réticences parmi certains chauffeurs, en raison de la baisse du prix de chaque course et des commissions prélevées³. Dans certaines zones touristiques balnéaires, le marché prend localement une structure proche de l'oligopole : des groupes de chauffeurs bannissent l'utilisation des plateformes par l'intimidation, afin de limiter la concurrence et de maintenir des tarifs élevés.

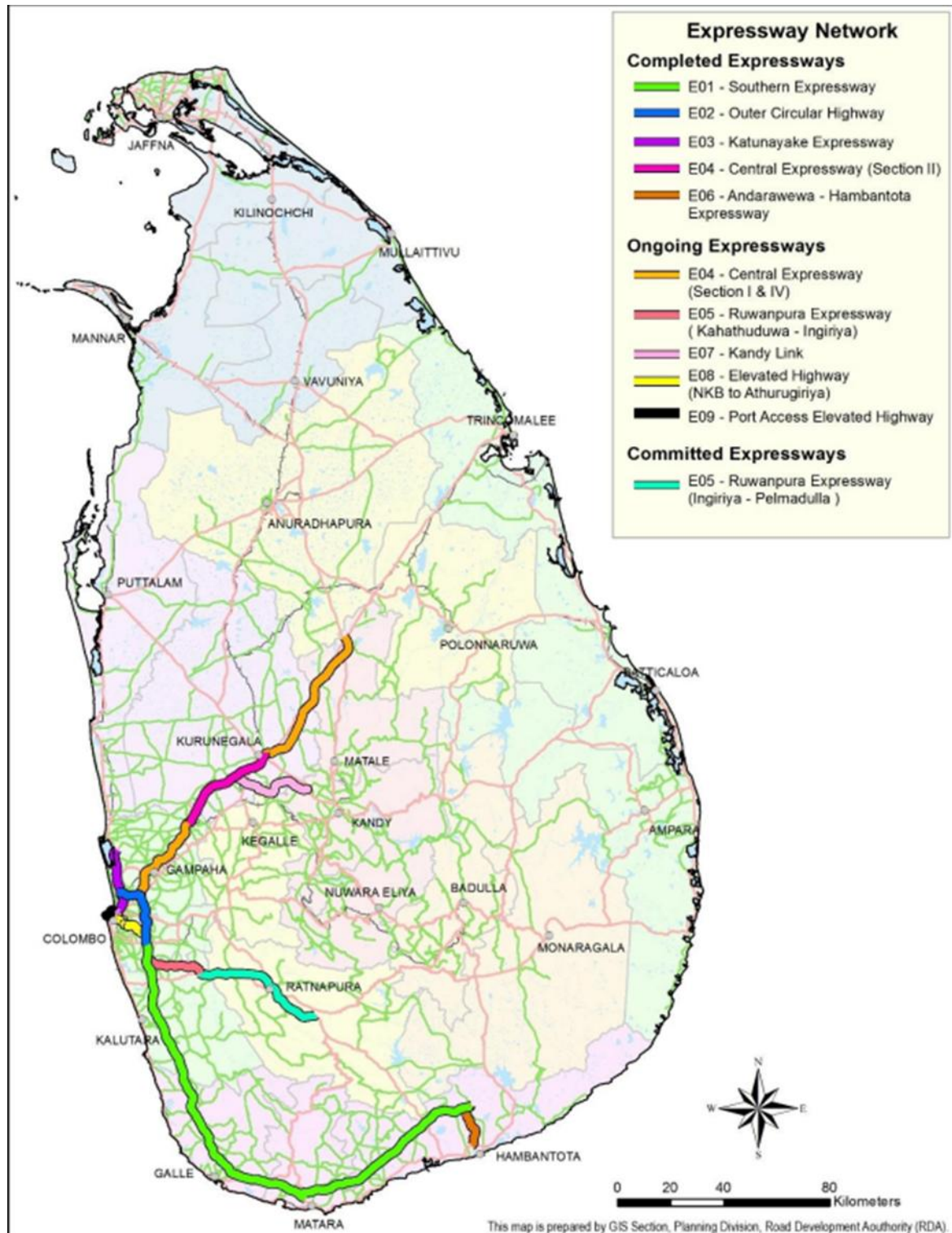
L'intégration des tuk-tuks à l'économie numérique a favorisé l'émergence de PickMe, l'une des principales réussites de la tech sri-lankaise. L'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 8,7 Md LKR (26,2 MUSD) au cours de l'exercice 2025-2026, en hausse de 49 % sur un an, et rassemble près de 167 000 chauffeurs et livreurs sur sa plateforme (toutes catégories de véhicules confondues).

