

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

Colombo, le 3 octobre 2023
Affaire suivie par : J.A. Egea

L'économie bleue à Sri Lanka

Résumé : Compte tenu de sa nature insulaire, de sa position stratégique au cœur de l'océan indien, de la taille de sa ZEE, de la beauté de son littoral et enfin de la richesse de sa biodiversité, le Sri Lanka dispose d'un fort potentiel dans le domaine de l'économie bleue. Le tourisme balnéaire ainsi que la pêche sont des activités déjà matures et Colombo est un hub portuaire, le 1er en Asie du Sud, en forte croissance. En revanche, les énergies marines (essentiellement l'éolien offshore dont le potentiel est élevé) et l'extraction de minerais offshore sont encore peu développées. Les autorités doivent à la fois faire face à l'impérieuse nécessité du développement économique du pays dans un contexte de sortie de crise, tout en préservant les écosystèmes marins déjà fragilisés par le réchauffement climatique. L'action gouvernementale dans ce domaine est entravée par le manque de ressources financières et humaines mais également par le clientélisme et l'influence des acteurs économiques. Les besoins de modernisation de l'économie bleue et de meilleure préservation de l'environnement constituent des opportunités de coopération et d'affaires pour la France.

Il n'existe pas de définition ni d'approche holistique de l'économie bleue à Sri Lanka. C'est un sujet toutefois bien identifié et plusieurs administrations sont impliquées dans ce vaste domaine en particulier, le Ministère de la pêche, la *National Aquatic Resource Agency*, le Ministère de l'environnement, le *Coast Conservation Authority*, la *Marine Environment Protection Agency* et la *Sri Lanka Ports Authority*.

1. L'économie bleue : des activités variées à fort potentiel

Compte tenu de sa nature insulaire, de sa position stratégique, au cœur de l'océan Indien et n'ayant pas de voisin territorial immédiat à part l'Inde au nord, le Sri Lanka dispose d'un vaste potentiel pour l'économie bleue. Le linéaire de côtes s'élève à 1.700 km, la surface du plateau continental est de 30.000 km² et celle de la ZEE de 517.000 km² soit 8 fois la superficie terrestre du pays. La bande côtière de Sri Lanka représente environ 23 % de la superficie totale du pays et abrite 25 % de la population sri-lankaise.

1.1. Le secteur de la pêche

Le secteur de la pêche à Sri Lanka représente entre 1% et 1,9% du PIB selon les années, assure 200.000 emplois directs, 700.000 emplois indirects et, enfin, fournit des moyens de subsistance à 3,9 millions de personnes (environ 16% de la population). Le secteur joue également un rôle vital dans la sécurité alimentaire de la population puisqu'il assure 53% de ses besoins en protéines animales soit 3 fois la moyenne mondiale.

La production nationale oscille autour entre 400.000 et 450.000 tonnes par an dont 25% provient des activités de pêches dans les eaux intérieures et de l'aquaculture, 40% de la pêche côtière et 35% de la pêche hauturière. La contribution aux exportations du pays est modeste (1,5% du total). Les exportations de produits de la pêche et de préparations à base de poissons se sont élevées en 2022 à 301 MUSD et à 11 MUSD respectivement. Le thon ne représente que 16% des prises mais 45% des revenus à l'exportation. La France est l'un des principaux débouchés des exportations sri lankaises de produits de la mer. La production nationale n'étant pas suffisante pour satisfaire les besoins de la population, elle doit être complétée par des importations. Les importations de poisson ont beaucoup baissé du fait de la crise économique. En 2019, elles s'élevaient à 216 MUSD mais sont tombées à 68 MUSD en 2022.

Le secteur rencontre de nombreuses difficultés :

Une flotte essentiellement destinée à la pêche côtière où les ressources d'épuisent : on compte 50.000 bateaux de pêches à Sri Lanka dont 90% sont des bateaux pour la pêche côtière. De surcroît les bateaux pour la pêche hauturière sont de petite taille, et insuffisamment équipés, notamment pour la conservation des prises.

