



**HAL**  
open science

# Belt and Road Initiative en Asie centrale, coopération ou rivalités entre puissances régionales autour des axes ferroviaires ?

Frédéric Lasserre, Olga Alexeeva

## ► To cite this version:

Frédéric Lasserre, Olga Alexeeva. Belt and Road Initiative en Asie centrale, coopération ou rivalités entre puissances régionales autour des axes ferroviaires ?. 2022. halshs-03739469v1

**HAL Id: halshs-03739469**

**<https://shs.hal.science/halshs-03739469v1>**

Preprint submitted on 27 Jul 2022 (v1), last revised 21 Sep 2022 (v2)

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# *Belt and Road Initiative* en Asie centrale, coopération ou rivalités entre puissances régionales autour des axes ferroviaires ?

Frédéric Lasserre \* et Olga Alexeev \*\*

\* Professeur, département de géographie, Université Laval, Directeur du Conseil Québécois d'Études géopolitiques (CQEG)

\*\* Professeure au département d'Histoire de l'Université du Québec à Montréal

## **Résumé**

Lancée en 2013, la Belt and Road Initiative (BRI) est un vaste programme destiné à renforcer la « connectivité » entre Chine et régions du monde. Dans le cadre de cette initiative, plusieurs projets de corridors de transport, essentiellement des projets ferroviaires, ont émergé entre Chine et Europe à travers l'Asie centrale. Ils ont suscité tout à la fois l'intérêt et des réserves de la part des États de la région, soucieux de tirer profit des projets chinois tout en préservant leur indépendance. Ainsi, les nouvelles routes de la soie sont-elles un facteur de convergence des intérêts des États de la région, ou un facteur de rivalité ? On analysera ici les relations entre Russie, Kazakhstan, Turquie et Iran au prisme de leur perception des projets de corridors ferroviaires qui ont émergé ou ont été remis au goût du jour depuis 2013.

**Mots-clés :** Belt and Road Initiative, Russie, Turquie, Iran, Kazakhstan, rivalité, coopération, corridors, transport.

## **Abstract**

Launched in 2013, the Belt and Road Initiative (BRI) is a vast program intended to strengthen "connectivity" between China and regions of the world. Under this initiative, several transport corridor projects, mainly railway projects, have emerged between China and Europe across Central Asia. They have aroused both interest and reservations on the part of the States of the region, anxious to benefit from Chinese projects while preserving their independence. So, are the new Silk Roads a factor of convergence of the interests of the States of the region, or a factor of rivalry? We will analyze here the relations between Russia, Kazakhstan, Turkey and Iran through the prism of their perception of the rail corridor projects that have emerged or have been brought up to date since 2013.

**Keywords:** Belt and Road Initiative, Russia, Turkey, Iran, Kazakhstan, rivalry, cooperation, corridors, transport.

## I. Introduction

Lancées en fanfare en 2013 par Xi Jinping à Astana (Kazakhstan) puis à Djakarta (Indonésie), les nouvelles routes de la soie, encore appelées *One Belt One Road* en chinois (一带一路), renommées Belt and Road Initiative en anglais (BRI) en 2015<sup>1</sup>, sont un vaste programme destiné à renforcer la « connectivité » entre la Chine et d'autres régions du monde, Asie centrale, Asie du Sud-Est, Europe, Afrique et même désormais les Amériques, en fonction de l'ajout de nouveaux projets décidés de manière semble-t-il assez opportuniste<sup>2</sup>. D'un projet d'intégration économique eurasiatique, la BRI est ainsi devenue un vaste programme de développement aux ambitions planétaires centré sur la Chine. Selon Xi Jinping, la BRI vise désormais à construire « une communauté de destin pour l'humanité », qui permettrait à la Chine « de jouir d'une influence accrue sur le plan mondial et de susciter une adhésion croissante autour d'elle »<sup>3</sup>. Cette initiative serait donc l'une des contributions de la Chine au remodelage du système de la gouvernance mondiale qui s'opère depuis les débuts des années 2000 et à la recherche des solutions aux problèmes globaux apparus au XXI<sup>e</sup> siècle. Cette volonté de faire de la BRI « une plateforme de la coopération internationale » privilégiée qui va « promouvoir la paix, la prospérité, l'ouverture économique, le développement vert, l'innovation et la civilisation », a été récemment réitérée dans la « résolution historique » du Parti communiste chinois qui place Xi Jinping et sa pensée au cœur du renouveau historique de la nation chinoise<sup>4</sup>.

Toutefois, dans les documents officiels chinois, les objectifs finaux de la BRI et les moyens de les atteindre sont décrits de manière floue et peu détaillée. Ce cadre théorique ambigu permet à Pékin de modifier les objectifs et les modes de la réalisation des différents projets en fonction de la région et d'un pays, d'ajouter les nouveaux champs d'action et d'abandonner les mesures qui ne fonctionnent pas. Cette flexibilité permet à Pékin de répondre de manière efficace aux critiques internationales portant sur les dangers liés à la projection économique chinoise à l'échelle de la planète et de limiter l'impact négatif des postulats qui lui octroie le statut de menace pour le système préétabli (« *revisionist power* », « *Game changer* », « *Thucydides Trap* ») sur son image à l'étranger<sup>5</sup>. En parallèle, le maintien d'une certaine ambiguïté quant aux objectifs stratégiques de la BRI permet à Pékin de corriger les erreurs de communications ou de modifier le sens des anciennes déclarations sans se contredire. Ainsi, par exemple, depuis 2015, dans les communications officielles, on a cessé d'utiliser le terme « stratégie » pour décrire la BRI, en le remplaçant par l'expression « initiative » jugée plus neutre et dénuée d'allusion expansionniste. La BRI serait donc un projet basé sur le « principe d'adaptation contingente »<sup>6</sup>, dont les détails concrets et les

---

<sup>1</sup> NDRC, National Development and Reform Commission (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*. Ministère des Affaires étrangères et ministère du Commerce de la RPC, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>.

<sup>2</sup> Lasserre F., Mottet É. (2020). « Les nouvelles routes de la soie, un grand projet novateur et coordonné ? », *Revue de Droit des Affaires Internationales*, 5-6, p. 737-745.

<sup>3</sup> Xi, Jinping (2017). « Rapport au XIX<sup>e</sup> Congrès national du PCC ». *Xinhua*, 3 novembre, [http://french.xinhuanet.com/chine/2017-11/03/c\\_136726219.htm](http://french.xinhuanet.com/chine/2017-11/03/c_136726219.htm), c. le 15 nov. 2021.

<sup>4</sup> Comité central du PCC (2021). « Zhonggong zhongyang guanyu dang de bainian fendou zhongda chengjiu he lishi jingyan de jue yi » [中共中央关于党的百年奋斗重大成就和历史经验的决议] – Résolution du Comité central du PCC sur ses grandes réussites et son expérience historique depuis 100 ans. *Xinhua*, 16 novembre, [http://www.news.cn/politics/2021-11/16/c\\_1128069706.htm](http://www.news.cn/politics/2021-11/16/c_1128069706.htm), c. le 12 déc. 2021.

<sup>5</sup> Alison G. (2017). *Destined for War : Can America and China Escape Thucydides's Trap ?*, Boston, Mariner Books.

<sup>6</sup> De Swielande T. S. (2019). « Les Nouvelles routes de la Soie au service de la grande stratégie chinoise ? », p. 13. Dans de Swielande T. S. et Orinx K. (dir.), *La Chine et les Nouvelles Routes de la Soie : une politique impériale ?*, Louvain-la-Neuve, Presses universitaires de Louvain, p. 11-31.

moyens de réalisation sont en perpétuel mouvement d'ajustement et de redéfinition, ce qui lui permet de saisir le maximum d'opportunités fur et à mesure qu'elles se présentent, sans avoir à se soucier du changement du contexte local ou international.

