|  |  |
| --- | --- |
| **Ambassade de France à Sri Lanka et aux Maldives****Service économique de Colombo** | Colombo, le 1er mars 2023 |
| Les infrastructures à Sri Lanka : défis et opportunités  |

Résumé : Sri Lanka est plutôt bien doté en infrastructures, par rapport à ses voisins d’Asie du Sud. Leur financement s’est fait par recours à l’endettement extérieur, notamment à l’égard de la Chine, qui s’est avéré insoutenable. De surcroît, faute de cadre réglementaire adapté, leur exploitation a généré des pertes financières massives pour les entreprises publiques. Compte tenu de la crise économique et faute de capacité d’endettement de l’Etat, les prochains investissements dans le domaine des infrastructures devront être portés par le secteur privé. Seules les entreprises chinoises et indiennes semblent aujourd’hui prêtes à assumer les risques inhérents à ces projets avec une vision à long terme au service des intérêts géopolitiques de leur gouvernement respectif.

I. Etat des infrastructures à Sri Lanka : un pays plutôt bien doté par rapport à ses voisins mais fragilisé par la crise

**Le Sri Lanka est plutôt bien doté en infrastructures par rapport à ses voisins d’Asie du Sud**. Ainsi, le taux d’accès à l’eau potable est de 94% avec 55% de la population qui a accès au réseau public et le taux d’accès à l’électricité est de 100%. Le réseau routier est dense bien que souvent de qualité médiocre. Les taux de pénétration du mobile et d’internet sont respectivement de 135% et de 100% de la population mais avec de fortes disparités socio-professionnelles et par région.

**Toutefois, les infrastructures ne sont pas à la hauteur des besoins du pays et de qualité variable selon les secteurs et les régions.** Une mise à niveau des infrastructures permettrait notamment au pays d’exploiter son potentiel touristique et logistique. Ces problématiques sont particulièrement prégnantes dans les zones nord/est frappées par la guerre civile, qui demeurent enclavées et à l’écart du tourisme et n’ont pas connu le même développement économique que l’ouest.

**Enfin, la crise économique et le défaut de de paiement ont entraîné un arrêt de nombreux projets d’infrastructures et une baisse des budgets dédiés à leur entretien**. De surcroît, le programme FMI qui prévoit une baisse de 6 points du déficit budgétaire sur une période de 4 ans va conduire à une réduction sensible des budgets d’investissement public ce qui aura indéniablement un effet sur la qualité des infrastructures.

II. Un financement des infrastructures par endettement extérieur notamment à l’égard de la Chine

**En raison de la faiblesse de l’épargne locale, le développement des infrastructures n’a été possible que grâce à un fort soutien des bailleurs multilatéraux et bilatéraux notamment de la Chine**. Celle-ci a beaucoup contribué à la modernisation du réseau routier, à la construction de centrales électriques, d’infrastructures portuaires et aéroportuaires. Le financement des infrastructures par l’endettement à l’égard de la Chine se constate dans sa part dans la dette extérieure qui est passée de 1% en 2000 à 20% en 2021.

Seuls les secteurs portuaires, télécommunications et dans une moindre mesure électrique sont parvenus à se développer grâce au secteur privé et à attirer des IDE.

III. L’exploitation des grandes infrastructures a généré des pertes financières massives pour les entreprises d’Etat

Le développement des infrastructures n’a pas été accompagné d’une réflexion suffisante sur les modèles économiques (coût pour les usagers, coût pour l’Etat…) et les cadres réglementaires relatifs à leur exploitation.

La modernisation des infrastructures financée à crédit n’a ainsi pas été accompagnée d’une génération de revenus suffisants pour en amortir les coûts. Conjugué à la mauvaise gestion des grandes entreprises publiques et à des problèmes de gouvernance, cela a induit une dégradation de la situation financière d’un grand nombre d’entre-elles, notamment dans le domaine de l’eau, de l’électricité et des carburants, qui ont à leur tour été financées par les banques publiques ou l’Etat. Ce dernier a dû s’endetter sur les marchés internationaux pour financer son déficit budgétaire et celui des entreprises publiques exploitantes. La part des obligations internationale dans la dette extérieure est ainsi passée de 0% en 2002 à 42% en 2022.

Consécutivement à la crise économique et sur les recommandations du FMI, le Sri Lanka s’est engagé dans une augmentation de nombreux tarifs réglementés (carburant, eau, électricité) afin de refléter la réalité des coûts dans les prix de vente aux usagers. Cela devrait permettre un assainissement des comptes des entreprises publiques en charge de la distribution de l’eau, de l’électricité et du carburant. La restructuration des entreprises d’Etat est également un des piliers majeurs du programme du FMI et des interventions futures de la Banque Mondiale et de la BAsD.

IV. Perspectives : implication accrue du secteur privé en particulier des entreprises indiennes

La dégradation de la situation économique et la restructuration de la dette auront un impact important sur la capacité d’endettement du pays et par conséquent sur sa capacité à financer ses infrastructures auprès des bailleurs bilatéraux et multilatéraux. Dans ce contexte, pour développer les infrastructures le gouvernement va devoir s’appuyer davantage sur le secteur privé. Seules les entreprises chinoises et indiennes semblent aujourd’hui prêtes à assumer les risques inhérents aux projets d’infrastructures avec une vision à long terme au service des intérêts géopolitiques de leur gouvernement respectif.

