

Etude : Présence indienne au Bangladesh

L'Inde est un partenaire économique majeur du Bangladesh, sur le plan des échanges commerciaux (2^e plus important fournisseur avec 7,65Mds\$ en 2018-19), et à un niveau moindre sur celui des investissements (10^{ème} en stock d'IDE avec 603M\$). Elle exporte principalement des intrants pour le secteur textile et des véhicules et importe très peu (1,2Mds\$). **Le déficit commercial bangladais vis-à-vis de l'Inde atteint ainsi 6,4 Mds\$ en FY 2019.**

Echanges commerciaux de biens et IDE Bangladesh-Inde (M\$)

Juillet-juin	FY10	FY11	FY12	FY13	FY14	FY15	FY16	FY17	FY18	FY19
Exports	305	512	498	564	457	527	690	672	873	1 248
Imports	3 202	4 560	4 759	4 777	6 035	5 828	5 451	6 146	8 621	7 647
IDE	114	160	176	202	254	312	329	491	540	603

Source : Bangladesh Bank, Export Promotion Bureau

Accords bilatéraux, organisations régionales et connectivité

L'Inde et le Bangladesh partagent 4053 km sur les 4246 km de frontière que compte le Bangladesh. La proximité géographique a favorisé l'émergence d'organisations régionales (SAARC, BCIM et BIMSTEC) et d'accords bilatéraux (*Protocol on Inland Water Trade and Transit*, *Coastal Shipping Agreement*, *Bangladesh-India Motor Vehicle Agreement*, et le *Comprehensive Partnership Agreement*, projet d'accord de libre-échange en négociation) qui permettront à terme d'accroître la connectivité maritime, fluviale, routière et énergétique entre les deux pays, bien que les résultats se fassent encore attendre. La position stratégique du Bangladesh, au carrefour entre Asie du Sud et Asie du Sud-Est, lui permettrait de devenir un hub majeur.

Le Bangladesh est connecté à l'Inde par **voie maritime** (Calcutta-Chittagong), par voies **ferroviaires** (quatre points d'accès à l'ouest et deux en cours d'étude) et **routières** (Asian Highway 1 et 2). Les deux pays collaborent également dans **les domaines énergétiques** (1160MW importés d'Inde) et de **la bande passante** (10 Gbps exportés vers l'état de Tripura et 500Gbps importés d'Inde).

Quatre lignes de crédit ont été mises en place depuis 2010.

Delhi poursuit une stratégie d'investissements et de financement importants, notamment dans les secteurs de l'énergie et des infrastructures de transport, emmenant dans ce sillage de nombreuses entreprises indiennes grâce à l'aide liée. L'Inde a accordé depuis 2010 quatre lignes de crédit (LoC) au Bangladesh :

- Première ligne de crédit (août 2010) : 862 M\$ pour 15 projets. 524 M\$ (61%) déboursés en août 2019. Cette ligne de crédit est accompagnée de dons à hauteur de 200 M\$.
- Deuxième ligne de crédit (mars 2016) : 2,5 Mds\$ pour 16 projets. 16 M\$ (0,8%) déboursés en août 2019.

- Troisième ligne de crédit (octobre 2017) : 4,5 Mds\$ pour 16 projets. 0\$ déboursé en août 2019.
- Quatrième ligne de crédit (novembre 2019) : 500 M\$ pour des projets de défense.

Les projets relevant des **quatre lignes de crédit indiennes s'élèvent à une valeur globale d'environ 7,9 Mds\$**. Seulement 12 projets (sur 47) pour un total de 356 M\$ ont été réalisés au cours des huit dernières années. La LoC-II était, à l'époque, la ligne de crédit la plus importante que l'Inde ait jamais accordé, détrônée un an plus tard par la LoC-III ; soulignant ainsi l'importance accordée au Bangladesh.

Les projets réalisés dans le cadre des trois LoC concernent essentiellement la connectivité terrestre et ferroviaire, pour permettre à l'Inde de tirer pleinement parti de l'accord en vertu duquel le Bangladesh lui a donné l'autorisation d'utiliser les ports de Chittagong et de Mongla, et pour faciliter les échanges avec les régions indiennes au nord-est du Bangladesh.

Projets d'infrastructures et investissements indiens

Infrastructures de transport

Le projet de construction d'un terminal portuaire à Payra sous financement indien devrait être prochainement validé par le gouvernement. Le coût total est évalué à 51,5 Mds Tk (550 M€), financé à hauteur de 44 Mds Tk par la troisième ligne de crédit indienne. **Ce port pourrait avoir un intérêt stratégique pour l'Inde** en facilitant l'accès à ses régions situées au nord et à l'est du territoire bangladais.

L'Inde investit également 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. LoC-I prévoit 3 programmes pour une enveloppe de 510 M\$ (Dhaka-Tongi-Joydepur ; Khulna-Mongla ; Kulaura-Shahbazpur) tandis que LoC-II financera un projet pour 280M\$ (Khulna-Darshana) et LoC-III un autre projet à hauteur de 501M\$ (Bogra-Sirajganj).