Dans le cadre de cette vaste initiative, plusieurs projets de corridors de transport ont émergé entre Chine et Europe à travers l'Asie centrale. Ils ont suscité tout à la fois l'intérêt et l'appréhension des États de la région, soucieux de tirer profit des projets chinois tout en préservant leur indépendance économique et politique. Ainsi, les nouvelles routes de la soie sont-elles un facteur de convergence des intérêts des États de la région, ou un facteur de rivalité ? On analysera ici les relations entre Russie, Kazakhstan, Turquie et Iran au prisme de leur perception des projets de corridors ferroviaires qui ont émergé ou ont été remis au goût du jour depuis le lancement par la Chine de la Belt and Road Initiative en 2013.

## II. Les corridors transasiatiques au cœur de la BRI

La BRI n'a pas introduit de concept novateur : elle a largement repris des projets de corridors déjà proposés depuis la fin des années 1990, en Asie centrale mais aussi entre Asie du Sud-est et Chine, ou entre Asie du Sud-est et Moyen-Orient via l'Inde<sup>7</sup>. L'idée qui prévaut, dès la chute de l'URSS, est de promouvoir des ponts terrestres entre l'Europe et la Chine selon des itinéraires qui évitent la Russie et l'Iran<sup>8</sup>.

Il n'existe pas de carte officielle de la BRI, même si dans les médias fleurissent bon nombre de cartes sur les tracés des corridors la composant, cartes fausses pour la plupart (Lasserre *et al.*, 2020a). Le gouvernement chinois a de fait interdit la production de cartes approximatives en 2017<sup>9</sup>. En revanche, l'énoncé de la *Vision gouvernementale chinoise* comporte six corridors terrestres<sup>10</sup>, dont trois reliant la Chine à l'Europe : le corridor nord, Chine-Mongolie-Russie, articulé autour du Transsibérien ; l'*Eurasian Land Bridge*, à travers l'ouest de la Chine puis le Kazakhstan pour rejoindre la Russie ; et le corridor méridional Chine-Asie centrale-Asie de l'Ouest, à travers l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran puis la Turquie<sup>11</sup>. Le Kazakhstan, avec son programme de développement des transports *Nurly Zhol* (« La voie vers le futur »), développe de manière autonome une variante centre-asiatique du corridor eurasiatique, à travers une radiale trans-kazakhe vers le port d'Aktau, la traversée de la

<sup>7</sup> Huang L., Lasserre F. (2017). « China's new global transport network, railway or waterway? A comparison of China's Arctic shipping intention and freight train within One belt and One road strategy », dans Liu Y. (dir.), *Towards New Political Geographies: Bridging East and West*, Beijing, China Review Academic Publishers, p. 313-336.

<sup>8</sup> Le Roy J. (2004). « La route ferroviaire de la soie. Un pont terrestre eurasiatique par l'Asie centrale ? », dans Hervouet G., Juneau T. et Lasserre F. (dir.), *Asie centrale et Caucase : une sécurité mondialisée*, Québec, PUL, p. 219-233 ; Lasserre F. (2019). « Les corridors transasiatiques : une idée ancienne opportunément reprise par la Chine », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 31-54.

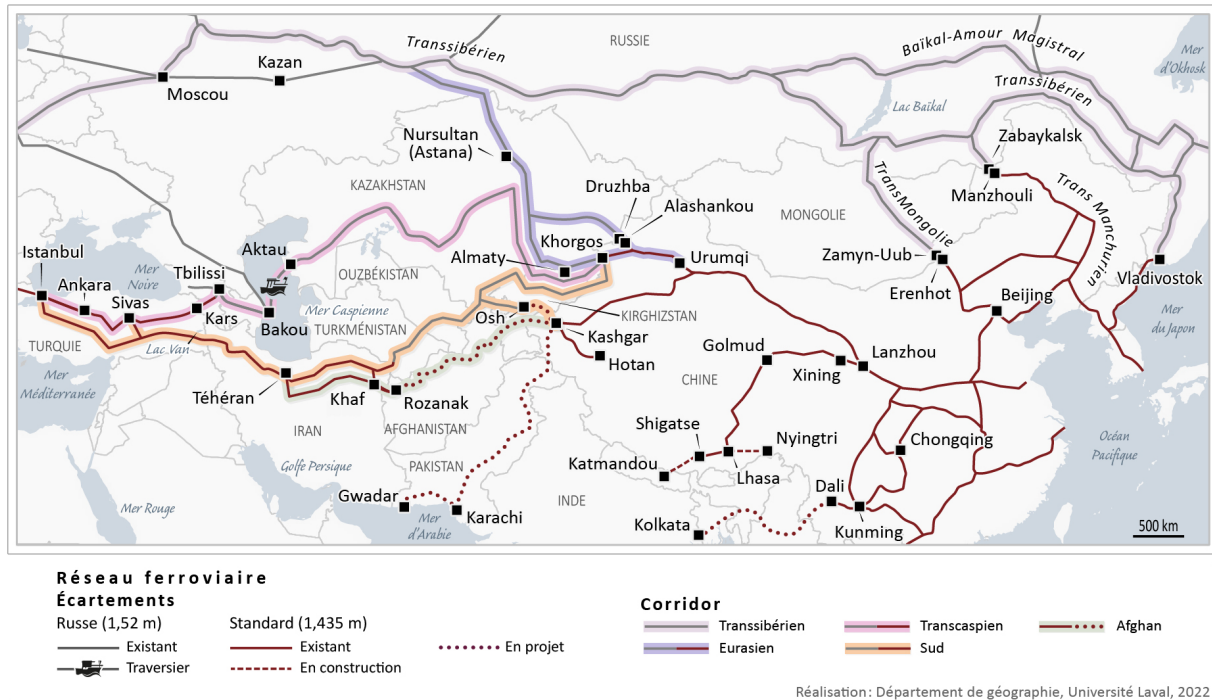
<sup>9</sup> Jones L., Zeng J. (2019). « Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis », *Third World Quarterly*, 40(8), p. 1415-1439 ; Lasserre F. (2020). « Mackinder, les modèles et la nouvelle route de la soie : un outil fallacieux ? », *Note stratégique 2*, Réseau d'analyse Stratégique, août ; <https://ras-nsa.ca/fr/publication/mackinder-les-modeles-et-la-nouvelle-route-de-la-soie-un-outil-fallacieux/>.

<sup>10</sup> NDRC, National Development and Reform Commission (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*. Ministère des Affaires étrangères et ministère du Commerce de la RPC, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>, c. le 17 déc. 2021.

<sup>11</sup> Les trois autres étant le Corridor Chine-Péninsule indochinoise ; le Corridor Économique Chine-Pakistan, et le Corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar.

Caspienne, puis du Caucase et de la Turquie vers l'Europe centrale et orientale<sup>12</sup>. Deux autres projets sont encore à l'état d'ébauche : une voie ferrée de Kashgar à travers le Kirghizstan jusqu'à Osh, complétant le corridor sud, objet de frictions entre Russie et Chine mais aussi de divergences profondes sur le tracé et les coûts entre Chine et Kirghizstan<sup>13</sup> ; et un projet de liaison à travers le Tadjikistan, l'Afghanistan puis l'Iran et la Turquie<sup>14</sup>.

Fig. 1. Les corridors ferroviaires en Asie centrale, objets de coopération ou de rivalités ?



Sources : données multiples compilées par les auteurs, dont *Railway Gazette*, *Railway Pro*, Lasserre F., Huang L., Mottet É. (2020). « Rail development potential in Asia in the frame of the Belt and Road Initiative. What market ? », dans Gerstl A. et Wallenböck U. (dir.), *China's Belt and Road Initiative. Strategic and Economic Impacts on Central Asia, Southeast Asia, and Central Eastern Europe*, Londres, Routledge, p. 181-196 ; Ren Sijie et Lasserre F. (2021). « Le projet de chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : défis et perspectives dans le cadre des nouvelles routes de la soie », *Paix et Sécurité Européenne et Internationale*, 15, <http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=2447>.

