

Ambassade de France au Sri Lanka et aux Maldives
Service économique de Colombo

Affaire suivie par Youri DESVIGNE-HANSCH

L'économie bleue au Sri Lanka

Le Sri Lanka, grâce à sa nature insulaire, sa position géographique stratégique au cœur de l'océan Indien, la taille de sa ZEE, la beauté de son littoral dispose d'un fort potentiel en matière d'économie bleue. Le tourisme balnéaire, la pêche et les ports représentent déjà des secteurs essentiels pour son économie, sans que leur potentiel ne soit encore pleinement exploité. La mise en valeur des ressources maritimes et côtières est freinée par la vétusté des infrastructures et des équipements, les lacunes de l'action publique et les dégâts environnementaux causés par une activité économique trop peu encadrée. Dans ce contexte, les besoins de modernisation et la meilleure préservation de l'environnement constituent des opportunités de coopération et d'affaires pour la France.

I. Le développement de l'économie bleue au Sri Lanka est un levier essentiel pour l'avenir du pays

1.1 Des atouts majeurs encore insuffisamment exploités

Le Sri Lanka est fortement dépendant du secteur de la pêche : il est essentiel non seulement pour la sécurité alimentaire¹, mais aussi comme moyen de subsistance pour au moins 15% de la population. Malgré les atouts importants² du pays, le secteur ne représente que 1,2% du PIB et 2,1% des exportations totales.

Le tourisme côtier constitue un vecteur de croissance économique encore sous-exploité. Le littoral du Sri Lanka représente son principal atout et concentre 70% des infrastructures touristiques du pays. Bien que la situation se soit pratiquement normalisée³ après le tarissement des arrivées en raison des crises économique et politique de 2022, le secteur peut encore être développé davantage. La côte est, la côte nord et nord-ouest du pays, qui ont été le théâtre de la guerre civile de 1983 à 2009, présentent notamment un fort potentiel de développement de leurs capacités hôtelières.

Les ports et les infrastructures maritimes constituent des atouts stratégiques pour le Sri Lanka. Le pays est en effet un centre de transbordement⁴ majeur en Asie du Sud, grâce à sa situation géographique au croisement des principales routes maritimes mondiales⁵. Le port de Colombo a traité 7,78 millions de TEUs en 2024, ce qui en fait le 28ème port mondial en termes de trafic de conteneurs et le 2ème en Asie du Sud. Le port d'Hambantota, dont l'exploitation a été concédée à une société chinoise pour 99 ans en 2017, peut capitaliser sur sa localisation géographique à seulement 12 miles de la route maritime internationale Est-Ouest.

Enfin, le potentiel du Sri Lanka pour développer de l'éolien offshore, estimé à 56 GW dans le nord-ouest et le sud-est du pays, demeure encore inexploité. Actuellement, aucun projet d'énergie éolienne offshore n'est opérationnel, mais le gouvernement prévoit de développer plusieurs fermes d'ici 2030.

1.2 Une ébauche de stratégie du gouvernement pour développer l'économie bleue

Le sujet de l'économie bleue est bien identifié au sein de l'administration et du monde économique au Sri Lanka et plusieurs mesures gouvernementales ont été prises pour développer le potentiel du pays.

L'action gouvernementale se concentre principalement sur l'investissement et la modernisation des équipements et infrastructures. Afin d'exploiter au mieux les ressources halieutiques, le gouvernement prévoit, d'investir pour moderniser les ports et la flotte de pêche et de développer l'aquaculture (qui n'est encore qu'en gestation au Sri Lanka), la pêche en eau douce et la culture de nouvelles variétés⁶. La puissance publique mise aussi sur les investissements dans le domaine portuaire, en partenariat avec les grandes entreprises de transport internationales. Le Port de Colombo enregistre notamment une croissance rapide grâce aux projets d'expansion tels que le Colombo North Port⁷. Le port de Trincomale bénéficie d'investissements indiens dans le domaine énergétique, pour faire contrepoids à la présence chinoise à Hambantota⁸.

La puissance publique déploie aussi son activité dans le domaine régalien et réglementaire afin d'encadrer l'exploitation des ressources océaniques et de stimuler les investissements du secteur privé. Le gouvernement s'est ainsi équipé de moyens de surveillance renforcés pour lutter contre la pêche illégale et prévoit de mettre en place un plan de gestion durable des captures de pêche permettant la reconstitution des stocks de poissons. Le Sri Lanka a également fait preuve de son engagement pour la gestion des ressources marines en signant des accords internationaux comme celui de la BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction). Enfin, le gouvernement travaille à mettre en place un cadre plus attractif pour les investissements dans l'éolien offshore.

II. Les défis liés à l'exploitation des ressources maritimes et côtières

2.1 Les limites économiques et institutionnelles au développement de l'économie bleue

Le manque d'investissement dans le secteur de la pêche freine l'exploitation de son plein potentiel. La vétusté des infrastructures portuaires⁹ et des circuits de distribution¹⁰ entrave sa croissance, limite ses capacités d'exportation et contribue à un niveau élevé de pertes post-pêche. Par ailleurs, les performances de la pêche hauturière sont mauvaises en raison du sous-équipement des navires et de leur taille réduite.