Des infrastructures vétustes : on compte 23 ports de pêche à Sri Lanka. Ils sont concentrés dans l'Ouest et le Sud essentiellement pour des raisons de clientélisme électoral. Le Nord compte peu de ports de pêche, ce qui a conduit la BAsD à financer un projet pour développer les infrastructures dans cette région mais qui a dû être abandonné. Sur ces 23 ports, seuls 4 ont la profondeur suffisante pour accueillir les bateaux pratiquant la pêche hauturière. En outre, les ports sont souvent mal équipés, notamment les criées, avec des conditions d'hygiène et de conservation déficientes. Le pays manque également de laboratoire pour tester la qualité des produits à l'exportation.

Des pertes « post pêche » élevées : on estime que 40% des prises sont perdues du fait de mauvaises conditions de stockage à bord des bateaux pour la pêche hauturière et d'infrastructures insuffisantes dans les ports (cf. infra).

Baisse de la ressource du fait de la surpêche et de la pollution. La dégradation de qualité de l'eau et la forte érosion côtière affectent les coraux, les mangroves (19.500 hectares qui sont protégés) et la faune aquatique, ce qui a des conséquences directes sur la pêche côtière. De surcroît, la surpêche ne permet plus la reconstitution des stocks, notamment pour les espèces dont la demande à l'exportation est forte. On estime que pour les pêcheries côtières, le niveau de prises a atteint, voire dans certains cas (crabes, langoustes) dépassé, le niveau de soutenabilité.

S'agissant de la pêche hauturière qui vise principalement le thon, le Sri Lanka est affecté par la baisse des stocks dans l'océan indien. Il est membre de la Commission des thons de l'océan indien (CTOI) qui a pour but d'assurer la bonne gestion et la conservation des stocks et le développement durable des pêcheries. En 2022 la CTOI avait alloué à Sri Lanka un quota de 31.000 MT de prise de thon jaune, soit 10% du quota global. En 2023, la CTOI a demandé à ses membres de plafonner les prises à leur niveau de 2017/2018. De surcroît, les performances de la pêche hauturière sont mauvaises du fait du sous-équipement des navires.

Pour faire face à ces défis et optimiser son potentiel (taille du plateau continental et de la zone exclusive, possibilité de pêche toute l'année, variété des écosystèmes marins) le Sri Lanka prévoit :

- **De mettre en place des plans de gestion durable des pêcheries** en renforçant les capacités institutionnelles et en formant les pêcheurs afin de permettre la reconstitution des stocks.
- **D'augmenter les investissements de contrôle et surveillance de la pêche illégale.**

- **Un programme de modernisation des ports de pêche** (production d'eau propre pour le nettoyage et la production de glace, alimentation électrique fiable, matériel de manutention et de stockage) **et de la flotte**, notamment pour réduire le niveau élevé de perte des prises avec le soutien des bailleurs de fonds, notamment de l'AFD qui a été arrêté du fait de la crise économique et du défaut de paiement.

- **Le développement de l'aquaculture, de la pêche en eau douce et de la culture de nouvelles variétés (concombres de mer, algues)** pour pallier la baisse des ressources halieutiques en favorisant les investissements privés notamment dans le Nord et l'Est qui sont des zones encore peu exploitées. Cela nécessite un zonage clair et précis afin d'éviter les conflits avec les autres activités notamment le tourisme et une meilleure supervision pour lutter contre la pollution.

Les actions de la puissance publique sont toutefois contraintes par le manque de ressources humaines et les moyens financiers limités de l'administration en particulier dans la période de crise économique que traverse le pays.

[1.2. Pêche illégale](#)

Au cours des dernières années, le Sri Lanka a fait beaucoup d'efforts pour limiter la pêche illégale, aiguillonné dans ce sens par ses clients occidentaux et japonais à l'exportation. La pêche illégale se caractérise par l'emploi de la dynamite (en voie de disparition), de filets dérivants mais aussi par la capture d'espèce protégées ou dont la pêche est régulée. Le cadre juridique et réglementaire a été renforcé avec des peines sévères en cas de pêche illégale. Malgré ces progrès, le Sri Lanka reste mal classé au niveau mondial (131^{ème} sur 151 pays en 2021) selon l'*IUU (illegal, unreported, unregulated) fishing index*, notamment en raison de la taille de sa ZEE, du nombre élevé de ports de pêche, de sa forte dépendance aux protéines de poisson dans le régime alimentaire de sa population, de l'absence de pêches certifiées (*notamment par le Marine Stewardship Council*) et du nombre élevé de navires hauturiers opérant dans des zone gérées par organisations régionales (en l'occurrence la Commission du Thon de l'Océan Indien). Les autorités espèrent toutefois que le Sri Lanka progressera dans le classement de l'Index 2022 qui devrait être publié prochainement.