<sup>12</sup> Meshitbayev A. (2018). Head of Infrastructure projects and mobilization work, Division of Transport Committee, Ministry of Investment and Economic Development. Entrevue avec F. Lasserre, Astana, 11 octobre ; Lasserre F., Mottet É. (2020). « Les nouvelles routes de la soie, un grand projet novateur et coordonné ? », *Revue de Droit des Affaires Internationales*, 5-6, p. 737-745.

<sup>13</sup> Ren Sijie et Lasserre F. (2021). « Le projet de chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : défis et perspectives dans le cadre des nouvelles routes de la soie », *Paix et Sécurité Européenne et Internationale*, 15, <http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=2447>.

<sup>14</sup> Routray B. P., Haldar S. (2018). « Analysis : Five Nations Railway Corridor Project : Increasing Connectivity and Chinese dominance in Afghanistan », *Mantraya Analysis*, 24, 27 avril, <https://mantraya.org/analysis-five-nations-railway-corridor-project-increasing-connectivity-and-chinese-dominance-in-afghanistan/>, c. le 27 oct. 2021 ; Ramachandran S. (2021). « Iran and Afghanistan Inaugurate Cross-Border Railway », *Central Asia-Caucasus Analyst*, 27 avril, <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13670-iran-and-afghanistan-inaugurate-cross-border-railway.html>, c. le 27 oct. 2021.

Ces nombreux itinéraires de transport ferroviaire, qui représentent l'essentiel du nouveau marché de transport entre Chine et Europe à travers les corridors terrestres, en l'absence de solution logistique crédible par la route<sup>15</sup>, reposent pour la plupart sur des infrastructures existantes, ou récemment achevées comme les voies complétant la transversale transkazakhe (2014) vers les ports d'Aktau puis de Kouryk (début de la construction en 2016) ou la voie transcaucasienne entre Bakou et Kars via Tbilissi (2017). Deux nouveaux itinéraires projetés impliquent de coûteux investissements, le segment Kashgar-Osh pour le corridor à travers le Kirghizstan, et la voie à travers le Tadjikistan puis le nord de l'Afghanistan.

Tous ces projets impliquent une offre diversifiée pour le transit Chine-Europe, sachant que le trafic local demeure faible : se pose alors la question de la concurrence potentielle entre tous ces itinéraires. Le marché du transport de conteneurs entre Europe, Asie centrale et Asie orientale, certes en croissance rapide mais demeurant relativement modeste à ce jour<sup>16</sup>, sera-t-il suffisant pour permettre d'atteindre les seuils de rentabilité pour tous ces corridors ? Une certaine rivalité s'est faite jour entre ces corridors de transport, pour s'attirer la caution chinoise d'une part, et l'intérêt des transporteurs et opérateurs logistiques. Plusieurs acteurs étatiques de la région, notamment l'Iran, le Kazakhstan et la Turquie, souhaitent jouer pleinement la carte des propositions chinoises pour développer le secteur logistique et des transports sur le territoire, source de revenus grâce aux droits de transit (1,5 milliard \$ en 2018 pour le Kazakhstan selon Clarke<sup>17</sup>) et levier possible de développement industriel, et pour tenter de forger un rôle de passage obligé entre les marchés chinois et européens, stratégie très claire au Kazakhstan, en émergence en Turquie.

### III. Des projets qui confortent la stratégie kazakhe de jouer le rôle de pivot logistique

Dès 2004, le Kazakhstan avait envisagé le développement de liaisons ferroviaires entre Chine et Europe via la Russie ou via la mer Caspienne<sup>18</sup>, à écartement standard (1,435 m) donc aux normes ferroviaires chinoises mais non compatible avec le réseau kazakh construit aux normes russes (1,52 m). Repris en 2012, donc avant l'annonce de la BRI, dans le cadre du programme gouvernemental *Nurly Zhol*<sup>19</sup>, le projet de développement ferroviaire vise à

---

<sup>15</sup> Lasserre F., Huang L., Mottet É. (2020b). « L'émergence du trafic de fret ferroviaire transasiatique dans le cadre de l'initiative Belt and Road : développement et limites », *Perspectives Chinoises*, 2, p. 47-57.

<sup>16</sup> Le trafic était de l'ordre de 1,1 million de conteneurs en 2020, mais représentait environ 4,7 % du commerce entre Asie et Europe. De plus, ce trafic équivaut au voyage de 61 gros porte-conteneurs de 18 000 unités, un chiffre qui permet de relativiser les volumes de ces échanges ferroviaires (Lasserre et Mottet, 2021).

<sup>17</sup> Clarke M. (2020). « Kazakhstan in Sino-Russian relations : cooperation and Competition between the EEU and BRI », *The ASAN Forum*, 19 octobre, <https://theasanforum.org/kazakhstan-in-sino-russian-relations-cooperation-and-competition-between-the-eeu-and-bri/>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>18</sup> Taipei Times (2004). « Kazakhstan officials plan new route from China to Europe », *Taipei Times*, 14 mars, <https://www.taipeitimes.com/News/world/archives/2004/03/14/2003102409>, c. le 27 oct. 2021 ; AAPAC Group (2012). « China and Kazakhstan open new second rail link - renaissance of ancient Silk Road and opening to Eurasian economic boom », <http://www.aapacgroup.com/china-kazakhstan-second-rail-link.html>, c. le 27 oct. 2021.

<sup>19</sup> Contessi N. (2018). « Foreign Policy Diversification and Intercontinental Transport Corridors : The Case of Kazakhstan's Railways Diplomacy », *Europe-Asia Studies*, 70(5), p. 759-790 ; Dovgolenko A. (2021). « Kazakhstan has potential to become important transport route along new Silk Road », *Astana Times*,

investir dans de nouvelles voies pour développer la desserte du territoire, diversifier l'économie en réduisant la dépendance aux hydrocarbures, dont les cours s'effondrent à partir de 2014, et se détacher par ailleurs de l'orbite économique de la Russie<sup>20</sup> ; mais ce sont les normes ferroviaires russes, et non chinoises, qui ont été retenues. Ainsi, le Kazakhstan joue pleinement la carte de la coordination du programme *Nurly Zhol* avec la BRI avec l'accord de coordination de ces programmes signé en 2016<sup>21</sup>, afin de renforcer son rôle de pivot ferroviaire pour renforcer son indépendance économique ; mais il a maintenu la cohérence de son réseau, toujours aux normes russes et non avec de nouvelles voies à écartement standard employé par la Chine. Ce choix implique le transbordement des marchandises ou le changement d'écartement des bogies aux gares intermodales frontalières, notamment à Khorgos ou Alashankou, avec des efforts déployés pour réduire le temps d'attente à la frontière<sup>22</sup>. Un autre accord signé en 2016 prévoit également la relocalisation de 51 projets industriels de Chine vers le Kazakhstan afin d'étoffer son tissu industriel<sup>23</sup>.

Le Kazakhstan a ainsi initialement irrité Moscou en portant le projet de corridor central transcasprien, concurrent direct du corridor transsibérien. Mais il n'a pas négligé non plus le corridor eurasiatique, ou sa participation à l'Union économique eurasiatique, le regroupement régional soutenu par la Russie, tout en investissant dans la construction de voies ferrées nord-sud permettant le raccordement du réseau iranien au réseau russe dans le cadre du projet de Corridor Transnational Nord-Sud entre l'Iran et la Russie via le Turkménistan et le Kazakhstan, projet porté depuis 2003 par Moscou, Téhéran et, surtout, New Dehli<sup>24</sup>. Ainsi, le gouvernement kazakh a su préserver ses relations avec la Russie. Le chantier a débuté en 2007 et la liaison Uzen (KZ) – Gorgan (Iran) a été inaugurée en 2014<sup>25</sup>.

---

12 avril, <https://astanatimes.com/2021/04/kazakhstan-has-potential-to-become-important-transport-route-along-new-silk-road/>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>20</sup> Heim I. (2020). *Kazakhstan's Diversification from the Natural Resources Sector : Strategic and Economic Opportunities*, New York, Palgrave MacMillan.

