

VASANT BUNWAREE (Ancien Ministre) :

« Absolument pas nécessaire dans la conjoncture »

Mauricie reçoit une nouvelle ligne de crédit de l'Inde pour l'extension de la ligne du Metro Express de Reduit à Côte-d'Or sur un parcours de 10,5 km au coût de Rs 13,5 milliards. Quelles sont les perspectives de développement qu'est susceptible d'apporter un tel projet dans la région de Côte-d'Or ?

« Un comme projet uniquement - un metro pour desservir Côte-d'Or, où se déroule un développement que l'on connaît - , personnellement, je ne pense pas valable ou intéressant.

Mais, ce projet examiné dans le contexte d'une situation économique et sociale frisant l'explosion, d'une dette publique plus qu'insoutenable qui requiert des solutions sérieuses et urgentes pour permettre à l'économie d'être suffisamment résiliente et de faire passer la classe moyenne qui vacille et dégringole, tout bien-pensant constaterait alors qu'une telle ligne de crédit, dans de telles circonstances est plus que superflue.

Quoi que la veuille ou non, c'est un emprunt encore. Le problème auquel le pays est confronté actuellement est de voir comment faire pour baisser la dette. Ici, cela va dans le sens contraire. Ce n'est absolument pas nécessaire dans la conjoncture d'autant que plusieurs autres projets de développement d'envie pour propulser le pays vers de nouveaux horizons stagnent, se font attendre ou sont tout simplement abandonnés.

L'opposition fait valoir que le métro n'est déjà pas rentable, affichant des pertes. Roshni Bhadani avait soutenu en mai dernier que le bilan financier de Metro Express Ltd pour 2021 montrait des pertes de Rs 1,8 milliard alors que des pertes de Rs 500 millions avaient été enregistrées pour 2020. Ce qui amène certains à se demander si cela vaut la peine...

Il s'agit ici plutôt d'une question de prestige et de fierté nationale. Le projet de cette ligne de métro d'une dizaine de kilomètres dans la circonscription du Premier ministre, une région pas si déservie, ne fera plaisir qu'à lui et à ceux de la région. Si c'est vrai que le Premier ministre a tout le droit, voire le devoir de faire développer la région qu'il représente au Parlement, cela ne peut se faire au détriment du reste de la population et du développement national.

Même s'il y a eu, comme on l'a entendu dire, une étude de faisabilité dont nous ne connaissons pas les conclusions, les avantages auraient été, j'en suis sûr, les mêmes, voire mieux si l'on parvient à étendre le métro de Curepipe à l'aéroport de Mahébourg, par exemple, pour à la fois booster le développement et décongestionner les régions impliquées en créant l'ambiance et favoriser la nouvelle ville des villages 24/7 sur les quatre à cinq kilomètres autour de l'aéroport. Si votre vol fait du retard, au lieu de retourner sur Port-Louis, vous allez dépenser ce surplus de temps les villages alentours. C'est dans ces villages que les infrastructures et activités commerciales et culturelles. Ce tronçon est bien plus valable.

En Côte-d'Or, cette ligne sera surtout très utilisée à certains moments de l'année quand il y aura des activités sportives internationales ou nationales de grande envergure qui n'ont

pas lieu tous les jours. Mais, au quotidien, d'autres moyens de transport auraient pu être utilisés, surtout qu'il n'y a pas de embouteillage dans cette région.

Auriez-vous demandé une ligne de métro pour l'extension du métro à vous étiez à la tête du gouvernement ?

Non, du moins pas pour ce tronçon. Peut-être une extension vers Mahébourg pas parce que j'étais député là-bas mais pour les raisons susmentionnées. Il y a d'autres moyens de transport qui seraient relativement faciles pour permettre le transport des personnes qui auront à fréquenter cette région. D'ailleurs, le métro ne fait pas de profit, qu'il soit...

Passé-on à une coté d'opportunité si on ne fonce que dans le crédit de l'Inde ? L'Inde ne donne pas l'argent comme cela. C'est parce qu'on a demandé. Mais est-ce pour ce projet qu'il fallait demander ? Ce n'est pas impossible d'obtenir une ligne de métro à cet prix mais prioritairement, je pense que cela aurait été mieux de l'étendre vers l'aéroport. Cela aurait été bien moins car c'est plus direct. Dans tous les grands pays du monde, il y a le métro qui dessert les aéroports.