Le différend avec l'Inde au sujet de la pêche illégale est ancien et persistant. Selon les autorités sri lankaises, 3000 bateaux indiens pêchent chaque jour illégalement dans leur ZEE. De surcroît, les pêcheurs indiens pratiquent le chalutage de fond qui est interdit à Sri Lanka et qui nuit gravement à l'écosystème marin. Les eaux sri lankaises sont également devenues une plaque tournante pour le transit de stupéfiants et d'êtres humains avec l'aide de certains pêcheurs. Pour lutter contre la pêche illégale et les trafics illégaux le gouvernement a équipé les navires sri lankais de plus de 50 pieds de VMS qui permettent de les identifier et d'assurer un suivi de leurs déplacements par satellite. Ce projet a été financé par le gouvernement australien.

[1.3. Ports et transport maritime](#)

Sri Lanka mise sur son positionnement géographique privilégié au croisement des principales routes maritimes mondiales au large duquel transite la moitié du trafic mondial de conteneurs et les 2/3 des cargaisons mondiales de pétrole. L'activité de transbordement de conteneurs générée par l'Inde représente plus de 75 % des volumes traités à Sri Lanka. Du point de vue chinois, le pays constitue une porte d'entrée vers l'Asie du Sud et point de rayonnement dans l'océan indien.

Le port de Colombo constitue le point fort de Sri Lanka grâce à ses infrastructures modernes. Celui-ci était classé en 2020 au 18^{ème} rang des ports les mieux connectés au monde par la CNUCED. En 2022, c'était le 23^{ème} port le plus important dans le monde en termes de trafic de conteneurs (7,23 M EVP) et le 1^{er} en Asie du Sud.

Le port de Colombo est doté de 4 terminaux à conteneurs dont deux sont concédés à des entreprises privées : SAGT (société dans laquelle Maersk et Evergreen ont une participation de 32% et 10% respectivement) et *Colombo International Container Terminal Ltd (CICT)*, une JV entre *China Merchants Port* (85 % du capital) et l'Autorité des Ports Sri Lankais (*SLPA*, avec 15 %) et qui opère dans le cadre d'une concession de 35 ans un terminal en eaux profondes d'une capacité de 3 MEVP.

Le port de Colombo est engagé dans un grand plan d'expansion :

- Construction en cours du Eastern Terminal qui est la propriété de SLPA (3 MEVP) avec une mise en service prévue en juin 2024. Ce terminal pourrait être concédé à un opérateur privé.
- Construction en cours du Western Terminal concédé au groupe indien Adani (3,5 MEVP) qui entrera en service en deux phases, la première en juin 2024 et la deuxième fin 2025.

Au total, la capacité du port de Colombo doublera d'ici 2025 passant de 7 à 14 MEVP. Ensuite, il est prévu une nouvelle phase de développement du port vers le Nord ou gagnée sur la mer qui pourrait faire passer la capacité du port à 30 MEVP.

Port d'Hambantota : inauguré fin 2010, ce port a été construit (*China Harbour Engineering and Sinohydro Corporation*) et financé (prêt de *China Exim* d'1,4 M USD) par la Chine dans le cadre du projet des routes de la soie. En 2017, les autorités sri lankaises n'étant plus en mesure d'assurer l'équilibre financier du port, elles ont dû se résoudre à concéder son exploitation à l'entreprise publique chinoise *China Merchants* pour une durée de 99 ans contre un versement d'1,12 Md USD. Cet accord été controversé tant au niveau national qu'international. Hambantota concentre son activité sur le déchargement de véhicules en « roll on roll off », le trafic de vrac et le stockage de carburants. *China Merchants* ambitionne de développer un terminal de transbordement de conteneurs en capitalisant sur sa localisation géographique à seulement 12 miles de la route maritime internationale Est-Ouest. Toutefois, ce projet est en concurrence avec les projets d'expansion du port de Colombo. Il semble que le gouvernement ait donné pour l'instant la priorité aux plans de développement de ce dernier, notamment pour des raisons géopolitiques.

