



Ambassade de France au Bangladesh

Dhaka, le 26 octobre 2020

Service Economique de Dhaka

Affaire suivie par : Julien DEUR/PH LENFANT

## Etude : Les industries navales au Bangladesh

### Le secteur de la construction navale

Environ 130 entreprises sont impliquées dans cette activité, dont 70% sont situées à Dhaka et Narayanganj (à 15 km au sud-est de la capitale). **A peine 10% des chantiers sont de classe A**, avec une certification pour construire des embarcations **pour l'exportation**, et 21% sont classés B, pour lesquels des investissements mineurs leur permettraient d'être reclassés en classe A, et être ainsi en capacité d'exporter.

Cette industrie emploie près de 150.000 personnes, dont 85% sont peu qualifiées d'après une étude de l'OIT. Les principaux acteurs privés sont : Karnafuli Ship Builders Ltd, Western Marine Shipyard Ltd, ANANDA Shipyard Ltd, FMC Dockyard Ltd et DESH Shipbuilding and Engineering Ltd. L'Etat est également directement impliqué, via plusieurs entreprises sous la tutelle du ministère de la défense telles que Khulna Shipyard Ltd, Chittagong Dry Dock Ltd ou encore Dockyard and Engineering Works (DEW) Ltd.

L'agence publique de promotion des investissements BIDA recense 30 entreprises de construction navale, dont 22 sont des investissements locaux, sept des joint-ventures avec des partenaires étrangers et une compagnie 100% sous contrôle étranger. L'investissement total s'élèverait à près de 103 M\$.

Un marché à l'export naissant mais prometteur : Entre 2009 et 2017, l'activité a rapporté au pays 170 M\$, en exportant 40 bateaux de petite et moyenne taille à destination de 14 pays (principalement en Europe et Afrique). Le pays vise surtout à se positionner sur le marché des bateaux de faible tonnage (moins de 12.000 tonnes de port en lourd ou tpl). WMS est aujourd'hui le leader à l'export avec 31 des 40 bateaux exportés. En août 2019, le ministère des Industries a publié une version préliminaire de la *Shipbuilding Industry Development Policy 2019* destinée à soutenir la filière. Elle se fixe un objectif très ambitieux de 4 Mds\$ d'exportations d'ici 2024.

Une demande qui reste principalement locale : Le marché domestique est estimé à 2,14 Mds\$ par l'USAID. Les conglomérats bangladais exploitent de plus en plus les **voies navigables**, alternative aux routes congestionnées, afin d'acheminer les marchandises depuis les lieux de production jusqu'aux points de vente. Ainsi, par exemple, **Meghna Group** (Meghna Shipbuilders & Dockyard Ltd), **City Group** (Khan Brothers Shipbuilding Ltd) et **Bashundara Group** (Bashundhara Steel & Engineering Ltd.) fabriquent eux-mêmes des navires de transport.

Des projets importants à venir : Le néerlandais Damen Group a annoncé en janvier 2020 un investissement à hauteur de 1 Mds\$ pour un chantier naval près du port de Payra, attendu pour 2026. Par ailleurs, une zone économique spéciale dédiée à la construction navale (Karnaphuli Dry Dock Special Economic Zone) est actuellement en cours d'aménagement à Chittagong pour un investissement de 150 M\$ avec un prêt Banque Mondiale de 108M\$.

## Le secteur de la démolition navale : le Bangladesh est au premier plan

Dès 2015, le Bangladesh est devenu le plus gros démanteleur de navires au monde en termes de tonnage. En 2019, il est également devenu le premier pays en termes de nombre de bâtiments détruits d'après l'association belge **Shipbreaking Platform** qui fait référence dans ce domaine. Le Bangladesh a démantelé l'an dernier 236 navires (35% du volume mondial, et, en masse, 7,8 M tjb équivalant à 58% du tonnage mondial) ; la même année, 676 bateaux ont été mis à la casse dans le monde, dont 200 en Inde (30 % ; 3,7 M GT) et 35 au Pakistan.

Les activités de démantèlement de navires au Bangladesh sont concentrées à Sitakunda, au nord de la ville de Chittagong. En 2020, on recense 160 chantiers de démantèlement de navires immatriculés, dont 70 à 80 en activité. Ils se concentrent sur des navires de gros tonnage (plus de 20.000 tonnes). L'association **Bangladesh Ship Breakers and Recyclers Association** ([bsbra-bd.org](http://bsbra-bd.org)) représente les intérêts de la filière, qui réalise un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 50 Mds TK (540 M€) et emploierait 40.000 travailleurs.