**On peut citer 4 grands secteurs où les besoins et les opportunités restent importants :**

**4.1. Le secteur portuaire**. Le Sri Lanka est un hub portuaire de premier plan compte tenu de sa localisation géographique et parce qu’il est doté de plusieurs ports naturels en eau profonde. Ainsi Colombo est le 1er port d’Asie du Sud et le 22ème au niveau mondial. La capacité du port à générer des revenus en devises et à attirer des investisseurs étrangers lui a permis, malgré la crise, de mettre en chantier le développement de deux nouveaux terminaux dans le port de Colombo qui permettront un doublement de la capacité de 7 à 14 M de containers. Plusieurs entreprises s’intéressent à la privatisation du premier (Eastern Terminal) et le développement du second (Western Terminal) est porté par le groupe indien Adani. Il existe également des opportunités concernant la digitalisation et le verdissement des ports.

Le développement du port de Trincomalee qui est le 2ème plus grand port naturel au monde après Sydney devient également un sujet d’actualité. L’entreprise publique indienne, Indian Oil Company devrait obtenir, dans le cadre des accords sur la dette le développement d’un hub logistique pour les produits pétroliers. Le port d’Hambantota (vrac et transbordement de véhicules) va nécessiter de nouveaux investissements de China Merchant pour développer un terminal à conteneurs. Jaffna (pêche, ferries vers l’Inde), Galle (tourisme) restent sous-développés.

**4.2. Le secteur de l’énergie** : avec un objectif de 70% de renouvelables en 2030 dans le mix électrique et l’arrêt de la mise en service de nouvelles centrales au charbon, Sri Lanka doit accélérer le développement des ENER. Le potentiel dans le solaire et l’éolien est estimé à 20.000 MW. Le gouvernement envisage d’augmenter d’ici 2030 la capacité installée en ENR de 5.600 MW. Cela ferait l’un d’un pays avec la grande part d’ER dans son mix au monde. Cet objectif semble toutefois hors de portée compte tenu du contexte économique. Plusieurs groupes privés indiens (Adani et NTC) ont annoncé des investissements importants dans l’éolien (500 MW) dans le Nord et 100 MW de solaire dans l’Est du pays. La société française Volta a installé 20 MW de capacité de production en panneaux solaire et envisage d’atteindre 300 MW au cours des deux prochaines années.

Enfin, l’interconnexion avec l’Inde est à l’étude et sa mise en en œuvre pourrait être accélérée. A moyen terme/long terme, Sri Lanka pourrait se positionner comme un exportateur d’énergie verte vers l’Inde ce qui explique peut-être l’intérêt des groupes indiens pour le secteur. Le Sri Lanka commence également à s’intéresser au sujet de la production d’hydrogène vert et réfléchit, pour le long terme, au nucléaire.

**4.3. Le secteur de la ville durable présente un gros retard notamment en matière de traitement des eaux usées,** de traitement des déchets et de transports urbains. Le lancement de nouveaux projets se heurte d’une part à la faible disponibilité de financements publics compte tenu de la crise et d’autre part à la difficulté à mobiliser des investisseurs privés compte tenu de la faible rentabilité de ces secteurs. La présence française dans les secteurs de l’eau et de l’assainissement est historiquement forte avec Veolia, Suez et Egis. China Harbour avait prévu de construire en PPP une autoroute urbaine et s’intéressait à la construction d’un métro aérien, mais ces projets ont été suspendus en raison de la crise.

**4.4. Les infrastructures digitales** **sont une priorité du gouvernement pour moderniser** son administration, mieux cibler les programmes d’aides sociales, pour améliorer l’éducation et augmenter la productivité du secteur privé notamment dans le domaine des exportations de services informatiques. Ainsi, Sri Lanka ambitionne de parvenir à la couverture de l’ensemble du pays en 4G d’ici fin 2024 et est l’un des premiers pays en Asie du Sud à avoir commencé les tests sur la 5G en partenariat avec le groupe Huawei.

Le Sri Lanka a également lancé un projet d’entité numérique unique basée sur une base de données biométriques. C’est l’Inde qui a octroyé le financement pour ce projet qui sera mis en œuvre par des entreprises indiennes.

V. Les défis à régler pour attirer les investisseurs privés

L’attraction et le développement des investissements privés, en particulier des pays occidentaux, nécessitera quatre types de réformes de la part du gouvernement :

* Premièrement la mise en place des grilles tarifaires à destination des consommateurs fondées sur le recouvrement des coûts et la restructuration des grandes entreprises publiques responsables de l’électricité, de l’eau et des transports. Cela est en train d’être fait dans le cadre du programme FMI (cf. point 3).
* Deuxièmement, une amélioration des capacités du gouvernement à lancer des consultations internationales avec des dossiers bien préparés, à évaluer les offres de BOT ou PPP puis à négocier les contrats de concessions/PPP.
* Troisièmement, un renforcement du cadre juridique et des cadres contractuels garantissant un meilleur partage des risques entre le privé et le public (notamment le risque de change).

Quatrièmement, une facilitation de l’accès des investisseurs privés aux financements internationaux en développant des outils de garantie des risques auxquels ils sont exposés lorsqu’ils veulent se lancer dans des projets d’infrastructures et en développant les instruments de financement verts.