<sup>21</sup> Bitabarova A. (2018). « Unpacking Sino-Central Asian engagement along the new Silk Road: a case study of Kazakhstan », *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), p. 149-173 ; Contessi N. (2018). « Foreign Policy Diversification and Intercontinental Transport Corridors : The Case of Kazakhstan's Railways Diplomacy », *Europe-Asia Studies*, 70(5), p. 759-790 ; Pieper M. (2021). « The linchpin of Eurasia : Kazakhstan and the Eurasian economic union between Russia's defensive regionalism and China's new Silk Roads », *International Politics*, 58(3), p. 462-482.

<sup>22</sup> Lasserre F., Huang L., Mottet É. (2020). « Rail development potential in Asia in the frame of the Belt and Road Initiative. What market? », dans Gerstl A. et Wallenböck U. (dir.), *China's Belt and Road Initiative. Strategic and Economic Impacts on Central Asia, Southeast Asia, and Central Eastern Europe*, Londres, Routledge, p. 181-196.

<sup>23</sup> Clarke M. (2020). « Kazakhstan in Sino-Russian relations : cooperation and Competition between the EEU and BRI », *The ASAN Forum*, 19 octobre, <https://theasanforum.org/kazakhstan-in-sino-russian-relations-cooperation-and-competition-between-the-eeu-and-bri/>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>24</sup> Contessi N. (2018). « Foreign Policy Diversification and Intercontinental Transport Corridors : The Case of Kazakhstan's Railways Diplomacy », *Europe-Asia Studies*, 70(5), p. 759-790 ; Lasserre F. (2019). « Les corridors transasiatiques : une idée ancienne opportunément reprise par la Chine », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 31-54.

<sup>25</sup> Gurt M. (2014). « Landlocked Central Asia gets shorter railway link to Persian Gulf », *Reuters*, 3 déc., <https://in.reuters.com/article/turkmenistan-railway/landlocked-central-asia-gets-shorter-railway-link-to-persian-gulf-idINKCN0JH1Q820141203>, c. le 3 avril 2021 ; Lasserre F. (2019). « Les corridors transasiatiques : une idée ancienne opportunément reprise par la Chine », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 31-54.

Le Kazakhstan a souhaité développer une diplomatie régionale ouverte et très opportuniste<sup>26</sup>, en équilibre entre Russie, Chine et Turquie pour tenter de se positionner comme pivot logistique en Asie centrale, saisissant l'occasion fournie par le projet des nouvelles routes de la soie. Il restera à voir à long terme si l'intervention russe dans la répression des troubles politiques de janvier 2022 permettra au gouvernement kazakh de préserver cette autonomie envers Moscou. Par ailleurs, le déclenchement de la guerre en Ukraine en février 2022 modifie considérablement les paramètres de la concurrence entre les corridors. L'Union européenne n'a pas formellement interdit l'entrée des convois en provenance de Russie, mais nombre d'opérateurs logistiques et de clients ont décidé de ne plus recourir à ces services. Une partie de ce trafic s'est vu dérouter vers les itinéraires trans-kazakhs via Aktau et la Caspienne<sup>27</sup>. Conscient de ce revirement, le gouvernement kazakh a annoncé en mai qu'il va construire 4 ferries supplémentaires pour baisser le coût de la traversée de la mer Caspienne et ainsi stimuler davantage la circulation de marchandises via ce corridor<sup>28</sup>.

#### IV. La Russie tente de préserver son avantage

Le lancement de la BRI en 2013 a surpris Moscou qui adopte alors une attitude prudente et réservée vis-à-vis de cette initiative<sup>29</sup>. En effet, l'augmentation de la présence chinoise dans les pourtours de la Russie, en particulier en Asie centrale, mais aussi en Ukraine et en Biélorussie, a été perçue à Moscou avec une certaine ambivalence. D'une part, Moscou, consciente du déplacement rapide des équilibres économiques internationaux vers la Chine, voyait dans la BRI une opportunité d'améliorer ses propres perspectives économiques, mais d'autre part, cette initiative semblait menacer les intérêts géopolitiques russes dans les pays issus de l'ex-URSS, où son influence commençait à s'essouffler. Toutefois, la détérioration rapide des relations avec l'UE et les États-Unis depuis la crise ukrainienne en 2014, a poussé Moscou à revoir sa position envers la BRI et à envisager la collaboration plus étroite avec la Chine dans le cadre de ce projet. Ce rapprochement avec la Chine se retrouve au cœur de la nouvelle orientation géopolitique russe, baptisée « pivot vers l'est », qui affirme la volonté russe d'en découdre avec l'Occident et de développer des relations spéciales avec l'Asie, notamment sur les marchés énergétiques<sup>30</sup>. Cette tendance pourrait se voir renforcée avec la guerre en Ukraine et les sanctions occidentales. L'adhésion de la Russie au projet fut confirmée en 2015, avec la signature de l'accord sino-russe de coopération dans le cadre de

---

<sup>26</sup> Clarke M. (2020). « Kazakhstan in Sino-Russian relations : cooperation and Competition between the EEU and BRI », *The ASAN Forum*, 19 octobre, <https://theasanforum.org/kazakhstan-in-sino-russian-relations-cooperation-and-competition-between-the-eeu-and-bri/>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>27</sup> Anika Siirak, Direction générale de l'énergie et des transports (Directorate-General for Mobility and Transport), Commission européenne, entrevue, 27 avril 2022, Bruxelles ; Majorie van Leijen, journaliste chez *RailFreight.com*, entrevue, 29 avril 2022, Rotterdam.

<sup>28</sup> Kazinform (2022). « Казахстан планирует построить четыре парома на Каспии (Kazakhstan va construire quatre ferries sur la Caspienne », 1 mai, [https://www.inform.kz/ru/kazakhstan-planiruet-postroit-chetyre-paroma-na-kaspii\\_a3928775](https://www.inform.kz/ru/kazakhstan-planiruet-postroit-chetyre-paroma-na-kaspii_a3928775), c. 5 mai 2022.

<sup>29</sup> Bitabarova A. (2018). « Unpacking Sino-Central Asian engagement along the new Silk Road : a case study of Kazakhstan », *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), p. 149-173.

<sup>30</sup> Hedlund S. (2014). *Putin's Energy Agenda. The Contradictions of Russia's Resource Wealth*, Boulder, CO, Lynne Rienner Publishers ; Henderson J. (2018). « Russia's gas pivot to Asia : Another false dawn or ready for lift off ? », *Oxford Energy Insights* 40, <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2018/11/Russias-gas-pivot-to-Asia-Insight-40.pdf>, c. le 12 janv. 2022.



la BRI, et surtout lors du premier forum BRI organisé à Pékin en 2017<sup>31</sup>. Quant à la Chine, elle s'est empressée de mettre en scène ce changement de cap, en accordant à la Russie une place centrale dans les communications officielles sur la BRI en 2017 – affiches, brochures et vidéos – diffusées à l'intérieur du pays<sup>32</sup>. Face aux critiques de l'initiative par les pays occidentaux, l'adhésion de la Russie, dépeint comme le grand voisin immédiat de la Chine avec lequel le peuple chinois a des liens historiques, politiques, culturels et émotifs profonds, y a été présentée comme une preuve du caractère global et durable de la BRI.

Concrètement, l'intégration de la Russie à la BRI devrait passer par la transformation du Transsibérien en grand corridor nord-eurasiatique, capable à capter le gros des flux transcontinentaux et par la mise en place de la coopération sino-russe en Asie centrale. En effet, bien que le Transsibérien soit utilisé par les compagnies chinoises de transport depuis des décennies, son fonctionnement restait soumis à la logique nationale russe, car il est l'outil principal de l'intégration de la Sibérie et de l'Extrême-Orient russe à l'ensemble national. En absence d'un réseau routier national développé, le Transsibérien reste le seul moyen de transport de fret et de passagers de la partie européenne vers l'est du pays et vice-versa. Par conséquent, ce corridor est actuellement à sa capacité de transit maximal, ce qui conduit à des nombreux goulots d'étranglement et ralentit son fonctionnement. La rénovation du Transsibérien exige pourtant des investissements importants que le gouvernement russe espérait d'obtenir de la Chine après son adhésion à la BRI. C'est dans ce contexte que fut inauguré le projet de construction de la ligne TGV Moscou-Kazan : sa réalisation devait démontrer le progrès de la coopération bilatérale et devenir la première étape dans le programme ambitieux de modernisation du Transsibérien. Or, les investisseurs chinois n'ont démontré que peu d'enthousiasme vis-à-vis de ce projet coûteux et à la rentabilité incertaine<sup>33</sup>.