L'électrification des tuk-tuks pourrait enfin constituer une opportunité pour développer une filière automobile locale de niche. Alors que la taille de son industrie ne lui permet pas de concurrencer les grands constructeurs sur le marché des voitures particulières, le Sri Lanka pourrait se positionner sur ce segment, soutenu par une demande domestique importante. Après la levée des restrictions sur les importations de véhicules, le pays a importé près de 15 000 tuk-tuks en 2025, pour une valeur d'environ 70 MUSD. Des initiatives locales participent déjà à l'émergence de cette filière : le constructeur sri-lankais Vega, fondé en 2013, a notamment développé l'Elektrateq (ETX), un tuk-tuk 100 % électrique. Son activité demeure à ce stade limitée, avec une production à faible échelle et un chiffre d'affaires estimé à moins de 10 MUSD par an. En parallèle, le PNUD soutient le déploiement de tuk-tuks électriques à travers un programme pilote.

² Réduction du temps consacré à la recherche de clients, meilleur taux d'utilisation des véhicules, optimisation de l'appariement entre l'offre et la demande.

³ La baisse du prix de la course et les commissions sont cependant compensées par une augmentation du nombre de trajets effectués, permettant d'accroître le revenu journalier de 40%. Un chauffeur utilisant une application effectuerait en moyenne 17 courses par jour contre 10 pour un chauffeur traditionnel, le taux d'utilisation du véhicule passant de 39% à 81%, selon Jiffy Zulfer, CEO de PickMe.

Le réseau autoroutier du Sri Lanka



Source : Ministère des Transports, des autoroutes et du développement urbain (2019)

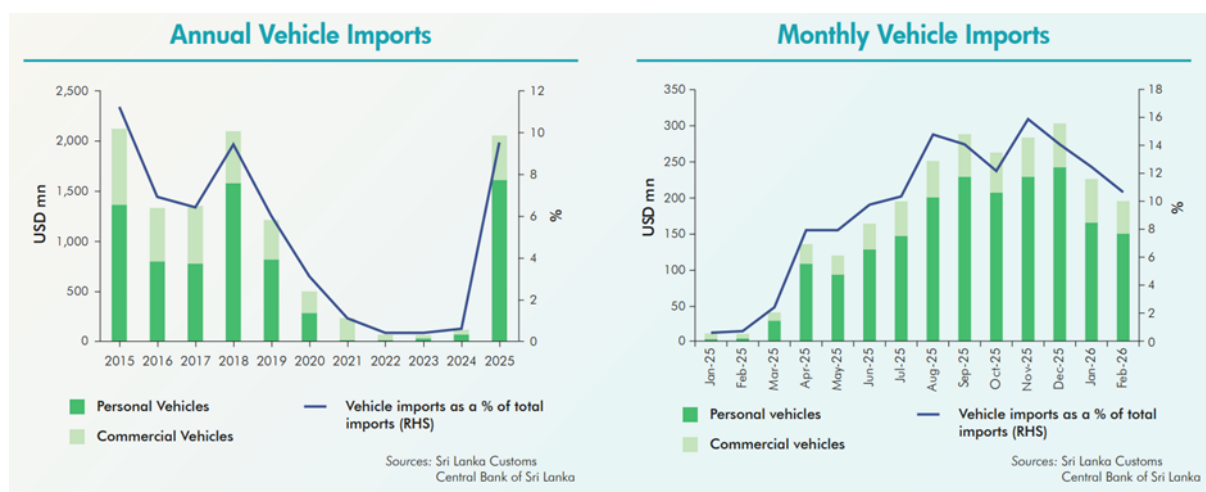
Principaux projets routiers et autoroutiers au Sri Lanka