Port de Trincomalee : Le port de Trincomalee, principal port de la côte est, est situé dans une des plus grandes rades au monde qui constitue un port naturel en eaux profondes. Historiquement, il a accueilli de nombreuses flottes de guerre notamment pendant la seconde guerre mondiale. Ses infrastructures sont anciennes et peu développées. A ce jour, l'activité du port est limitée au trafic de vrac (pas de terminal à conteneurs) principalement de la farine et du ciment. Le développement du port est bridé par l'absence d'hinterland et la mauvaise connectivité avec le reste du pays. Le Président Ranil Wickremesinghe, pour faire contrepoids à la présence chinoise à Hambantota, souhaite développer le port de Trincomalee en coopération avec l'Inde. On estime que le port aurait besoin d'investissements de l'ordre d'au moins 2 Mds USD pour atteindre une stature internationale. L'Inde envisage d'en faire un hub énergétique. *Indian Oil Corporation (IOC)* a déjà obtenu la concession de l'exploitation de méga-réservoirs de pétrole construits par les Britanniques pendant la seconde guerre mondiale qu'il faut réhabiliter.

Enfin, en 2021, **la flotte marchande sous pavillon sri lankais représentait un total de 322 000 tonnes** comprenant entre autres des pétroliers, des vraquiers, des cargos et des porte-conteneurs. Le Sri Lanka fournit également des marins à la flotte marchande mondiale et dispose d'un effectif d'environ 20 000 marins. L'activité de construction navale est bien développée avec l'entreprise *Colombo Dockyard PLC* qui exploite quatre cales sèches d'une capacité de 125 000 TPL situées dans le port de Colombo, en JV avec le chantier naval japonais *Onomichi Dockyard Co.* L'entreprise est spécialisée dans la réparation et la construction de navires. En juillet 2023, **elle a livré un navire-câblé à Orange Marine.**

1.4. [Activités minières](#)

Minerais : la cartographie géologique du Sri Lanka a déjà été réalisée par le *Geological Survey and Mines Bureau* (GSMB). En revanche, la cartographie du plateau continental autour du Sri Lanka n'est pas encore terminée ce qui ne permet pas aux pouvoirs publics d'en connaître le potentiel. **De ce fait, aucune activité d'extraction de minerais offshore n'est pratiquée. En revanche, le Sri Lanka dispose d'un potentiel identifié et partiellement exploité de sables minéraux sur les plages du littoral Est (notamment l'ilménite, le zircon, le rutile).**

L'extraction offshore de sable est une activité en fort développement. L'industrie des matériaux de construction joue un rôle clé dans la construction. Avec l'essor de ce secteur, la demande de sable pour la production de béton a augmenté ce qui a induit une surexploitation du sable de rivière avec des conséquences néfastes sur l'environnement côtier et marin.

Compte tenu de son impact négatif sur l'environnement, le gouvernement a imposé d'importantes restrictions à l'exploitation du sable de rivière mais a promu l'exploitation du sable offshore. Ce dernier serait l'un des meilleurs substituts au sable de rivière. De surcroît c'est une ressource disponible à un coût raisonnable. *Sri Lanka Land Development Corporation* (SLLDC) est le principal acteur de l'extraction et fournit le secteur de la construction. La demande de sable offshore a considérablement augmenté ces dernières années en raison de son prix et de sa qualité. Selon les autorités, cette activité n'aurait pas d'impact majeur sur l'environnement à condition que les sites d'extraction soient bien sélectionnés.