En effet, malgré le rapprochement politique entre Moscou et Pékin, les compagnies et les banques chinoises restent pragmatiques quant aux perspectives du marché russe jugées peu encourageantes à cause de la corruption rampante, la volatilité politique, l'opacité de règles de jeu d'investissement et le non-respect du cadre juridique national par tous les acteurs économiques russes qu'ils soient privés ou institutionnels. La baisse significative des investissements chinois directs dans l'économie russe le confirme : en 2020, ils ont chuté de plus de 50 %, une tendance qui se dessine dès 2014<sup>34</sup>. Le projet de la ligne TGV Moscou-Kazan qui n'a connu aucune avancée concrète depuis son lancement, semble donc gelé pour un temps indéterminé. Finalement, en 2020, le gouvernement russe a annoncé que la modernisation du Transsibérien serait financée par la RZD, la société des Chemins de fer russes étatique qui exploite le Transsibérien, et par le Fond de stabilisation nationale de la Russie (*Russian National Wealth Fund*). Les travaux envisagés devraient augmenter de 1,5 fois la capacité de transit du Transsibérien ainsi que de son tronçon parallèle reliant la Sibérie orientale à la côte du Pacifique, la magistrale Baïkal-Amour (BAM), pour atteindre

---

<sup>31</sup> Alexeeva O., Lasserre F. (2018). « L'évolution des relations sino-russes vue de Moscou », *Perspectives chinoises*, 3, p. 75-84.

<sup>32</sup> Koetse M. (2017). « China's Belt and Road Propaganda Machine Running at Full Speed : An Overview », *What's on Weibo*, <https://www.whatsonweibo.com/chinas-belt-road-propaganda-machine-runs-full-speed-overview/>, c. 11 déc. 2021.

<sup>33</sup> Alexeeva O., Lasserre F. (2019). « Une nouvelle étape de relation tumultueuses : a coopération sino-russe dans le cadre de la BRI », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les Nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 55-70.

<sup>34</sup> Finanz.ru (2021). « Китайские инвесторы бегут из России » [Kitaiskie investory begout iz Rossii] (Chinese investors are fleeing Russia). *Finanz.ru*, 8 avril, <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975>, c. le 3 déc. 2021.

180 millions de tonnes par an d'ici 2024<sup>35</sup>. La Russie semble donc accepter l'idée qu'elle doit moderniser et développer ce corridor elle-même et dans les plus brefs délais.

Plusieurs facteurs pourraient expliquer ce revirement. Premièrement, la Chine est devenue plus sélective dans le choix de projets qu'elle souhaite soutenir dans le cadre de la BRI, et elle invite désormais les pays participants à assumer davantage de responsabilité financière lors de la réalisation des différentes initiatives bilatérales. Ce réajustement fut confirmé par Xi Jinping en 2019, lors de son discours d'ouverture du second forum BRI à Pékin. En effet, il a mis en avant l'impératif « d'assurer la durabilité commerciale et fiscale » des projets et « d'intégrer les principes du développement durable dans leur choix, mise en œuvre et gestion » tout en adoptant « une tolérance zéro pour la corruption »<sup>36</sup>. Les perspectives de l'inclusion des projets grands russes dans la BRI se retrouvent ainsi réduites.

En parallèle, la décision d'accélérer la modernisation du Transsibérien semble aussi viser le développement de l'exploitation minière d'Elginskii, située en Yakoutie, et du gisement de charbon d'Ogodzhinskoe qui se trouve dans la région de l'Amour, à proximité de la frontière avec la Chine<sup>37</sup>. En effet, le nouveau programme du développement ferroviaire russe inclut le prolongement de la voie ferrée du BAM jusqu'à ces sites miniers et la construction d'une seconde voie qui serait dédiée au transport du charbon vers le nord de la Chine mais aussi vers un nouveau terminal charbonnier, Vera, en cours de construction dans la région du cap Otkryti, sur la côte Pacifique. Il est intéressant de noter que l'exploitation minière d'Ogodzhinskoe a été initialement conçue comme une initiative sino-russe, mais le partenaire chinois, *China Shenhua Energy*, s'est retiré du projet en 2017 à cause de son coût trop élevé, estimé alors aux alentours de 10 milliards de dollars<sup>38</sup>. Ce projet, ainsi que la construction des infrastructures connexes, sont désormais portés par l'État russe et par quelques compagnies russes privées. L'objectif est de capitaliser sur la demande chinoise en charbon qui a connu une forte croissance en 2020-2021, malgré l'adoption par Pékin de la stratégie visant à réduire son intensité carbone.

Finalement, le dernier facteur qui semble motiver Moscou à agir est la multiplication des projets labélisés BRI en Asie centrale. En effet, avec le soutien discret de la Chine<sup>39</sup>, d'autres corridors ferroviaires, portés par le Kazakhstan et la Turquie, commencent à prendre forme. Ces corridors transcaspien et transcaucasien contournent le territoire russe et pourraient

---

<sup>35</sup> Lukashevitch E. (2021). « Правительство РФ утвердило параметры второго этапа модернизации Транссиба и БАМа » [Pravitelstvo RF outverdilo parametry vtorogo etapa modernizatsii Transsiba i BAMa] (Le gouvernement russe a approuvé les paramètres de la seconde étape de la modernisation du Transsibérien et de la BAM), *Kommersant*, 4 mai, <https://www.kommersant.ru/doc/4800698?query=трансиб>, c. 11 déc. 2021.

<sup>36</sup> Xi, Jinping (2019). « Working Together to Deliver a Brighter Future For Belt and Road Cooperation, Keynote Speech at the Opening Ceremony of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation », *National People's Congress*, 2, 6-11, <http://www.npc.gov.cn/npc/c16175/201909/58541b5bd2fc416481919ec3d259a1e3/files/3aa8b87afc19439fb8a0550e50d0cb22.pdf>, c. le 16 déc. 2021.

<sup>37</sup> Lukashevitch E. (2021). « Правительство РФ утвердило параметры второго этапа модернизации Транссиба и БАМа » [Pravitelstvo RF outverdilo parametry vtorogo etapa modernizatsii Transsiba i BAMa] (Le gouvernement russe a approuvé les paramètres de la seconde étape de la modernisation du Transsibérien et de la BAM), *Kommersant*, 4 mai, <https://www.kommersant.ru/doc/4800698?query=трансиб>, c. 11 déc. 2021.

<sup>38</sup> Amourskaia Pravda (2018). « Огоджинское месторождение угля в Приамурье сменило владельцев » [Ogodzhinskoe mestorozhdenie ouglia v Priamourie smenilo vladeltsev] (Le gisement de charbon d'Ogodzhinskoe dans la région de Priamourie a changé de propriétaires). *Amourskaia pravda*, 31 juillet, <https://ampravda.ru/2018/07/31/083436.html>, c. le 15 déc. 2021.

<sup>39</sup> Pepe J. (2021). *Value Chains Transformation and Transport Reconnection in Eurasia. Geo-economic and Geopolitical Implications*, Londres, Routledge.

facilement concurrencer l'axe transsibérien, si ses capacités de transit ne soient pas augmentées. Moscou, qui ne voit pas d'un bon œil l'intégration proactive du Kazakhstan dans la BRI<sup>40</sup>, a tenté de lancer sa propre initiative d'intégration économique régionale - l'Union économique eurasiatique (UEE), qui regroupe la Russie, l'Arménie, la Biélorussie, le Kazakhstan et le Kirghizstan. Toutefois, la faiblesse de l'économie russe n'a pas permis à ce projet de véritablement décoller. En le constatant, Moscou a accepté de coordonner officiellement son initiative centrasiatique avec la BRI, une association qui, pour l'instant, n'a pas apporté de résultat significatif<sup>41</sup>.