Une filière qui couvre 40 % des besoins en acier du pays : Le démantèlement s'est également développé afin d'approvisionner le pays en acier, l'intégralité ou presque des éléments des bateaux étant recyclés ou réutilisés. D'après la *Bangladesh Ship Breakers Association*, entre 2,5 et 3,0 Mt d'acier sont produites chaque année à partir des chantiers de démolition, permettant de satisfaire environ 40% de la demande nationale.

Projet d'une nouvelle zone industrielle proche du port de Payra : Depuis 2011, le gouvernement a un projet de création à Barguna (Barisal) d'une nouvelle **zone industrielle dédiée au démantèlement**. Le projet est estimé à 13 Mds Tk (140 M€) et permettra d'augmenter la capacité de traitement du Bangladesh.

Le Bangladesh et les conventions internationales : Le Bangladesh est signataire de la **Convention de Bâle** de juillet 2008 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, qui s'applique au démantèlement des navires. Le Bangladesh en revanche n'est pas même partie prenante de la **convention internationale de Hong Kong** sur le recyclage propre des navires (*HKIC Hong Kong International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships*), adoptée le 15 mai 2009, en dépit d'annonces publiques qui fixent l'objectif d'ici à février 2023.

## Annexe 1: statistiques

Répartition en unité des navires démantelés par pays ou zone géographique.

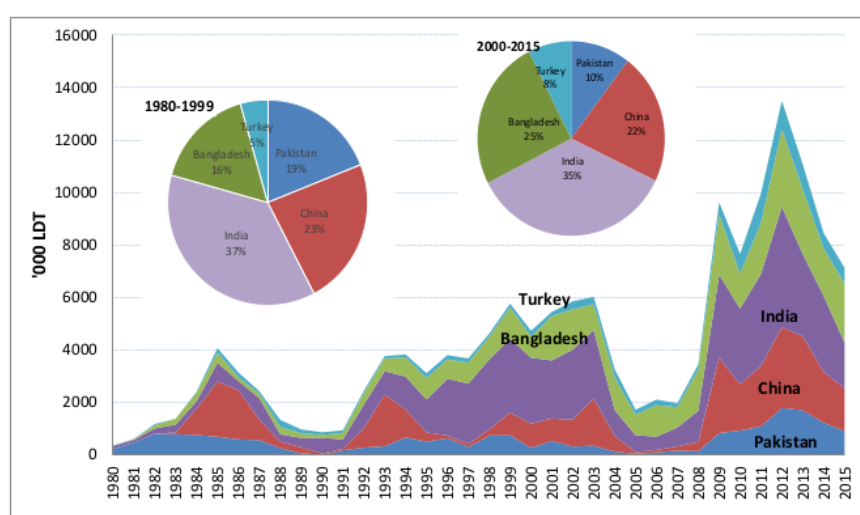
	2015	2016	2017	2018	2019	Part en 2019
Bangladesh	193	222	197	185	236	35%
Inde	195	305	239	253	200	30%
Pakistan	81	141	107	80	35	5%
Chine	159	74	98	22	29	4%
Turquie	101	92	133	113	107	16%
Union européenne	44	22	27	31	29	4%
Autres	18	6	34	60	40	6%
<b>Total</b>	<b>791</b>	<b>862</b>	<b>835</b>	<b>744</b>	<b>676</b>	100%

Source : Shipbreaking Platform

Répartition en volume des navires démantelés par pays ou zone géographique.

GT ou tjb jauge brute	2016	Part en 2016	2017	2018	2019	Part en 2019
Bangladesh	9 553 930	35%	6 568 227	7 936 186	7 849 569	58%
Inde	8 220 191	30%	5 980 514	4 918 647	3 665 963	27%
Pakistan	6 035 228	22%	4 070 498	4 215 117	285 189	2%
Chine	2 495 516	9%	2 296 190	424 032	1 169 163	9%
Turquie	1 004 335	4%	1 380 955	962 986	304 320	2%
UE	38 839	0,1%	65 915	72 438	60 075	0%
Autres	53 082	0,2%	335 804	361 916	180 179	1%
<b>Total</b>	<b>27 401 121</b>	100%	<b>20 698 103</b>	<b>18 891 322</b>	<b>13 514 458</b>	100%

Source : Shipbreaking Platform



**Figure 2.2: Volume ('000 LDT) and share (%) of ship scraps, the five leading ship recycling countries, 1980–2015**

Source: Shipbuilders' Association of Japan (2015) and administrative data.

Source : Contributions of Ship Recycling in Bangladesh: An Economic Assessment, 2017

Annexe 2 : cartes