Hydrocarbures : L'exploration pétrolière à Sri Lanka a commencé il y a environ 40 ans mais sans résultat. Le premier cycle international d'octroi de licences a eu lieu en 2007 pour trois blocs d'exploration et un bloc d'exploration au large de la côte ouest a été attribué en 2008 à Cairn Lanka Pvt Ltd, une filiale de Cairn India qui a renoncé faute de découvertes substantielles. De même, en 2016, Total avait signé un accord avec le gouvernement sri lankais afin d'explorer deux blocs en offshore profond sur la côte est. Ces recherches n'ayant pas donné les résultats escomptés, Total les a abandonnées.

En octobre 2021, le Parlement a modifié la loi sur les ressources pétrolières (*Petroleum Resources Act*) afin de créer la Petroleum Development Authority of Sri Lanka et de formuler une politique nationale pour l'industrie pétrolière en amont couvrant l'exploration, le développement, la production et la gestion de toutes les ressources pétrolières au Sri Lanka. La loi vise à fournir le cadre juridique pour tous les processus en amont au Sri Lanka, y compris la fourniture de lignes directrices opérationnelles.

Sur la base des données issues des études sismiques, le gouvernement estime qu'il existe plus d'un million de barils de ressources pétrolières et des ressources gazières dans une zone de 30 000 kilomètres carrés dans les eaux septentrionales. Les études sismiques ont été menées par une filiale australienne de la société norvégienne TGS-NOPEC en 2003 et 2005 puis Bell Geospace a réalisé la première cartographie aérienne des ressources pétrolières au Sri Lanka au quatrième trimestre 2021. Consécutivement, en juillet 2022, le gouvernement a publié une carte de 900 blocs de petite taille ouverts à l'exploration offshore pour des entreprises étrangères.

1.5. [Energies renouvelables](#)

La programmation de génération électrique à long terme (2023-2041) de l'opérateur électrique national (*Ceylon Electricity Board*) prévoit le développement d'une capacité de production éolienne de 1825 MW au cours des 10 prochaines années. La production de renouvelables offshore n'est pas encore développée et n'est pas incluse à ce stade dans la programmation. **Il existe toutefois un important potentiel de développement de l'énergie éolienne en mer dans les régions du nord-ouest et du**

sud-est qui a été identifié à hauteur de 56 GW (dont 27 MW en eaux peu profondes) identifié dans des évaluations préliminaires de la Banque mondiale. A ce jour, il n'y a pas d'étude détaillée et l'Autorité de l'énergie durable doit entreprendre des études supplémentaires pour préciser ce potentiel, sachant que le coût en capital du développement de l'énergie éolienne offshore est 3 à 4 fois plus élevé que celui de l'énergie éolienne terrestre. A moyen-terme, l'exportation d'énergie verte vers le sous-continent indien dans le cadre du projet d'interconnexion électrique à l'étude ou la production et l'exportation d'hydrogène décarboné pourraient être envisagées. Le gouvernement a lancé une feuille de route pour le développement de l'hydrogène décarboné qui nécessite la mise en place de nombreuses mesures préalables pour mettre en place un cadre réglementaire adapté.

Enfin, des projets pilote de solaire flottant (mais sur des réservoirs) ont été testés à petite échelle avec le soutien de la Norvège et de la Corée du Sud. Les autres formes d'énergie marine (marémotrice, courants marins...) n'ont pas été étudiées.

1.6. Tourisme

Le tourisme est l'un des piliers de l'économie sri lankaise. Le Sri Lanka dispose dans ce secteur d'atouts indéniables (plages, parc naturels, patrimoine culturel, variété des paysages, qualité de l'accueil...). En 2017, avant la succession de crises (politique, sanitaire, économique) qu'a traversées le pays, le tourisme représentait 4% du PIB (contribution directe), employait 403 000 personnes (emplois directs et indirects) et générait 4 Mds USD de recettes, soit la 3^{ème} source d'entrées de devises étrangères. Après la crise politique et économique de juillet 2022 qui avait conduit à un tarissement des arrivées de touristes, la situation s'est normalisée, sans pour autant retrouver le niveau pré-crise. Ainsi, depuis le début de l'année 2023, le nombre de touristes arrivés à Sri Lanka s'est élevé à 1 million et l'objectif du gouvernement est d'atteindre 1,5 million de touristes d'ici la fin de l'année.

