

## Etude : Les infrastructures ferroviaires au Bangladesh

### Un opérateur structurellement déficitaire et un réseau vieillissant

Bangladesh Railway (BR, <http://www.railway.gov.bd/>) est l'agence publique de transport ferroviaire du Bangladesh. Elle jouit d'un monopole, en l'absence de transporteurs privés (fret et passagers). BR est structurellement en déficit, comblé chaque année par le gouvernement. L'agence a annoncé une nouvelle perte à hauteur de 17,4 Mds (185 M€) pour l'année fiscale 2018-19, en hausse de 21% par rapport à l'année précédente. La dernière hausse des tarifs a eu lieu il y a trois ans, alors que la Banque Asiatique de Développement avait recommandé une révision annuelle. Pour réduire ses coûts de fonctionnement, BR a drastiquement réduit sa masse salariale : de 58 000 salariés en 1980, ses effectifs sont aujourd'hui proches de 26 000 employés.

Un réseau aux normes hétérogènes et un matériel roulant vieillissant : Le Bangladesh a hérité en 1971 d'un système de transport multimodal qui remonte aux années 1840, avec une composante ferroviaire. De ce fait, certaines des infrastructures dans l'ouest du pays respectent les normes de cette époque, dont notamment l'écartement large de 1676 mm entre deux rails (*broad gauge*) en usage en Inde. Le Bangladesh a développé des voies métriques (1000 mm, *metre gauge*) dans l'est du pays et des voies à double écartement (*dual-gauge*) permettant la circulation de matériel roulant de deux largeurs différentes.

Le matériel roulant est vieillissant. 42% des wagons de la zone Est (388 wagons) ont dépassé la durée de vie initialement prévue. Dans le même temps, 72% des locomotives seraient également trop âgées pour rouler. Après n'avoir fait aucune commande pendant 5 ans, BR a finalement acquis 70 locomotives en 2019. En janvier 2019, un accord a été passé avec l'américain Progress Rail pour l'achat de 40 locomotives *broad-gauge* (11,2 Mds Tk, 120 M€) à livrer entre mars 2021 et février 2022. En mars et mai 2019, BR a acheté 20, puis 10 locomotives *meter-gauge* auprès de Hyundai Rotem Company pour 6,7 Mds Tk et 3,0 Mds Tk (100 M€), pour une livraison attendue en juin 2020 et en 2021.

Une demande très soutenue : Historiquement, le chemin de fer est un mode de transport des marchandises privilégié au Bangladesh. Toutefois, avec l'émergence progressive du transport routier, il a commencé à perdre des parts de marché et, avec le temps, il est passé de 30% en 1975 à seulement 4 % en 2005 pour le transport de voyageurs et de marchandises. En 2017-18, 99 millions de passagers ont emprunté le réseau ferroviaire du Bangladesh via 360 trains sur un réseau de 3000 km ; le trafic de passagers a progressé de 57% entre 2012-13 et 2017-18, quand le fret ferroviaire représentait 4,55 M de tonnes, en hausse de 126% en 5 ans.

### Une position géographique stratégique

La position stratégique du Bangladesh, au carrefour entre Asie du Sud et Asie du Sud-Est, lui permettrait de devenir un hub majeur. Néanmoins, les points de passage ferré entre le Bangladesh et ses voisins sont limités à 4, tous situés sur la frontière ouest avec l'Inde. Deux

points de passage avec l'Inde, au nord et à l'est, devraient être ajoutés dans les prochaines années (voir carte en annexe), à Agartala-Akhaura (125M€ sous financement indien) et Haldibari – Chilahati. Le premier train de containers entre l'Inde et le Bangladesh a circulé en avril 2018, après la signature en 2017 d'un mémoire d'entente par la *Container Corporation of India Ltd* et la *Container Company of Bangladesh Ltd* (Ministry of Railways).

Le Bangladesh a signé en 2007 le *Trans-Asian Railway (TAR) Agreement*, qui inclut notamment la conversion à la voie large sur les corridors internationaux. Le pays souhaite dorénavant développer son réseau en *broad-gauge*, en propre ou en convertissant les lignes existantes en double écartement (*dual-gauge*).