Table 29: List of Roads Projects

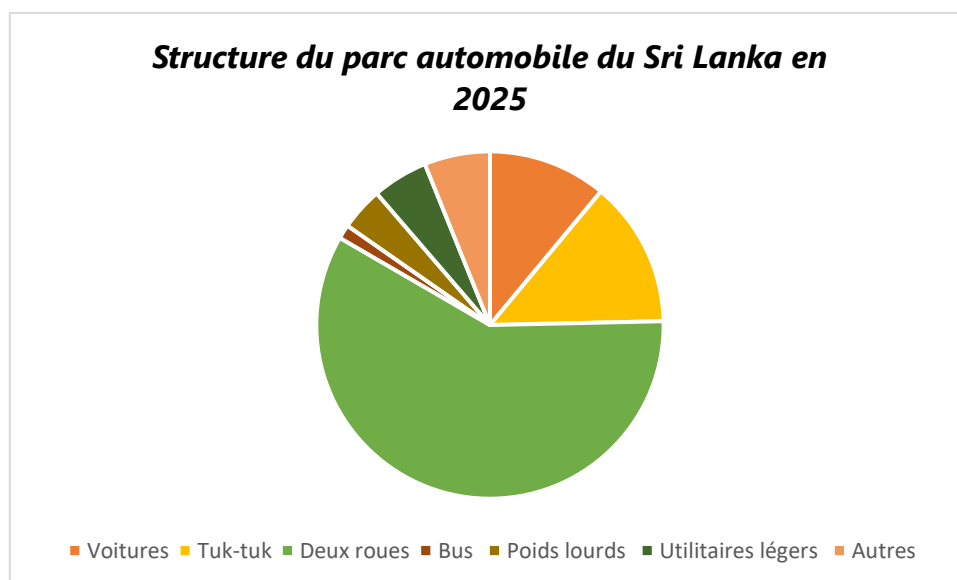
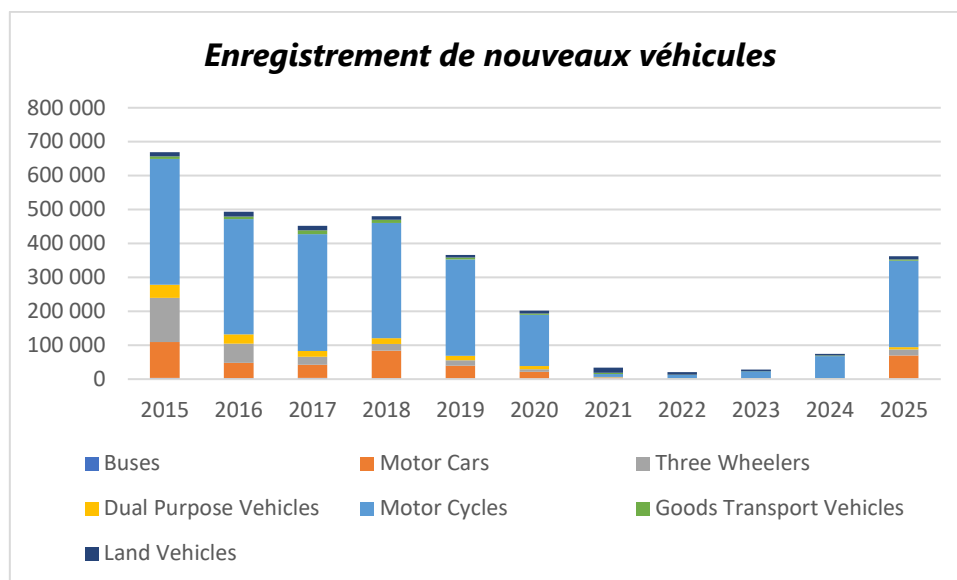
No.	Project	Implementing Agency	Estimated Project Cost		Status
			\$ million	SLRs billion	
1.	Port Access Elevated Highway Project	RDA	300	90	Under construction since 2019
2.	New Kelani Bridge Construction Project	RDA	179	54	Operational since November 2021
3.	Elevated Highway from New Kelani Bridge to Athurugiriya	RDA	822	248	Project awarded after RFP process, but concession agreement not signed
4.	Central Expressway Project—Section I	RDA	526	158	Under construction since 2016
5.	Central Expressway Project—Section II	RDA	495	149	Operational since December 2021
6.	Central Expressway Project—Section III	RDA	498	150	RFP issued in 2021, currently under evaluation
7.	Central Expressway Project—Section IV	RDA	551	179	Noncommitted
8.	Ruwanpura Expressway Project	RDA	182	55	RFP under preparation
9.	Landslide Disaster Protection Project	RDA	54	16	Ongoing project
10.	Integrated Road Investment Program (iRoad)—Phase I	RDA	906	273	Ongoing project
11.	Integrated Road Investment Program (iRoad)—Phase II	RDA	1,085	327	Ongoing project