Quels sont les autres projets qui auraient pu avoir présence sur le métro en cette période de crise économique où beaucoup ne savent plus à quel saint se vouer pour nourrir leurs familles ?

Ce qu'il nous faut à l'île Maurice actuelle et de demain, en termes de développement, c'est d'une part, ce qui existe déjà, tout en initiant des innovations à inventer l'avenir. Il faut booster le présent. Dans le domaine agricole, par exemple, il y a beaucoup à faire. Il faut de l'argent là aussi. Nous sommes en retard. Nous dépendons de l'étranger pour des choses simples comme les tomates, les oignons, l'ail, etc. Il faut se pencher sur le traitement moderne de la terre. Je prendrais une ligne de crédit pour un projet...

Par ailleurs, depuis des années, on parle de développer la pêche mais on est resté toujours artisanal. On a toujours besoin de pays comme le Japon et Singapour pour faire travailler nos pêcheurs. Ce n'est pas possible. Ce sont des industries qui existent et qui ont besoin de boost up.

Autre projet essentiel : la transformation de notre île en habitat air conditionné. Tout comme chaque maison a un téléphone, de l'eau, la lumière, chacune devrait avoir de l'air conditionné. La productivité est bien meilleure quand la température est agréable.

L'air conditionné est néfaste pour l'environnement...

Il faut la faire de manière intelligente, en utilisant l'énergie de mer. Les Japonais voulaient déjà donner le projet aux États-Unis. Outre ces projets, il y a le gros problème de drains qui sont toujours insuffisants et peu efficaces jusqu'à l'Inde. La politique de logement est encore lente et égarée. L'insuffisance et la promiscuité perdurent.

Ces projets d'avenir, on gagnerait à faire de projet. Pour l'énergie, on a l'énergie éolienne, l'éclaircissement (solaire) de toutes les voies routières et un tunnel dans la montagne du Pouce pour une route circulaire à Port-Louis.

TIRS CROISÉS | Métro à Côte-d'Or

Opportunités de croissance

Les défenseurs de l'extension du Metro Express vers Côte-d'Or y voient des perspectives de développement économique, des opportunités d'emploi, la modernisation de la région. Pourquoi certains autres n'y adhèrent-ils pas ?

Ancien ministre des Finances, Vasant Bunwaree, s'est d'accord que « vu comme projet uniquement, personne ne dirait que ce n'est pas valable ». Toutefois, « dans le contexte d'une situation économique et sociale frisant l'explosion, d'une dette publique plus qu'insoutenable (...) tout bien-pensant constaterait alors qu'une telle ligne de crédits dans de telles circonstances est plus que superflue ». Pour l'ancien ministre, il s'agit plutôt « d'une question de prestige au détriment de la population ». Tout en reconnaissant que le Premier ministre « a tout le droit, voire le devoir de faire développer la région qu'il représente au Parlement, cela ne doit pas se faire au détriment du reste de la population et du développement national ». Si Vasant Bunwaree ne

rejette pas totalement une extension du métro, il serait en revanche pour lui plus judicieux de la réaliser vers l'aéroport. Radhakrishna Sadien, leader syndical et ancien président du *National Economic and Social Council*, trouve pour sa part que nous avons des soucis bien plus importants sur lesquels nous pencher. « Les infrastructures sont certes importantes mais si les gens n'ont pas à manger, celles-ci peuvent attendre ». Il ajoute que ce n'est parce que l'Inde est disposée à nous accorder cette ligne de crédit qu'on doit réaliser ce projet. « Je suis d'avis que si un pays étranger nous aide, il doit nous aider par rapport aux priorités du pays ». Il estime que le gouvernement aurait pu, après avoir discuté avec tous les partenaires sociaux, déterminer les priorités du pays. « Les besoins du pays doivent concerner tout le monde ».

Pour Amit Bakhtia, analyste financier, fondateur et CEO d'Anneau, « le pays a désespérément besoin d'une mise à

RADHAKRISHNA SADIEN (Ex-Président du National

« Ses gens n'ont pas à manger, les

Mauricie reçoit une nouvelle ligne de crédit de l'Inde pour l'extension de la ligne du Metro Express de Reduit à Côte-d'Or sur un parcours de 10,5 km au coût de Rs 13,5 milliards. Quelles sont les perspectives de développement qu'est susceptible d'apporter un tel projet dans la région de Côte-d'Or ?