### La vision stratégique sur la période 2016-2045

*Bangladesh Railway* a publié en janvier 2018 la mise à jour de son plan stratégique d'investissements. Le *Bangladesh Railway Master Plan 2016-2045* envisage la réalisation de 230 projets ferroviaires entre 2016 et 2045. Ce document prévoit des investissements à hauteur de 5 500 Mds Tk (57,2 Mds€) d'ici 2045. Certains projets inclus dans le plan stratégique BRMP sont particulièrement emblématiques tels qu'une ligne à grande vitesse Dhaka-Chittagong (projet encore peu réaliste, estimé à 11 Mds\$) ou la ceinture ferroviaire de 82km autour de Dhaka.

### Des bailleurs étrangers qui financent massivement l'amélioration de la connectivité

Depuis une dizaine d'années, le gouvernement investit massivement dans les infrastructures, avec l'aide de bailleurs multilatéraux et étrangers (BAD, AIIB, KFAED, IsDB, Inde, Chine, Japon).

[Exim Bank of China](#) : Un accord-cadre a été signé en avril 2015 entre le ministère des Chemins de fer du Bangladesh et China Railway Group Ltd (CREC). Le groupe chinois a été chargé de la construction de la ligne ferroviaire **Dhaka-Jessore** (215 km), en utilisant le futur pont sur la Padma (Padma Rail Link) pour un montant de 247,49 Mds Tk (3,14 Mds\$) dont l'échéance devrait être repoussée à 2024.

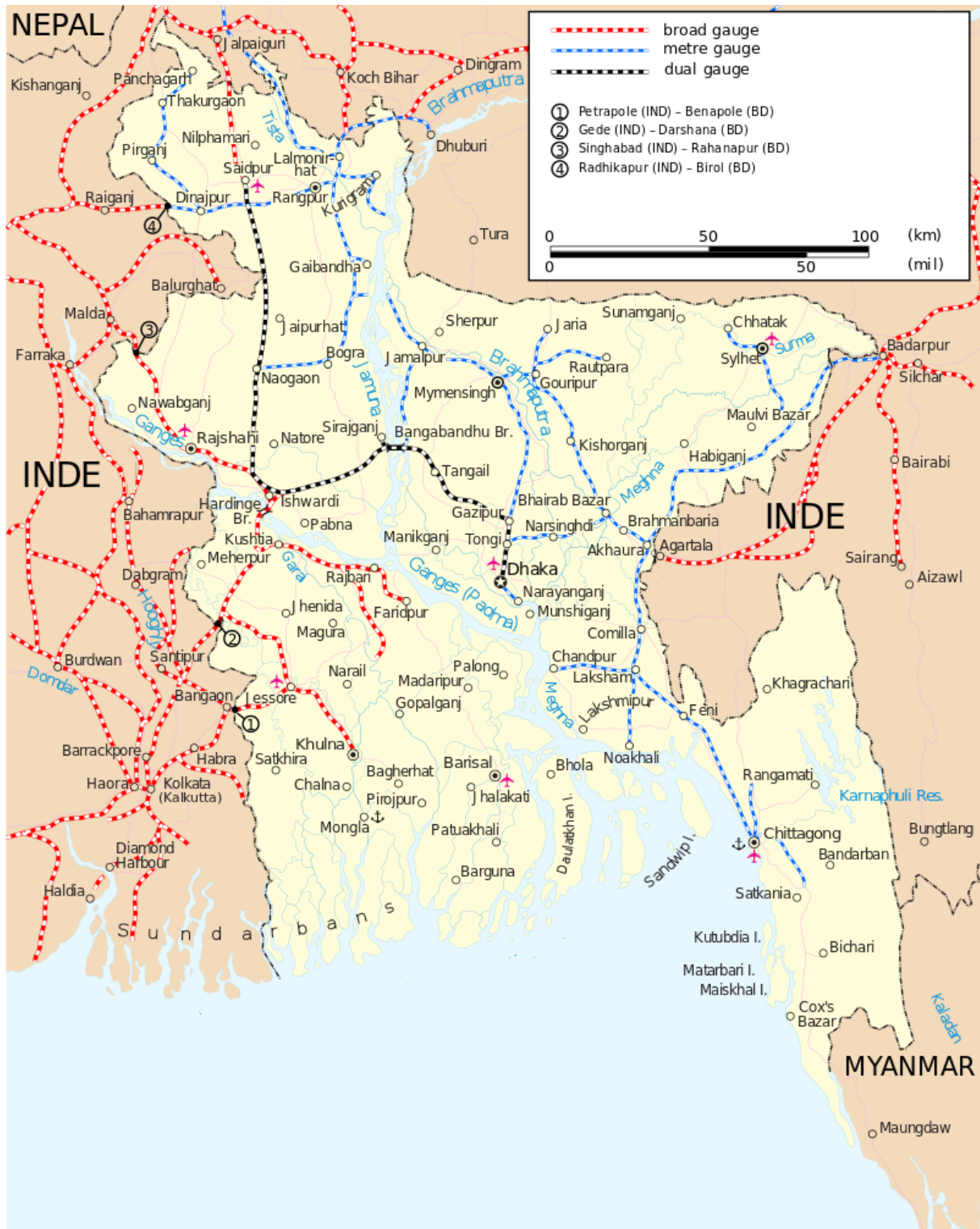
L'Exim Bank of China finance également **ligne à double voie entre Joydebpur et Ishwardi** (coût de 941M\$) et une ligne à double voie entre Joydebpur et Mymensingh (331 M\$).