Source : BAsD (2024)

Effets de la levée de l'interdiction d'importation de véhicules en janvier 2025



Source : CBSL (2026)



Source : Department of Motor Traffic (2025)

NOTES DE FIN

¹ Si la quasi-totalité des routes nationales est revêtue, seuls 67 % des routes provinciales et 13 % des routes rurales sont considérés comme étant en bon état.

² La Road Development Authority est chargée de la planification, de la construction et de l'entretien du réseau routier national, tandis que les routes provinciales et locales relèvent des collectivités territoriales.

³ Une extension est prévue vers le Nord et l'Est pour relier les zones portuaires et industrielles, sans avancée tangible à ce jour.

⁴ La reprise des travaux bénéficie d'un prêt de 500 MUSD de l'Exim Bank of China accordé en septembre 2025 (mais non encore signé), premier financement bilatéral chinois en faveur du Sri Lanka depuis le défaut souverain de 2022.

⁵ Le cyclone Ditwah a causé environ 973 MUSD de dégâts dans le secteur des transports, dont 1 206 km de routes nationales, 1 956 km de routes provinciales et 3 650 km de routes rurales, ainsi que 750 ponts.

⁶ En 2025, le Sri Lanka a importé 64 600 voitures particulières et SUV, dont près de 29 % d'hybrides et 10 % de véhicules électriques.

⁷ Cette politique poursuit un double objectif : accroître les recettes publiques dans le cadre de la consolidation budgétaire et contenir les sorties de devises

⁸ Une surtaxe temporaire de 50 % sur les droits de douane applicables à certains véhicules a en outre été introduite en mai 2026.

⁹ Principal acteur du marché sri-lankais des véhicules utilitaires, Lanka Ashok Leyland assemble localement des camions et des autobus à partir de composants importés d'Inde, la fabrication réalisée au Sri Lanka représentant plus de 40 % de la valeur ajoutée de ses véhicules. Le capital de l'entreprise est détenu à 73% par des intérêts sri-lankais, dont 41 % par l'État.

¹⁰ Les principaux producteurs de composants sont Michelin, CEAT, Ferentino, GRI (pneumatique), Cable solutions (électronique), Lanka Harnes (airbags et ceintures de sécurité)

¹¹ Les autorités ambitionnent de positionner le Sri Lanka comme un fournisseur spécialisé de composants de rang 2 (Tier-2), en particulier pour les composants électriques, électroniques et de précision.

¹² Vega Innovations est un constructeur sri-lankais de véhicules électriques fondé en 2013. L'entreprise a notamment conçu la Vega EVX, prototype de voiture de sport GT électrique ainsi que le Vega ETX (Elektrateq), un tuk-tuk 100% électrique. Son activité reste limitée à de faibles volumes de production, destinée au marché domestique et à un chiffre d'affaires estimé à moins de 10 MUSD par an.

¹³ La Banque mondiale estime que près de 80 % des 104 Mds USD d'investissements additionnels requis d'ici 2053 pour atteindre la neutralité carbone en 2050 devraient être consacrés au secteur des transports, en complément des investissements déjà prévus dans le scénario de politiques actuelles (207 Mds USD).