L'expansion de l'activité des ports du Sri Lanka se heurte également à des contraintes d'infrastructures. Le développement du port de Trincomalee, situé dans une rade constituant un port naturel en eaux profondes, reste limité par l'absence d'hinterland et la mauvaise connectivité avec le reste du pays. La mauvaise gestion du port de Colombo entraîne d'importants retards et immobilisations de navires, qui occasionnent des pertes pour les grandes compagnies internationales de transport et une redirection d'une partie du trafic vers les ports indiens. Le port indien de Mundra a ainsi supplanté Colombo en 2023 en tant que premier port d'Asie du Sud¹¹. Les actions de la puissance publique sont enfin contraintes par le **manque de ressources humaines et les moyens financiers limités de l'administration** dans un contexte marqué par un accès difficile aux financements internationaux à la suite de la crise économique que le pays a traversée.

2.2 Un environnement marin fragile et menacé par un développement que le gouvernement peine à contrôler

L'économie côtière du Sri Lanka est particulièrement vulnérable au changement climatique. L'élévation du niveau de la mer augmente les risques d'érosion côtière, aggravée par l'extraction illégale de sable, et entraîne l'intrusion d'eau salée dans les terres agricoles, des inondations et des pertes de terres. La construction de structures en dur (épaves, jetées) s'est révélée coûteuse et inefficace pour atténuer l'érosion¹². L'investissement dans des solutions plus durables, comme la restauration des mangroves, pourrait renforcer la résilience des communautés côtières.

Le développement du secteur de la pêche est limité par l'épuisement des ressources, à cause de la surpêche. Ce phénomène est aggravé par le fait que 90% de la flotte du Sri-Lanka est destinée à la pêche côtière, ce qui concentre les activités de pêche sur une zone restreinte. **La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)** représente une menace sérieuse pour l'économie sri-lankaise¹³, en particulier pour les communautés côtières.

Le développement du tourisme contribue à la pollution des côtes et à une forte dégradation de la qualité de l'eau de mer. La pérennité de certaines activités de loisir basées sur les zones côtières pourrait être remise en cause par une augmentation trop rapide et incontrôlée du nombre de touristes¹⁴.

L'augmentation de la production de déchets plastiques est également un facteur de pollution des écosystèmes marins¹⁵. L'Union européenne dans le cadre de son Plan d'intervention 2023-2027 a prévu le financement d'un programme (10 M€ de don) en soutien au développement de l'économie circulaire qui est mis en œuvre par les coopérations française (Expertise France) et allemande (GIZ).

La reprise économique au Sri Lanka pourrait s'appuyer largement sur les secteurs liés à l'économie bleue. La mise en valeur de leurs atouts considérables dépendra de la capacité du pays à investir dans des infrastructures portuaires plus modernes, dans une flotte plus performante et à réformer la gestion du port de Colombo. Une régulation environnementale stricte semble indispensable, tant pour limiter la pollution océanique et préserver la biodiversité marine que pour garantir la pérennité des activités liées à l'économie bleue.

¹ Le secteur de la pêche assure 53% de besoins en protéines animales de la population, soit 3 fois la moyenne mondiale.

² Taille du plateau continental et de la zone exclusive, possibilité de pêche toute l'année, variété des écosystèmes marins.

³ Le gouvernement a pour objectif d'accueillir 3 millions de touristes en 2025 (pour 2,05 millions d'arrivées en 2024).

⁴ L'activité de transbordement de conteneurs générée par l'Inde représente 75% des volumes traités au Sri Lanka.

⁵ Ces routes maritimes représentent la moitié du trafic mondial de conteneurs et les 2/3 des cargaisons mondiales de pétrole.

⁶ L'aquaculture des concombres de mer et des crevettes constitueraient une opportunité intéressante pour dynamiser les exportations du secteur de la pêche.

⁷ Capacité attendue de 15 M EVP d'ici 2030 et de 30 M EVP d'ici 2035

⁸ Ces investissements restent cependant en deçà des 2 Mds USD estimés pour que le port atteigne une stature internationale.

⁹ Sur les 23 ports de pêche seuls 4 ont la profondeur suffisante pour accueillir des bateaux pratiquant la pêche hauturière.

¹⁰ Criées avec des conditions d'hygiène et de conservation déficientes, manque de laboratoires pour tester la qualité des produits à l'exportation.

¹¹ Le trafic de conteneurs total a atteint 8,2 M EVP à Mundra pour 7,8 M EVP à Colombo en 2024.

¹² À Muthupanthiya, la construction d'une jetée a non seulement échoué à prévenir l'érosion, mais a aussi eu des conséquences négatives pour les pêcheurs locaux. Elle a été emportée par les vagues après seulement 1 an.

¹³ Environ 3000 bateaux indiens pêchent illégalement dans les eaux sri-lankaises et pratiquent notamment le chalutage de fond, interdit au Sri Lanka, endommageant les écosystèmes marins et réduisant les stocks de poissons.

¹⁴ La popularité de l'observation des baleines a éloigné les cétacés des côtes, les exposant aux risques de collision avec des navires. Le même phénomène est observé avec les tortues de mer.

¹⁵ Le Sri Lanka déverse environ 1,5 million de tonnes de déchets plastiques par an, dont la moitié se retrouve dans les rivières puis l'océan.