[Lignes de crédit indiennes](#) : **L'Inde investit beaucoup dans l'amélioration du réseau ferroviaire bangladais**, notamment afin d'améliorer la connectivité avec son propre territoire et la desserte vers les régions excentrées de l'Inde du nord-est. Citons entre autres le ligne entre Khulna et le port de Mongla (299M\$ sous financement indien) qui permettra d'augmenter le trafic du port et la construction d'une voie ferrée double entre Khulna et Darshana (frontière indienne).

[Banque Asiatique de Développement](#) : La BAsD a signé un accord avec le gouvernement du Bangladesh pour des prêts s'élevant à 1,5 Mds\$ dans le cadre du projet « SASEC Chattogram-Cox's Bazar Railway ». Ce projet comprend notamment la mise en place d'une ligne *dual-gauge* reliant Chittagong et Cox's Bazar. Elle devrait être opérationnelle à partir de 2023.

[JICA](#) : Pour mieux desservir la partie nord du pays, un pont ferroviaire de 4,8 km (*Bangabandhu Sheikh Mujib Railway Bridge*) sur la rivière Jamuna équipé de rails *dual-gauge* sera financé à hauteur de 800M€ par la JICA.

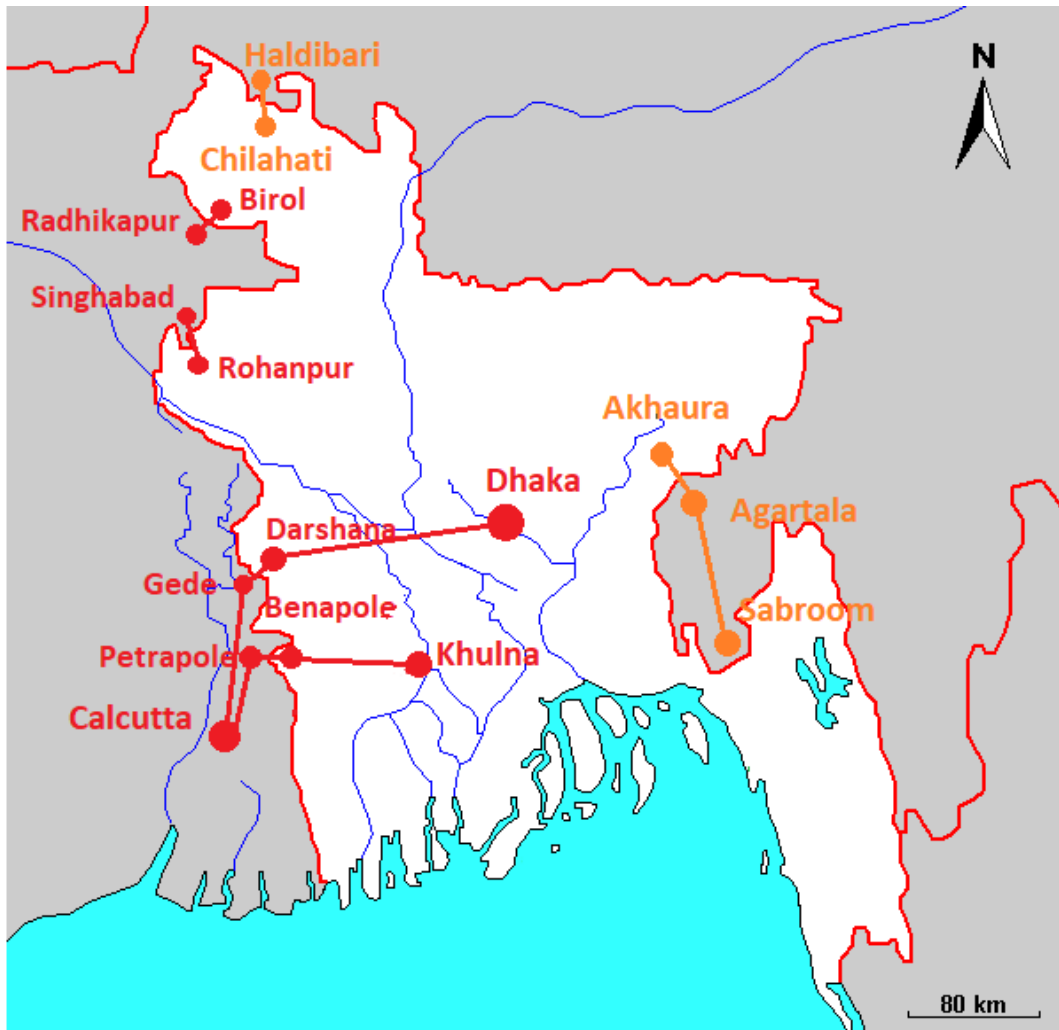
**ANNEXE 1 : Plan du réseau ferré au Bangladesh**



Réseau ferré en 2016. Source : Fond de carte Wikipedia