Energie

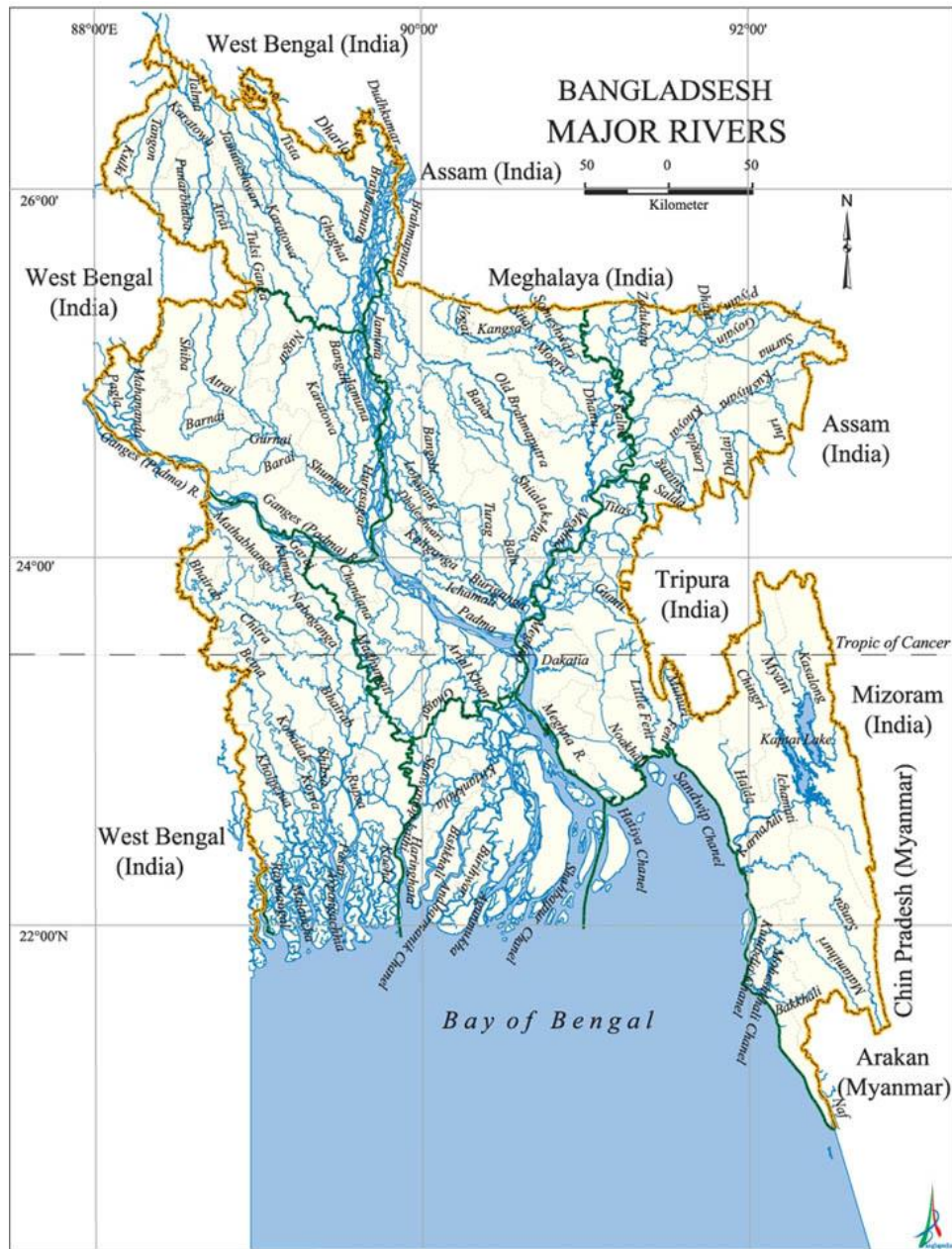
La construction de la **centrale à charbon de 1320 MW à Rampal** est un des projets majeurs menés par l'Inde au Bangladesh. L'EXIM Bank of India a accordé sa garantie à un crédit acheteur de 1,6 Mds\$ destiné à financer cette centrale située à proximité du parc naturel des Sundarbans, provoquant l'opposition de certaines associations écologistes.

La LoC-III financera à hauteur de près de 1 Mds\$ le réseau de ligne à haute tension (609 km) permettant d'évacuer l'électricité produite par la centrale nucléaire de Rooppur. Enfin, en septembre 2019, **Reliance Power**, entreprise indienne, a signé un protocole d'accord pour la mise en place d'un projet de centrale à gaz de 3 000 MW à Meghnaghat.

Autres secteurs

On notera finalement la participation de Bharti Airtel à hauteur de 25% du capital de Robi Axiata, deuxième opérateur téléphonique du pays et la présence de la State Bank of India depuis 1975. L'Inde s'apprête également à financer le développement de trois zones économiques dédiées (Mirsarai, Bheramara et Mongla) et à co-financer l'ouverture de douze parcs technologiques (hi-tech parks) sur les quatre prochaines années.

ANNEXE : Carte du Bangladesh



ⁱ Voir Organisations Régionales 01-2020.pdf sur <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/BD/secteurs-d-activite>