« Un comme projet uniquement - un metro pour desservir Côte-d'Or, où se déroule un développement que l'on connaît - , personnellement, je ne pense pas valable ou intéressant.

Mais, ce projet examiné dans le contexte d'une situation économique et sociale frisant l'explosion, d'une dette publique plus qu'insoutenable qui requiert des solutions sérieuses et urgentes pour permettre à l'économie d'être suffisamment résiliente et de faire passer la classe moyenne qui vacille et dégringole, tout bien-pensant constaterait alors qu'une telle ligne de crédit, dans de telles circonstances est plus que superflue.

Quoi que la veuille ou non, c'est un emprunt encore. Le problème auquel le pays est confronté actuellement est de voir comment faire pour baisser la dette. Ici, cela va dans le sens contraire. Ce n'est absolument pas nécessaire dans la conjoncture d'autant que plusieurs autres projets de développement d'envie pour propulser le pays vers de nouveaux horizons stagnent, se font attendre ou sont tout simplement abandonnés.



sauvent plus à quel saint se vouer pour nourrir leurs familles ?

Mauricie est un pays à vocation agricole. On sait que la région de Côte-d'Or est une région humide et davantage à vocation agricole. Avec le problème de sécurité alimentaire, d'incertitude au niveau de la production dans les pays exportateurs et les prix des produits alimentaires prenant l'ascenseur, nous devons faire en sorte que nous puissions nourrir la population. Le fret impacte, par ailleurs, les prix que payent les consommateurs. Tenant compte de tout cela, en tant qu'il se trouvait loin de ces marchés fournisseurs, ne devrions-nous pas avoir des stratégies en termes de développement économique ?

Nous avons déjà introduit le métro dans certaines parties de l'île où il a un nombre conséquent de voyageurs. Or, à Côte-d'Or, à part le centre de jeunesse qui a été construit, il n'y a aucun autre développement. S'il y a un développement quel que soit de personnes là-bas, est-ce qu'alors cette attraction exerce-t-elle ? N'est-on pas en train de perdre la chance avant les bœufs ? Le développement ne viendra pas d'un seul coup mais petit à petit. Il serait ainsi mieux pour le moment d'encourager les gens à planter.

L'opposition fait valoir que le métro n'est déjà pas rentable, affichant des pertes. Roshni Bhadani avait soutenu en mai dernier que le bilan financier de Metro Express Ltd pour 2021 montrait des pertes de Rs 1,8 milliard alors que des pertes de Rs 500 millions avaient été enregistrées pour 2020. Ce qui amène certains à se demander si cela vaut la peine...

« Je suis d'avis que si un pays étranger nous aide, il doit nous aider par rapport aux priorités du pays ». Il estime que le gouvernement aurait pu, après avoir discuté avec tous les partenaires sociaux, déterminer les priorités du pays. « Les besoins du pays doivent concerner tout le monde ».

et de développement ?

Propos recueillis par Sharon LEUNG-AH FAT

niveau des infrastructures » en ce qui concerne l'air courante et le logement. « Le reste, à ce stade de notre développement, reste pour nous secondaire. » Si d'importants mégaprojets d'infrastructure atteignent généralement le seuil de rentabilité, fait-il valoir, tous ne le réalisent pas. « Si une production économique nationale durable, une productivité accrue et une prospérité socio-

culturelle en déclin, le projet peut conserver son essence. » Amit Bakhira est, par ailleurs, d'opinion que « nous ne devrions pas être trop dépendants d'un seul partenaire commercial ou géopolitique pour un développement d'infrastructure aussi important ». Car cela « est risqué et peut impliquer des conflits d'intérêts géopolitiques dans la durée ».



Economic And Social Council): infrastructures pourront attendre»

ce projet. Je suis d'avis que si un pays étranger nous aide, il doit nous aider par rapport aux priorités du pays.

Nous avons suffisamment d'infrastructures dans le pays. Nous avons suffisamment de béton. Nous avons un seuil de tolérance à cela car nous avons de sérieux problèmes d'inondation avec le changement climatique. Nous ne faisons qu'enlever des arbres pour les remplacer par du béton. Davantage que les infrastructures, nous aurions besoin d'aide au niveau de la perte des valeurs dans notre société. C'est une des priorités et nous n'avons pas besoin de beaucoup d'argent pour cela.