Le tourisme balnéaire concentre 70% des infrastructures touristiques dans le pays. Par ailleurs, 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 encore un fort potentiel de développement de leurs capacités hôtelières.

Le secteur du tourisme à Sri Lanka rencontre de nombreuses difficultés, notamment une image dégradée par la crise, des prix élevés par rapport aux autres pays d'Asie, un déficit de main d'œuvre dans un contexte de forte émigration, un accès au foncier limité et difficile... De surcroît, le Sri Lanka a développé une offre abondante sur le segment bas-moyen de gamme, au détriment d'une offre haut de gamme. Enfin, le développement du secteur est insuffisamment coordonné et planifié, ce qui induit des difficultés avec les autres activités (aquaculture, pêche, gestion des parcs naturels...), une détérioration rapide de certaines destinations qui sont saturées du fait d'une croissance anarchique, et enfin des lacunes en matière d'infrastructures et services de soutien : traitement de l'eau, collecte des déchets...

2. Un environnement marin fragile et menacé par un développement anarchique que le gouvernement peine à contrôler

Outre l'impact du réchauffement climatique sur la température de l'eau qui affecte les écosystèmes marins (en particulier le blanchissement et la disparition des coraux), les différents secteurs de l'économie bleue ont un impact très négatif sur les écosystèmes marins et les océans.

- **La pêche et l'aquaculture** : le développement croissant du secteur de la pêche à Sri Lanka (augmentation du nombre de bateaux et de ports) et les pratiques illicites épuisent les stocks et les écosystèmes (coraux, mangroves...) riches en biodiversité. Par ailleurs, dans certains cas, les projets d'aquaculture terrestre entraînent la destruction de l'environnement par l'émission de produits

chimiques toxiques et de médicaments. De surcroît, de nombreuses fermes aquacoles basées à terre exercent leurs activités sans licence.

Le Ministère des pêches et la National Aquatic Resources Agency sont chargés de mettre en place des plans de gestion durable de la ressource (notamment en limitant le nombre de navires et le nombre de ports de pêche, en promouvant la pêche hauturière et en limitant la pêche côtière) et de lutter contre la pêche illégale (cf. chapitre 2.1. et 2.2.). La mise en place de plan de gestion de la pêche durable se heurte à un déficit de données scientifiques sur les stocks et les faibles capacités institutionnelles. Une coopération est en cours dans ce domaine avec la Norvège.

La faiblesse des ressources publiques, le clientélisme (les pêcheurs ont un poids politique important) et la forte pression économique d'une population dont les conditions de vie sont mauvaises compliquent les interventions de la puissance publique qui est soumise aux injonctions contradictoires de la protection des océans et de la demande de développement économique et social des pêcheurs et de leur famille.

- **Le développement du tourisme** contribue (conjointement avec le développement urbain et industriel qui se concentre sur la côte) à une forte dégradation de la qualité de l'eau de mer. En effet, il n'existe pratiquement pas d'infrastructures d'assainissement collectif et les règles de rejets d'effluents industriels sont peu respectées. La qualité de l'eau de mer baisse sensiblement pendant la saison des pluies en raison de la hausse du débit des rivières qui charrient ainsi davantage de pollution vers la mer. Le National Water Board avait préparé un plan national d'assainissement programmant un déploiement d'infrastructures de traitement, mais ce dernier a été relégué au second plan des priorités faute de financement disponible consécutivement à la crise économique et au défaut de paiement. Le Sri Lanka dispose d'un large éventail d'activités de loisirs basées sur les zones côtières, mais leur pérennité est discutable. Par exemple, l'observation des baleines dans les provinces du nord-ouest et du sud du pays a gagné en popularité ces dernières années. Cependant, on observe que les bateaux s'approchent extrêmement près des baleines, ce qui perturbe leur mode de communication naturel. De ce fait elles ont tendance à s'éloigner des côtes sri lankaises, ce qui les expose au risque de collision avec des navires commerciaux. On observe le même phénomène avec les tortues de mer. Le tourisme balnéaire génère également un appauvrissement des mangroves et une dégradation des coraux, ce qui constitue une menace pour la faune marine. Dans ce domaine, face à la nécessité du développement économique, les actions de protection du littoral passent au second plan. Ainsi, la *Coast Conservation Authority* qui est chargée de la protection du littoral et dont les moyens humains et budgétaires sont limités, est désarmée face à la pression immobilière et aux activités balnéaires. Dans de nombreux cas, les règles d'urbanisme pour protéger les plages et le littoral ne sont pas respectées par les promoteurs.