Points de passage de trains entre le Bangladesh et ses voisins

**En rouge**, les connexions d'ores et déjà établies. **En orange**, les connexions en cours de construction



## ANNEXE 2 : Statistiques

### 7.24

### Number of Passengers Carried by Bangladesh Railway

(Thousand)

Year	Air conditioned class	1 <sup>st</sup> class	2 <sup>nd</sup> class	3 <sup>rd</sup> class	Total
1995-96	22	179	32509	-	32710
1996-97	27	279	37188	-	37494
1997-98	29	338	37933	-	38300
1998-99	18	349	35872	-	36239
1999-00	18	398	38218	-	38634
2000-01	22	451	40740	-	41213
2001-02	19	452	38245	-	38716
2002-03	22	533	38608	-	39163
2003-04	24	483	42928	-	43435
2004-05	19	434	41801	-	42254
2005-06	29	435	44056	-	44520
2006-07	33	468	45257	-	45758
2007-08	34	427	53310	-	53816
2008-09	68	553	64408	-	65029
2009-10	144	564	64919	-	65627
2010-11	147	570	62819	-	63536
2011-12	150	578	65411	-	66139
2012-13	147	571	61879	-	62597
2013-14	136	532	64290	-	64958
2014-15	140	588	67342	-	68070
2015-16	147	621	70063	-	70831
2016-17	268	664	76875	-	77807
2017-18	314	991	88952	-	90057

Note: (-) Indicated data not available

Source : Bangladesh Railway