Une autre école de pensée dit qu'en dépit d'une crise économique, on ne devrait pas négliger le développement, source de croissance. Le métrage pour générer le développement, créer des emplois dans la région...

Certes, nous nous avons déjà un problème de vieillissement de la population. Il ne faut pas oublier que le métrage emploie beaucoup d'étrangers. Est-ce qu'un tel investissement vaut la peine si peu de Mauriciens y sont employés ? N'aurait-il pas fallu attendre que tout le

développement soit déjà réalisé avant d'étendre le métrage à Côte d'Or, la aussi, quand le besoin se fera sentir ? Il ne faut pas oublier qu'avec Internet aujourd'hui, il n'y a pas une forte présence de main-d'œuvre. Donc, est-ce qu'il y aura beaucoup de personnes qui voyageront ?

Déjà, sur les lignes actuelles, il y a des pertes conséquentes. Qui paiera pour cela ? Moi, je crois qu'il faut d'abord stabiliser la situation et qu'il n'y a pas de passagers... On prendra le temps pour aller voir quel Côte d'Or tel que c'est actuellement.

Une ligne de crédit n'est pas un cadeau. Il faudra que le pays rembourse cette somme et nous avons déjà reçu une ligne de crédit pour le métrage.

Tout à fait, c'est une somme d'argent qu'il faudra rembourser alors que le pays est déjà endetté jusqu'au cou. Ce sont les jeunes qui n'ont aucune expérience à travailler, qui ne sont pas encore nés, qui auront une dette au-dessus de leur tête alors qu'actuellement les gens peinent à joindre les deux bouts. Une ligne de crédit de l'Inde aurait pu être utilisée autrement. Je

me demande même si on aurait dû emprunter une aussi grosse somme. Cela aurait dû être en fonction des projets prioritaires du pays. Le gouvernement aurait pu, après avoir discuté avec tous les partenaires sociaux, déterminer les priorités du pays.

Or, là, ce qui se passe, c'est qu'il y a des décisions qui sont prises : l'Inde propose, on prend et la population apprend cela comme ça. Les besoins du pays doivent concerner tout le monde. Un peu comme sur la question de l'environnement. Il y avait un grand débat au niveau national où des décisions avaient été prises ensemble.

On a ou pas mal de projets routiers. Est-ce qu'on investit autant dans la communication de ce que le gouvernement fait pour le secteur privé ? Il y a plusieurs exemples où le gouvernement donne de l'accès avec l'argent public, ce qui donne de la valeur aux terrains par la suite. Des individus font des fortunes. Des terrains agricoles sont convertis en terrains résidentiels et commerciaux.

En conclusion...

Avant d'investir une telle somme d'argent dans un tel projet, il faut tenir compte des priorités du pays dans l'immédiat.

AMT BAKHIRA (Analyste Financier):

« Nous ne devrions pas être trop dépendants d'un seul partenaire »

Maurice reçoit une nouvelle ligne de crédit de l'Inde pour l'extension du Métrage Express à Côte d'Or sur un parcours de 10,5 km au coût de Rs 13,5 milliards. Quelles sont les perspectives de développement qu'est susceptible d'apporter un tel projet dans la région de Côte d'Or ?

Tel quel, nous n'en voyons pas. En revanche, le pays a désespérément besoin d'une mise à niveau des infrastructures en ce qui concerne l'eau courante et le logement. Le reste, à ce stade de notre développement, reste pour nous secondaire.

L'opposition fait valoir que le métrage n'est déjà pas rentable, affichant des pertes. Rosli Bhadani avait soutenu en mai dernier que le bilan financier de Metro Express Ltd pour 2021 montrait des pertes de Rs 1,8 milliard alors que des pertes de Rs 500 millions avaient été enregistrées pour 2020. Ce qui amène certains à se demander si cela vaut la peine...

D'importants mégaprojets d'infrastructure atteignent généralement le seuil de rentabilité. Mais nous ne le réalisons pas, surtout lorsqu'ils ne sont pas structurés intelligemment sur de très longues périodes (généralement 15 à 25 ans). C'est pourquoi des pays « intelligents » comme le Finlande ont financé par des obligations d'infrastructure de 25 ans ou plus, et non par le budget récurrent de l'État.