Malgré les discours officiels sino-russes enthousiastes sur la nécessaire coopération dans le cadre de la BRI, le gel des projets bilatéraux dans le domaine des infrastructures en Russie et l'absence de projet commun au Kazakhstan suggère que, jusqu'au récemment, la Russie et la Chine tentaient chacun de ménager leurs intérêts propres et que leur coopération demeurait superficielle<sup>42</sup>. Toutefois, depuis 2020, cette situation semble évoluer sous l'impulsion de la Russie qui tente ainsi de trouver un équilibre entre son désir de saisir les opportunités économiques que son intégration à la BRI pourrait lui apporter, et la nécessité de préserver ses intérêts géopolitiques en Asie centrale. En développant le réseau transsibérien, la Russie souhaite sécuriser sa position en tant que point de transit incontournable entre Asie et Europe. De plus, le gouvernement russe est en train d'évaluer la possibilité d'élargir le programme de travaux prévus afin d'élever la capacité de transit du transsibérien et de la BAM jusqu'à 240 millions de tonnes par an<sup>43</sup>.

## V. La Turquie tente de manœuvrer entre Chine et Russie pour asseoir ses ambitions régionales

Tout comme la Russie, la Turquie voit l'Asie centrale comme une zone d'influence privilégiée. Depuis la chute de l'URSS, cette région fait l'objet de l'intense diplomatie culturelle d'Ankara basée sur le postulat de la proximité culturelle, linguistique et religieuse entre la Turquie et les États turcophones de l'Asie centrale et du Caucase, en particulier l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan. L'implication de la Turquie dans la guerre entre Arménie et Azerbaïdjan au Nagorno-Karabakh en octobre 2020 a confirmé sa volonté clairement affichée de jouer un rôle régional affirmé<sup>44</sup>. Cette stratégie d'influence à destination du « monde turc » va de pair avec la volonté turque d'affirmation régionale, illustrée sur le plan des projets de transports dès 1993 par le projet de voie ferrée Bakou-

<sup>40</sup> Pieper M. (2021). « The linchpin of Eurasia: Kazakhstan and the Eurasian economic union between Russia's defensive regionalism and China's new Silk Roads », *International Politics*, 58(3), p. 462-482.

<sup>41</sup> Alexeeva O., Lasserre F. (2019). « Une nouvelle étape de relation tumultueuses : a coopération sino-russe dans le cadre de la BRI », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les Nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 55-70.

<sup>42</sup> Clarke M. (2020). « Kazakhstan in Sino-Russian relations : cooperation and Competition between the EEU and BRI », *The ASAN Forum*, 19 octobre, <https://theasanforum.org/kazakhstan-in-sino-russian-relations-cooperation-and-competition-between-the-eeu-and-bri/>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>43</sup> Skorlygina N. (2021). « И вашим, и БАМшим » [I vachim, i BAMchim] (Pour tous et pour la BAM), *Kommersant*, 21 septembre, <https://www.kommersant.ru/doc/4996349?query=транссиб>, c. le 20 déc. 2021.

<sup>44</sup> Toureille J. (2021). « Le conflit au Nagorno-Karabagh, nouveau révélateur des défis politiques au sein de l'OTAN », *Diplomatie* 112, p. 61-63.

Kars, dont le chantier débute en 2007, et par la participation au projet TRACECA de corridors de transport Europe-Asie centrale via la Caspienne, porté par l'UE<sup>45</sup>.

En effet, plusieurs États d'Asie centrale, Kazakhstan, Turkménistan, Ouzbékistan et Afghanistan avant le changement de régime en août 2021, soucieux de leur enclavement, ont exprimé leur désir de se connecter à la voie Bakou-Kars, soulignant ainsi l'attrait de ce corridor à leurs yeux pour l'accès aux marchés européens<sup>46</sup>. De manière opportuniste, la Turquie coopère aussi avec le Turkménistan dans le projet de corridor dit Lapis-lazuli, soutenu par la Banque Asiatique de Développement, et prévoyant un itinéraire Kars-Bakou-port d'Alat-port de Turkmenbashi au Turkménistan, jusqu'en Afghanistan<sup>47</sup>. Ce programme du développement ferroviaire régional turc semble donc prendre de l'essor, surtout dans un contexte de déclin de l'appui de l'UE en faveur du projet trans-caspien<sup>48</sup>.

Avec la montée en puissance de la Chine dans les années 2000, le développement de la coopération économique avec Pékin commence à prendre une place centrale dans la stratégie d'affirmation régionale de la Turquie. Ainsi, la Turquie entame, dès 2005, une coopération ferroviaire avec la Chine avec le projet de TGV Istanbul-Ankara, qui sera par la suite intégré à la BRI. Le progrès de relations bilatérales se voit confirmer, en 2010, par la conclusion du partenariat stratégique et par la croissance des échanges commerciaux. Ses efforts de rapprochement dans le domaine économique aboutissent, en 2015, à la signature d'un MoU portant sur l'intégration à la BRI du projet de corridor transcasprien porté par Ankara<sup>49</sup>. Avec le progrès de la BRI en Asie centrale, la Chine devient un levier principal pour développer cet outil d'influence régionale turque que constitue le corridor transcasprien et ses variantes<sup>50</sup>.

L'accélération du rythme de coopération avec la Chine se voit également alimentée par le changement de contexte géopolitique. En effet, les relations avec la Russie, historiquement très complexes, se dégradent alors rapidement à la suite du conflit en Syrie, alors que les tensions entre la Turquie les pays occidentaux vont croissant sur fond de divergences idéologiques et politiques. Le rapprochement avec Pékin apparaît alors aux yeux des dirigeants turcs comme un contrepoids à ces pressions. La volonté turque de réaliser des projets d'infrastructure ciblant l'amélioration de la connectivité avec la Chine et de développer des corridors ferroviaires concurrents s'inscrit dans ce contexte tendu. Ankara ne souhaite pas voir ses projets de corridors dépendre de Moscou ou de Téhéran, c'est pourquoi son option privilégiée devient alors le corridor transcasprien<sup>51</sup>. Toutefois, malgré les perspectives radieuses du partenariat sino-turc dépeintes par les communications

---

<sup>45</sup> Chaziza M. (2021). « China's New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision », *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), p. 34-50 ; Schindler S., Bayirbağ M. K., Gao B. (2021). « Incorporating the Istanbul-Ankara high-speed railway into the Belt and Road Initiative : Negotiation, institutional alignment and regional development », *Journal of Geographical Sciences*, 31(5), p. 747-762.

<sup>46</sup> Shahbazov F. (2017). « Baku-Tbilisi-Kars railway to become Central Asia's gateway to Europe », *Central Asia Caucasus Analyst*, 7 déc., <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>47</sup> Eurasianet (2019). « Turkmenistan : Shining city upon a desert », *Eurasianet*, 25 juin, <https://eurasianet.org/turkmenistan-shining-city-upon-a-desert>, c. le 3 nov. 2021.

<sup>48</sup> Contessi N. (2018). « Foreign Policy Diversification and Intercontinental Transport Corridors : The Case of Kazakhstan's Railways Diplomacy », *Europe-Asia Studies*, 70(5), p. 759-790.

<sup>49</sup> Ministry of Foreign Affairs (2015). « Turkey's Multilateral Transportation Policy », Ankara, [https://www.mfa.gov.tr/turkey\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa), c. le 3 nov. 2021.

<sup>50</sup> Atli A. (2018). « Turkey as a Eurasian Transport Hub: Prospects for Inter-Regional Partnership », *Perceptions*, 23(2), p. 117-134.

