



Ambassade de France au Bangladesh
Service économique de Dhaka

Dhaka, le 06 janvier 2020
Affaire suivie par : Julien Deur

Initiatives économiques régionales

Résumé : La coopération régionale reste peu développée en Asie du Sud. Selon la Banque mondiale, le commerce intrarégional en Asie du Sud ne représentait en 2017 que 5% du commerce de la région, contre 25% pour l'ASEAN. Malgré l'entrée en vigueur du traité de libre-échange SAFTA en 2006, les barrières tarifaires et non-tarifaires demeurent importantes.

Grâce à sa position géographique, à la jonction entre l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-est, le Bangladesh s'est investi dès les années 90 dans plusieurs initiatives régionales : SAARC, BIMSTEC, routes de la soie et BBIN (Bhoutan-Bangladesh-Inde-Népal).

La South Asian Association for Regional Co-operation (SAARC)

La SAARC (Association sud-asiatique pour la coopération régionale (<http://www.saarc-sec.org/>) regroupe depuis sa création en 1985 les huit pays d'Asie du Sud : Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan et Sri Lanka.

Le volume des échanges commerciaux entre le Bangladesh et ses partenaires de la SAARC reste très faible. Le commerce au sein de la zone ne représente que 5% de ses échanges, quand il atteint 26% parmi les membres de l'ASEAN et 60% dans l'UE.

Le SAFTA, un accord de libre-échange limité : En 2004, la SAARC a proposé un accord de libre-échange de l'Asie du Sud (SAFTA) pour stimuler les échanges. Mis en place dès 2006, celui-ci reste très largement inappliqué et les pays membres continuent d'appliquer des barrières tarifaires et non-tarifaires. L'impact de l'accord est notamment limité par une liste de produits exclus (sensitive list) qui concerne entre 6% et 46% des importations (46% au Bangladesh) et entre 5% et 48% des exportations (2,9%) en fonction des pays. Au total, environ 36% des échanges ne seraient pas couverts par le SAFTA. De plus, le SAFTA n'encadre que les droits de douane, alors que les pays de la zone ont imposé des taxes additionnelles, les *Other duties and charges* (ODCs), qui peuvent être élevées (au Bangladesh : *supplementary duty, regulatory duty*) et qui s'appliquent aux partenaires signataires du SAFTA. En 11 ans d'existence, entre 2006 et 2017, la part des exportations à destination d'un autre membre est passée de 6 à 7% des exportations totales tandis que les importations intrarégionales ont stagné à 3% des importations.

Un développement freiné par des tensions internes : Le 19^{ème} sommet, qui devait se tenir au Pakistan en 2016, a été boycotté par l'ensemble des participants excepté le Népal. Le Bangladesh de son côté s'est retiré en mettant en cause une ingérence croissante du Pakistan dans ses affaires intérieures. Le 20^{ème} sommet devrait avoir lieu à Islamabad en 2020, l'Inde ayant déjà fait savoir qu'elle ne participerait probablement pas. L'absence de sommet depuis 2014 freine le développement de l'association.

Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar Economic Corridor (BCIM –EC)

Le Bangladesh a formellement rejoint en 2016 le programme chinois des routes de la soie (BRI) lors de la visite officielle de Xi Jinping à Dhaka. Cette décision a été suivie de la signature de

27 projets d'infrastructures financés par la Chine pour une enveloppe de 24,5 Mds\$. Depuis cette initiative, la coopération sino-bangladaise s'est fortement accélérée et lors du dernier Forum pour la BRI en avril 2019, une délégation ministérielle s'est rendue à Pékin.

Le corridor économique **Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar** (BCIM-EC) est l'un des 6 corridors inclus dans BRI et représente une initiative importante dans le contexte de la partie sud des routes de la soie. Le projet phare dans la connectivité BCIM est le corridor Kolkata-Kunming (K2K). Le K2K corridor partira de la capitale du Bengale Occidental, entrera au Bangladesh par la gare ferroviaire de Benapole, puis traversera Dhaka et Sylhet, avant de repasser par l'Inde dans la région d'Assam et pour rejoindre la région du Yunnan (Chine) via le Myanmar.

La décision de l'Inde de se mettre en retrait par rapport aux nouvelles routes de la soie pourrait affecter le Bangladesh, enclavé au milieu de l'Inde. La Chine construit ainsi de nouvelles alliances avec d'autres voisins d'Asie du Sud telles que le *China-Myanmar Economic Corridor* (CMEC) et le *Nepal-China Trans-Himalayan Multi-dimensional Connectivity Network*.

Bay of Bengal Initiative for Multi Sectorial, Technical, and Economic Cooperation

BIMSTEC (<https://bimstec.org/>) regroupe 7 états membres situés dans la Baie du Bengale : Bangladesh, Bhoutan, Inde, Népal, Sri Lanka, Myanmar et Thaïlande. Née en 1997 sous le nom de Déclaration de Bangkok, elle est depuis 2014 basée à Dhaka qui en assure le secrétariat et joue le rôle de pivot entre la SAARC et l'ASEAN.

Le quatrième sommet a eu lieu au Bhoutan en 2018 et portait principalement sur l'amélioration de la connectivité régionale. Plus dynamique que la SAARC, la BIMSTEC a réuni ses membres en 2019 sur les sujets de commerce, de culture, de tourisme et de sécurité. Toutefois, le commerce intrarégional ne dépasse pas 6% des échanges contre 24 à 26% pour l'ASEAN.

Après l'adoption en 2004 d'un accord-cadre relatif à l'instauration d'une zone de libre-échange, la signature d'un accord de libre-échange concernant plus de 5000 produits pourrait finalement être actée en 2020.

Motor Vehicle Agreement (MVA) et Bhutan Bangladesh India Nepal (BBIN) initiative

L'objectif du MVA est d'établir une connectivité multimodale homogène pour faciliter le transport de marchandises et de passagers entre les pays de la SAARC, au niveau sous régional.

Trois accords ont été proposés, afin de le décliner en pratique :

- le **BBIN MVA** (Bhoutan, Bangladesh, Inde, Népal), signé en juin 2015, cherche à faciliter la libre circulation des biens et des personnes par la route. L'annonce du retrait temporaire du Bhoutan du BBIN MVA a reporté *sine die* la mise en place de l'accord.
- le **SAARC MVA**, en cours de préparation en 2015, a finalement été abandonné par New Delhi et Islamabad.
- le **Bangladesh-Inde MVA** est toujours en discussion entre New Delhi et Dhaka

Le MVA prévoit également la connexion du Bangladesh au réseau routier de l'*Asian Highways* par les routes AH1, AH2 et AH41.