



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

Colombo, mars 2021

Le port de Colombo, un hub stratégique au cœur de l'Indopacifique

Résumé : Le port de Colombo (le premier port d'Asie du Sud) qui mobilise à la fois des investissements publics et privés est un actif majeur du Sri Lanka. Ses plans d'expansion, fondés sur des prévisions de forte croissance du trafic maritime au cours des années à venir et sur le renforcement du rôle de hub en Asie du Sud, sont ambitieux. Ils se mettent en place dans un contexte de rivalités géopolitiques à l'image des controverses au sujet de la gestion du Terminal de l'Est.

I – Le port de Colombo, point de contact entre Sri Lanka et le monde

Le port de Colombo est un actif majeur de Sri Lanka grâce à ses infrastructures modernes. Celui-ci a été classé comme le 18^{ème} port le mieux connecté au monde par la CNUCED au troisième trimestre 2020, en nette progression par rapport à la fin 2019 (23^{ème} place). **Celui-ci est le 24ème port le plus important dans le monde en termes de trafic de conteneurs en 2019, avec un volume global sur l'année de 7,23 M EVP.** Ce port dispose pour le moment du monopole du trafic de conteneurs dans le pays mais cela pourrait changer d'ici quelques années avec l'ouverture prévue d'un tel terminal à Hambantota. 90% des marchandises traitées au port de Colombo le sont par conteneurs. 80% du trafic de conteneurs est pour le transbordement, avec plus de 70% destinés à l'Inde.

Le port de Colombo est composé de cinq terminaux :

- Les deux plus anciens, à savoir Jaya (JCT), Unity (UCT) sont opérés par l'entreprise publique portuaire Sri Lanka Port Authority (SLPA). Capacité de 2,6 M EVP (cf. image 1).
- En septembre 1999, un premier accord de concession (BOT de 30 ans) avait été signé par le gouvernement avec un consortium de sociétés locales et internationales, entraînant la création de South Asia Gateway Terminals (Pvt) Ltd. (SAGT). Les actionnaires de ce consortium sont : John Kells (société locale) 42%, APM Terminal (filiale de Maersk) 32%, Evergreen 10% et SLPA: 15%. La concession arrivera à son terme en 2029. Capacité de 2,2 M EVP.
- Le quatrième terminal, CICT, est le plus moderne d'Asie du Sud. Inauguré en juillet 2013 et d'un coût de 500 M USD, il a été construit et financé en grande partie par la Chine via CICT Ltd, une holding entre « China Merchant Port » (85 % du capital) et l'Autorité des Ports Sri Lankais (SLPA, avec 15 %). Elle opère le terminal dans le cadre d'une concession de 35 ans.

Celui-ci a une capacité de 3 M EVP. Le CICT est le premier et le seul terminal en eaux profondes en Asie du Sud, il est ainsi capable de traiter les plus grands navires. Capacité de 3,6 M EVP.

- Le cinquième développé est le Terminal de l'Est, actuellement construit à moitié, qui est entré en opération en octobre 2020 (cf. partie II).

II – Le Terminal de l'Est, objet de rivalités géopolitiques

En vertu d'un **accord intergouvernemental tripartite signé en 2019 avec l'Inde et le Japon, le Sri Lanka s'était engagé dans un partenariat avec ces deux pays pour l'extension du terminal Est et son exploitation**. Une société conjointe entre SLPA (51%) et le conglomérat indien Adani (49%) devait être constituée à cet effet, le Japon fournissant pour sa part un financement lié pour la fourniture de l'ingénierie et des équipements. Outre ses enjeux commerciaux, ce projet permettait de faire contrepoids à l'emprise chinoise sur le secteur portuaire sri lankais, consécutivement à la concession à *China Merchants Port* du terminal CICT de Colombo et du port d'Hambantota dans le sud du pays.

Finalement après quelques hésitations, **le gouvernement sri lankais a fait marche arrière lors du conseil des Ministres du 1^{er} février**. Le gouvernement a décidé de confier le projet dans son intégralité à SLPA cédant ainsi à la pression des syndicats et d'une partie de sa majorité.

III – Un ambitieux plan de développement

Les autorités sri-lankaises ont, avec le soutien de la Banque Asiatique de Développement, **programmé un plan de développement du port de Colombo visant à doubler sa capacité d'ici 2028 pour atteindre 14 M de conteneurs et 24 M à l'horizon 2050**.

Programmation des développements à venir des terminaux de conteneurs (cf. image 2):

- Extension du Terminal JCT, d'ici un an ou deux.
- Extension du Terminal de l'Est (ECT), à partir de 2023
- Développement du nouveau Terminal de l'Ouest (WTC), en 2023 puis extension en 2028 (avec une capacité de 3 millions d'EVP et une profondeur de 20 mètres).
- Construction de la digue nord à l'horizon 2030 pour permettre à terme de développer de nouveaux terminaux.
- A l'horizon 2033, l'ECT et le SAGT pourraient fusionner en un unique terminal

Selon une décision du conseil des ministres prise le 1^{er} mars, **le développement du Terminal à conteneurs Ouest (WTC) du port de Colombo se fera sous la forme d'un schéma BOT (construction, gestion et transfert) de 35 ans avec l'Inde et le Japon**. L'investisseur indien évoqué sur ce projet est la société Adani Ports (APSEZ Consortium) associé avec le groupe privé sri-lankais John Keells qui est déjà actionnaire du terminal SAGT. Le rôle du Japon n'est pas encore précisé (il devrait fournir le financement pour l'acquisition des équipements). La décision du conseil des

ministres ne mentionne pas la répartition actionnariale mais il est évoqué la répartition suivante : 85% détenus par les investisseurs étrangers et 15% à la SLPA. Ce terminal devrait avoir une capacité de 3 M EVP.

L'ambitieux plan d'expansion du port se fonde sur l'analyse faite par les autorités portuaires et par le secteur privé que la croissance du transport maritime allait se poursuivre et que la taille des navires allait continuer de croître ce qui renforcera le rôle des hubs. Par ailleurs, le rôle de hub que joue Colombo devrait perdurer compte tenu de sa position stratégique sur la route Est-Ouest, de la taille du marché régional (Inde, Pakistan, Bangladesh) et de son potentiel de croissance, le niveau de fret maritime étant encore très loin de celui enregistré en Asie du Sud-est et en Chine. Néanmoins, le développement des ports indiens impose au port de Colombo d'investir pour rester compétitif. Le transbordement, qui constitue l'activité principale de celui-ci, est par définition très mobile.

Dans le même temps, plusieurs projets logistiques devraient voir le jour. Ainsi, la SLPA ambitionne de construire de nouvelles installations de stockage : (1) une zone de stockage de 10 000 m² pour conteneurs à côté du Terminal UCT, (2) un centre de logistique au sud du Terminal de l'Est sur une zone de 5,3 hectares et (3) un parc dédié à la logistique ainsi qu'une zone de triage ferroviaire.

Enfin un terminal vraquier, situé dans la partie historique du port et proche du centre-ville, serait transformé en terminal pour navires de croisières. Ce projet serait divisé en deux phases. Le développement devrait se faire par un partenariat public privé (PPP). Un appel d'offres international pourrait être lancé d'ici la fin de l'année.

ANNEXES

Image 1 : Situation actuelle du port de Colombo



Image 2 : Plan de développement du port de Colombo