<sup>51</sup> Colakoğlu S. (2019). « China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor : a question of compatibility », *Middle East Institute*, 29 janvier, <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility>, c. le 2 nov. 2021.

officielles, la coopération réelle peine à décoller car Pékin et Ankara ne voient pas de la même façon les modalités pratiques de cette coopération.

Ainsi, en 2010, le directeur général des *Turkish State Railways*, Süleyman Karaman, a présenté son ambitieux programme de développement du réseau ferroviaire visant à construire 6 000 km de voies pour 2023. Le coût total de ce programme a été estimé à 45 milliards de dollars, dont 28 milliards devraient être prêtés par la Chine ; les compagnies chinoises devraient aussi se charger de la construction de 2 000 km de voies en débutant avec la ligne à haute vitesse Kars-Edirne parcourant le territoire turc d'est en ouest<sup>52</sup>. D'Edirne, cette ligne serait ensuite prolongée vers la Bulgarie en rejoignant ainsi le réseau ferroviaire européen. Quant à son autre extrémité, Kars, les possibles connexions discutées incluaient la Géorgie, la Russie, l'Azerbaïdjan et à terme, les pays centrasiatiques et la Chine. Toutefois, ce projet n'a jamais pu avancer au-delà de la signature de l'accord de principe. Ankara demandait que la Chine débloque les fonds tout en refusant de garantir que la totalité des contrats liés à la construction de la ligne Edirne-Kars serait accordée à des compagnies chinoises, alors qu'aux yeux de Pékin, il s'agissait d'une condition non négociable du prêt. Face à cette impasse, Ankara a finalement décidé d'accorder des contrats importants à la compagnie allemande Siemens qui se chargera de la modernisation du réseau ferroviaire turc<sup>53</sup> et fournira des rames TGV<sup>54</sup>, accordant toutefois la maîtrise d'ouvrage de la section Yerkoy-Sivas à un consortium comprenant la chinoise China Major Bridge et plusieurs entreprises de BTP turques<sup>55</sup>.

Quant à la voie ferrée reliant Bakou, Tbilissi et Kars, bien que ce projet soit souvent associé à la BRI dans les communications officielles, en réalité, les compagnies et banques chinoises n'ont pas participé à sa réalisation. Pour construire ces nouvelles infrastructures ferroviaires, la Géorgie a contracté un emprunt auprès des institutions financières internationales, alors que l'Azerbaïdjan a financé lui-même les travaux sur son territoire grâce à ses revenus pétroliers<sup>56</sup>. Deux autres points de transit importants, les ports de Bakou et de Kouryk, ont également été modernisés sans l'aide chinoise, tout en étant officiellement inclus dans le réseau de la BRI. Ainsi, la présence chinoise dans les points névralgiques le long du trajet est très faible, alors que le potentiel d'influence turc le long du trajet se voit au contraire renforcée.

L'irruption du conflit dans le Haut-Karabakh en 2020 a apporté une nouvelle donnée à ce tableau déjà fort complexe. L'accord du cessez-le-feu prévoit, entre autres, le déblocage des voies de communication routières et ferroviaires entre l'Azerbaïdjan et son enclave isolée du Nakhitchevan via le territoire de l'Arménie du Sud. Le corridor de Zangezur devrait permettre connecter l'Azerbaïdjan à la Turquie sans passer par le territoire de la Géorgie ou de l'Iran. Cette route pourrait devenir un autre trajet faisant partie de la BRI, si l'on croit la

---

<sup>52</sup> Presidency of the Republic of Turkey, Investment Office (2010). « China to invest in Turkish high-speed rail projects », 17 octobre, <https://www.invest.gov.tr/en/News/News-from-Turkey/pages/181010-turkey-china-high-speed-train-partnership.aspx>, c. le 3 juin 2021.

<sup>53</sup> Railway Pro (2016). « Siemens modernizes rail line in Turkey with signaling technology », *Railway Pro*, 12 août, <https://www.railwaypro.com/wp/siemens-modernizes-rail-line-in-turkey-with-signaling-technology/>, c. le 2 nov. 2021.

<sup>54</sup> Railway Pro (2018). « Siemens wins tender for Turkey's new high-speed trains », *Railway Pro*, 16 janvier, <https://www.railwaypro.com/wp/siemens-wins-tender-turkeys-new-high-speed-trains/>, c. le 30 oct. 2021.

<sup>55</sup> Railway Technology (2019). « Ankara-Sivas High-Speed Line ». <https://www.railway-technology.com/projects/ankara-sivas-high-speed-line/>, c. le 12 déc. 2021.

<sup>56</sup> Mardell J. (2019). « On the "Middle Corridor," China Is Largely Absent », *Berlin Policy Journal*, 15 octobre, <https://berlinpolicyjournal.com/on-the-middle-corridor-china-is-largely-absent/>, c. le 4 juin 2021 ; Alexeeva O. (2021). « Le "Grand Jeu" de la Chine dans le Caucase du Sud », *Diplomatie* 112, p. 64-67.

déclaration faite dans ce sens par l'ambassadeur de la RPC en Azerbaïdjan, Guo Min, lors de sa rencontre avec le ministre de l'Économie azéri, Mikayil Jabbarov en juin 2021<sup>57</sup>.

En effet, cette route serait plus courte et potentiellement plus sécuritaire que celle passant par la Russie et la Biélorussie étant donnée la montée croissante de tensions politiques entre ces deux pays et l'UE. Depuis février 2022 et le début de la guerre en Ukraine, cet itinéraire se voit par ailleurs délaissé par bon nombre d'opérateurs et de clients européens. Toutefois, il existe trois obstacles majeurs qui pourraient saper le potentiel de ce trajet aux yeux de Pékin. D'une part, malgré le cessez-le-feu et la présence des soldats de maintien de la paix russes dans la région, le conflit est loin d'être résolu et peut reprendre à tout moment tant les tensions restent palpables entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan<sup>58</sup>. D'autre part, lorsque les marchandises en provenance de la Chine vers l'Europe voyagent sur les routes Russie-Biélorussie-Pologne ou Kazakhstan-Russie-Biélorussie-Pologne, elles sont soumises à un unique régime douanier, ce qui permet d'optimiser le trafic du fret jusqu'à l'arrivée à la frontière polonaise. Ce n'est pas le cas du corridor de Zangezur dont le régime de fonctionnement reste encore à définir. Par ailleurs, l'approfondissement de la coopération Chine-Azerbaïdjan dans le cadre de la BRI reste toujours perturbé par l'absence d'accord bilatéral concernant les swaps de change, les transferts des technologies industriels et l'ouverture des zones de libres-échanges. Le fait que les banques chinoises n'accordent pas de crédit aux compagnies chinoises privées souhaitant lancer un projet en Azerbaïdjan est l'une des conséquences de cette réticence de Bakou à s'ouvrir davantage aux investissements chinois<sup>59</sup>. Finalement, la mise en service de ce corridor confirmerait la position centrale de la Turquie au sein du réseau eurasiatique que la Chine est en train de construire. Cela pourrait conférer à la Turquie le rôle d'un hub indispensable au transit des marchandises chinoises vers l'Europe, un hub où Pékin possède très peu d'outils de contrôle et de moyens d'influence politique et économique.

Le Caucase du Sud a bien été identifié par Pékin comme une cible de la promotion de la BRI, mais l'intégration de la région aux projets chinois demeure faible<sup>60</sup>. Ce manque d'intérêt relatif de la Chine confère davantage de marge de manœuvre à Ankara, mais pourrait aussi freiner les rythmes du développement de ces trajets alternatifs transcaspiciens et transcaucasiens. Le trafic augmente certes depuis l'inauguration de la voie ferrée Bakou-Kars en 2017, mais demeure limité et ne concerne pas forcément des marchandises en provenance de Chine. Si en 2017-2018, le trafic a été non-existant, en 2019 son volume a augmenté de manière importante, entre autres grâce à l'augmentation des exportations russes de concentré de fer vers la Turquie. Toutefois, selon les experts géorgiens, en 2019-2021, seulement 15 % de capacités de transport de cette voie ferrée ont été utilisés, ce qui nuance les déclarations officielles dithyrambiques turques quant à la rentabilité de ce projet<sup>61</sup>. Il est difficile à dire combien de conteneurs ont transité par cette voie jusqu'à la Chine ou en

<sup>57</sup> Ministry of Economy of the Republic of Azerbaijan (2021). « Economy Minister met with the Chinese Ambassador », 1<sup>er</sup> juillet, <https://economy.gov.az/en/article/i-qtisadiyyat-naziri-chinin-sefiri-ile-gorushub/31747>, c. le 4 déc. 2021.

