



**Ambassade de France au Bangladesh**  
**Service économique de Dhaka**

Paris, le 2 décembre 2019  
Affaire suivie par : Julien Deur

## Les infrastructures de transports à Dhaka

### Dhaka, une ville congestionnée, qui se dote d'un plan ambitieux

La congestion à Dhaka coûterait annuellement entre 2 et 6 milliards d'euros dans cette ville où le rickshaw, tricycle non-motorisé, reste le moyen de déplacement le plus utilisé (38%) devant le bus (30%). En 2016, la ville s'est dotée d'un plan stratégique, le *Strategic Transport Plan for Dhaka* (STPD 2016-2035), afin notamment de porter la part modale du bus à 60% d'ici 2025 et d'introduire 5 lignes de métro d'ici 2035. La congestion continue de s'aggraver avec l'enregistrement de 170 000 nouveaux véhicules en 2018 pour Dhaka seulement (dont 16 000 voitures), à cause de la mise en route de plusieurs chantiers d'envergure et en raison de l'absence de système de gestion du trafic.

Avec le soutien de l'Union Européenne, l'AFD apporte une assistance technique à l'autorité organisatrice des transports de Dhaka (*Dhaka Transport Coordination Authority*, DTCA) pour mieux planifier les projets d'infrastructures de transport, rationaliser la gestion du trafic et systématiser la coordination entre les différents acteurs et modes de transport.

Le STPD a contribué à la mise en route de nombreux projets d'infrastructures routières et de transports en commun, souvent avec le soutien de bailleurs internationaux tels que JICA ou l'EXIM Bank of China. Toutefois, ceux-ci prennent du retard et voient leurs enveloppes budgétaires s'envoler.

### Des infrastructures routières pour désengorger la ville

Les routes de Dhaka sont globalement de mauvaise qualité, limitant actuellement la vitesse à 5 km/h en heure de pointe. En septembre 2018, la Première Ministre a déclaré que son gouvernement prévoyait de construire 6 nouvelles voies rapides, plusieurs voies de contournement surélevées et 21 hubs de transport. La municipalité semble davantage miser sur la construction d'axes supplémentaires surélevés, afin de créer un réseau parallèle inaccessible aux piétons et rickshaws.

A ce jour, 2 axes sont en construction afin de relier Ashulia, banlieue nord où se situe la Dhaka Export Processing Zone, à l'aéroport et l'aéroport au sud de la ville jusqu'à l'interconnexion avec l'autoroute Dhaka – Chittagong (deuxième ville de pays et port majeur de la région) à Kutubkhali. Ces deux projets sont financés par l'EXIM Bank of China pour respectivement 39 Mds Tk (420M€) et 110 Mds Tk (1,18Mds€) et devraient être achevés en 2022. La deuxième portion, aéroport- Kutubkhali, est réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé par Italian Thai Development Public Company Limited (ITDPCL, Thaïlande), qui bénéficiera de la concession pour 25 ans.

Enfin, un projet de liaison est-ouest, évalué à 164 Mds Tk (1,75Mds€) est en gestation, sans calendrier clair à l'heure actuelle. Le gouvernement malaisien (G-to-G) ainsi que l'entreprise

d'État chinoise, Metallurgical Corporation of China (MCC) ont manifesté leur intérêt pour ce projet.

## Cinq projets de métro pour 28 Mds\$

Dans le cadre nouveau du STPD, cinq lignes de métro (*Massive Rapid Transit*, MRT) et deux lignes de bus à haut niveau de service (*Bus Rapid Transit*, BRT) ont été proposées pour répondre aux besoins de transport de Dhaka et des quartiers avoisinants. La construction des 5 lignes de métro devrait coûter près de 28 Mds\$ et être achevée pour 2030. De nombreuses lignes restent néanmoins à l'état de projet et les travaux de construction s'éternisent.

Ce plan est par ailleurs vivement critiqué par certains experts, rappelant que le réseau ne représentera que 11,5% des trajets à l'horizon 2035. Ceux-ci estiment que le gouvernement devrait investir dans les infrastructures de bus, moins onéreuse et qui restera le mode de déplacement privilégié.

### [MRT-6 : une inauguration repoussée à décembre 2021, pour le jubilé d'or](#)

Initialement prévu pour 2020, les habitants de Dacca devront encore attendre un an supplémentaire pour voir arriver la première ligne de métro dans leur ville, la ligne MRT-6. Il s'agit d'un coup dur pour les autorités locales, qui visent dorénavant une inauguration pour le 16 décembre 2021, date anniversaire des 50 ans de l'indépendance du pays. Le choix de cette date, très importante politiquement, va contraindre la *Dhaka Mass Transit Company Ltd* (DMTCL) à mettre les bouchées doubles, ce qui pourrait peser sur la facture finale. Approuvé en 2012, le budget actuel s'élève à 220 Mds Tk (2,3 Mds€) dont 166 Mds sont financés par la JICA.

### [Peu de présence française mais des marchés à prendre](#)

L'essentiel des contrats ont été et seront attribués à des entreprises asiatiques, eu égard aux financeurs. Toutefois, nos bureaux d'ingénierie ont des marchés à prendre : SYSTRA a remporté en 2013 en groupement le marché des études la ligne de BRT-3 reliant Gazipur à l'aéroport, et en octobre 2018 celui des études pour MRT-1, toujours en groupement.

### [Points d'attention : un opérateur fragile et des dérives calendaires et budgétaires](#)

DMTCL (<http://www.dmtcl.gov.bd/>), entreprise publique qui a pour mission de construire, exploiter et entretenir le réseau de métro fait face à des problèmes de gestion. Fondée en juin 2013 sous le statut de société par actions, elle n'a toujours pas le capital libéré requis dans ses statuts, ayant réclamé en vain une dotation de 5 Mds TK (54 M€) au Ministère des Finances.

Les dérives de calendrier ont également un effet non négligeable sur le coût des projets. A titre d'exemple, le groupement de SYSTRA sur le projet BRT-3 a obtenu en octobre 2019 une revalorisation de 46% de son enveloppe budgétaire.



*Source : Banque Asiatique de Développement*