Au départ, surtout dans la phase de développement et d'investissement, les grandes dépenses d'investissement (CAPEX), bien qu'amorties au bilan, ne correspondent pas aux revenus, et donc il en résulte des pertes comptables importantes qui nécessitent une recapitalisation du bilan par l'État qui est lui-même fiscalement faible. Si une production économique nationale durable, une productivité accrue et une prospérité socioéconomique en déclin, le projet peut conserver son essence. Par conséquent, seul l'espace-temps peut nous dire si cela aura valu la peine ou non...

Quels sont les autres projets qui auraient pu avoir préséance sur le métrage en cette période de crise économique où beaucoup ne savent plus à quel saint se vouer pour nourrir leurs familles ?

Des réformes structurelles de nos systèmes de collecte de données, de purification, de dessalement et de distribution d'eau afin que notre peuple puisse avoir un accès ininterrompu à de l'eau propre. C'est fondamental pour la dignité humaine.

Une autre école de pensée dirait qu'en dépit d'une crise économique, on ne devrait pas négliger le développement, source de croissance. Qu'en pensez-vous ?

Nous sommes tout à fait d'accord. Cependant, nous devrions parler d'allocation intelligente du capital, pas de gaspillage ou de stupidité.

Dans les cycles économiques difficiles, il est essentiel que le gouvernement maintienne les dépenses de développement, le PIB, et donc le développement économique. Ce sont cependant des décisions difficiles et intellectuelles. Une équipe doit posséder collective-



ment la sagesse de décider judicieusement à quel type de projets allouer les ressources limitées, et nous devons être conscients de ce que l'effet multiplicateur sur la prospérité socio-économique soit optimal, surtout dans la durée. Sinon, c'est une perte de temps et de ressources limitées.

Quelles sont les implications d'une ligne de crédit que nous recevons d'un autre pays ? Quels avantages et/ou par rapport à un prêt ? Fasse-t-on à côté d'une opportunité si on refuse ?

Les lignes de crédit fonctionnent comme un découvert pour une entreprise et/ou une carte de crédit pour un ménage. L'emprunteur peut y puiser au fur et à mesure qu'il se sent en forme et dans le besoin pour achever des projets et, surtout, à des fins de fonds de roulement (respecter ses obligations d'exploitation à court terme - pas nécessairement pour les dépenses en capital - ce qui serait absurde car vous ne financez pas les dépenses en capital à l'aide de lignes de crédit).

Le principal avantage de ce type de ligne de crédit est la possibilité d'emprunter uniquement le montant nécessaire d'argent pour payer des intérêts sur un prêt important. Vous avez accès à l'argent au fur et à mesure de vos besoins, très rapidement, et il est tout également remboursé et/ou inutilisé, selon les besoins.

Il faut comprendre que compte tenu de la structure du capital de l'entreprise, elle ne génère pas suffisamment de flux de trésorerie disponibles à court terme pour financer son fonds de roulement. Et compte tenu de la faiblesse de son bilan, sans garantie gouvernementale, peu d'investisseurs seraient prêts à le faire pour accorder un court terme de financer à court terme à l'entreprise.

Pourtant, en règle générale, les lignes de crédit restent relativement peu coûteuses qu'une dette ordinaire.

D'autres options sont les obligations d'infrastructure, qui peuvent être émises par le gouvernement et financées par des investisseurs privés locaux et internationaux. Mais cela ouvrirait l'entreprise à une « contre-contrôle » en favorisant la gouvernance et la responsabilité. Nous ne devrions pas être trop dépendants d'un seul partenaire commercial/géopolitique pour un développement d'infrastructure majeur aussi important et considérable pour un pays.

Cela est risqué et peut impliquer des conflits d'intérêts géopolitiques dans la durée car nul n'est éternel, mais le pays le devrait !

Une ligne de crédit n'est pas un cadeau. Il faudra que le pays rembourse cette somme et nous avons déjà reçu une ligne de crédit pour le métrage. Or, le pays est déjà lourdement endetté...

Il n'existe point de repas gratuit. Oui, la solvabilité du pays se détériore de jour en jour, sans grande progression de la productivité ou de notre compétitivité, malheureusement. Les chiffres parlent et sont loin d'être doux.

En conclusion...

L'allocation du capital est l'une des décisions intellectuelles les plus difficiles, toujours...