- **L'augmentation de la production des déchets solides**, en particulier le plastique, est également un facteur de pollution des écosystèmes marins. Le Sri Lanka déverse environ 1,3 million de tonnes de déchets dans la mer chaque année. Il s'agit de plastiques, de polyéthylène et de déchets solides provenant du tourisme, de la pêche et d'autres activités. La *Marine Environment Protection Agency* (MEPA) entreprend régulièrement des opérations de nettoyage des plages. Elle a également la responsabilité d'informer le public sur les conséquences d'une utilisation inconsidérée du plastique et de la nécessité d'avoir une attitude responsable à l'égard de la gestion des déchets. En amont, la production et la vente de certains articles en plastique (pailles, couverts, assiettes) ont été interdites le 1^{er} octobre 2023 mais l'application de cette mesure s'annonce difficile. 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 sera mis œuvre par la coopération française (Expertise France) et allemande (GIZ).

- **Les activités minières, en particulier l'extraction du sable dans les rivières**, induisent une très forte érosion des côtes et affectent l'environnement marin. Le gouvernement est parvenu à limiter cette activité sans l'arrêter complètement, l'extraction illégale se poursuivant. L'extraction du sable offshore est encouragée. Selon les autorités sri lankaises, si les sites sont bien choisis, cette activité n'a pas d'impact environnemental mais de nombreux environnementalistes estiment que cette activité affecte les courants et impacte l'érosion des côtes.

- Enfin, **le développement du transport maritime** induit par la position géographique de Sri Lanka et l'expansion des infrastructures portuaires (Colombo et Hambantota) augmente sensiblement les risques d'accident et de pollution. Le naufrage du porte-conteneurs *XPress Pearl* en mai 2021 en est l'illustration. Il a causé une grave pollution marine avec des conséquences dramatiques sur la faune (dauphins, tortues, oiseaux...), le littoral et l'activité des pêcheurs du fait du déversement dans la mer de sa cargaison de granulés en plastique, de produits chimiques et de produits pétroliers. Cet accident et celui du *New Diamond* en septembre 2020, ont montré le faible degré de préparation des autorités sri lankaises (marine et garde-côtes) qui sont complètement dépendantes des capacités d'intervention indiennes. De surcroît, lors d'accidents en mer, en principe, ce sont les garde-côtes qui sont compétents, mais ils ont peu de moyens et sont sous l'autorité de la marine ce qui limite la rapidité et l'efficacité de leurs interventions.

Outre les risques d'accident, l'augmentation du trafic maritime augmente les rejets de gaz et de diésel pendant les opérations de ravitaillement, mais également les dégazages illégaux. La MEPA a la responsabilité de prévenir ces risques, de contrôler les pollutions et d'intervenir en cas de catastrophe, notamment chimique ou pétrolière. Elle doit assurer les contrôles lors des opérations de ravitaillement des navires et mettre en œuvre les plans d'intervention d'urgence en cas d'accident. Elle a également la responsabilité de mettre en place les mécanismes pour contrôler les déchets côtiers et marins (installation de filets dans les rivières pour bloquer les déchets). A la demande de la MEPA, le mécanisme de protection civile de l'Union européenne prépare un diagnostic du processus de réponse aux catastrophes maritimes à Sri Lanka et proposera une feuille de route à mettre en œuvre par les autorités. Enfin, dans le cadre d'un FASEP, l'entreprise CLS met en œuvre un projet pilote de surveillance par satellite des pollutions pétrolières en coopération avec la MEPA.

Jean-Alexandre EGEA