<sup>58</sup> Krivosheev K. (2021). « Напоминание о встрече. Чего ждать от новых боев между Арменией и Азербайджаном » [Напоминание о встрече. Чего ждать от новых боев между Арменией и Азербайджаном] (Un rappel de rendez-vous : quoi attendre des nouveaux combats entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan). *Carnegie Moscow Center*, <https://carnegie.ru/commentary/85809>, c. le 5 déc. 2021.

<sup>59</sup> Yau N. (2021). « In the Caspian Region, China Is Just Getting Started », *Carnegie Moscow Center*, 27 février, <https://carnegiemoscow.org/commentary/83950>, c. le 5 déc. 2021.

<sup>60</sup> Alexeeva O. (2021). « Le "Grand Jeu" de la Chine dans le Caucase du Sud », *Diplomatie* 112, p. 64-67.

<sup>61</sup> JNews (2021). « Баку-Тбилиси-Карс и "не проснувшаяся" экономика Ахалкалаки » [Bakou-Tbilissi-Kars i ne « prosnouvshayasya » ekonomika Akhalkalaki] (Bakou-Tbilissi-Kars et l'économie « non-réveillée » d'Akhalkalaki. *JNews*, <https://jnews.ge/?p=80140>, c. le 2 déc. 2021.

provenance de Chine, faute de statistiques fiables, mais selon le ministre des Transports et des Infrastructures turc, Adil Karaismailoğlu, Ankara vise à augmenter le trafic à destination la Chine pour atteindre 100 trains par an à court terme et 200 trains par an à moyen terme, sans toutefois établir les paramètres temporels de cet échéancier<sup>62</sup>. Le trafic existant semble donc loin d'être intense ou lucratif. Une source fait état de seulement 30 000 conteneurs en transit par cette route en 2019<sup>63</sup>; une autre estime le trafic total à 33 267 conteneurs pour toute la période d'octobre 2017 à juillet 2021<sup>64</sup>. La crise ukrainienne présente en revanche une occasion à saisir pour les services ferroviaires turcs. Il semble qu'ils devront faire face à la concurrence du service maritime à travers la mer Noire : une part notable de l'accroissement du trafic transcasprien depuis février 2022 semble s'orienter, non pas vers Kars et le réseau ferroviaire turc, mais vers le port géorgien de Poti puis le port roumain de Constanța via la mer Noire, et ce en dépit du double transbordement supplémentaire que représente cet itinéraire<sup>65</sup>.

De plus, ce corridor transcasprien comporte des contraintes techniques majeures qu'il serait difficile à dépasser sans avoir à fournir d'importants et coûteux efforts de modernisation des infrastructures. D'une part, il existe deux ruptures de charge pour la traversée de la mer Caspienne, un défi logistique aggravé par la faible capacité de manutention des ports d'Aktau, de Kuryk, d'Alyat, de Bakou et de Turkmenbashi. D'autre part, la capacité de transport des 13 traversiers actuellement en service est limitée à 54 wagons, ce qui crée d'importants goulots d'étranglement dans ces villes portuaires<sup>66</sup>. À court terme, il semble que cette difficulté n'ait pas empêché une part notable du trafic via la Russie de se détourner vers cet itinéraire, mais le volume et la pérennité de ce transfert demeurent inconnus.

Quant au tronçon incluant le corridor de Zangezur, la volonté politique d'Ankara de l'associer au trajet Bakou-Tbilissi-Kars s'est vue confirmer en octobre 2021, quand le premier train porte-conteneurs de céréales a quitté Istanbul. Toutefois, étant donné l'absence de connexion ferroviaire entre le territoire de Zangezur et Azerbaïdjan, les conteneurs ont dû être transférés sur des camions pour atteindre leur destination<sup>67</sup>. Il s'agit donc pour l'instant d'une démonstration politique plutôt que de la mise en place de corridor fonctionnel et économiquement viable.

---

<sup>62</sup> Anadolu (2021). « Турция нацелена на рост объема грузоперевозок по ж/д Баку-Тбилиси-Карс » [Toursia natselena na rost obema grouzoperevozok po zh/d Bakou-Tbilissi-Kars] (La Turquie vise l'augmentation du volume de trafic via le chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars). *Anadolu*, 6 novembre, <https://www.aa.com.tr/fr/turquie/turquie-naцelena-na-rost-obъema-grouzoperevozok-po-zh-d-baku-tbilissi-kars/2413591>, c. le 5 déc. 2021.

<sup>63</sup> Kenderdine T., Bucsky P. (2021). « China's Belt and Road rail freight transport corridors – the economic geography of underdevelopment », *Die Erde – Journal of the Geographical Society of Berlin*, 152(2), p. 91-111.

<sup>64</sup> Business Turkmenistan (2021). « Baku-Tbilisi-Kars Railway Transports Over 11,000 TEU Containers », *Business Turkmenistan*, 13 juillet, <https://business.com.tm/post/7314/po-bakutbilisikars-perevezeno-bolee-11-tysyach-teukonteinerov>, c. le 18 déc. 2021.

<sup>65</sup> Majorie van Leijen, journaliste chez *RailFreight.com*, entrevue, 29 avril 2022, Rotterdam.

<sup>66</sup> CAREC, Central Asia Regional Economic Cooperation Program (2021). *Railway sector assessment for Republic of Kazakhstan*. mars, [https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRA-KAZ\\_7th\\_4MAR2021\\_WEB.pdf](https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRA-KAZ_7th_4MAR2021_WEB.pdf), c. 20 déc. 2021 ; Kenderdine T., Bucsky P. (2021). « Middle Corridor—Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route », *ADB Working Paper Series* 1268, Banque Asiatique de Développement.

<sup>67</sup> Trend News Agency (2021). « В Карабах отправлен первый контейнерный блок-поезд » [V Karabakh otpravlenn pervyi konteinernyi blok-poezd] (Le premier train porte-conteneurs a été envoyé au Karabakh), *Trend News Agency*, 15 octobre, <https://www.trend.az/business/3499033.html>, c. le 25 nov. 2021.

L'optimisme d'Ankara quant à la rentabilité de ces corridors transcaspiciens et transcaucasiens demeure donc un acte de foi à ce jour. Cependant, dans la perspective à long terme, ces corridors pourraient bénéficier à la fois, sur le plan politique, de la volonté chinoise de diversifier les itinéraires possibles, notamment hors de Russie, et sur le plan technique, de la saturation du Transsibérien et des difficultés du transbordement à la frontière polonaise, véritable goulot d'étranglement qui ralentit aujourd'hui considérablement le temps de transit des convois provenant de Russie<sup>68</sup>. La convergence d'intérêts turcs et chinois pour le développement des corridors eurasiatiques est donc bien réelle. Toutefois, cette convergence théorique ne se traduit pas nécessairement par l'accélération de la coopération réelle dont les paramètres sont influencés par un contexte géopolitique régional complexe. Le gouvernement turc doit composer avec la vive émotion de son opinion publique envers la Chine du fait de la répression contre les Ouïghours au Xinjiang<sup>69</sup>. La relation d'affaires sino-turque n'est par ailleurs pas toujours facile : les entreprises ferroviaires chinoises semblent peu apprécier la fermeté turque dans le maintien des normes de l'UE et trouvent que l'environnement d'affaires turc est difficile, parce qu'elles ne peuvent pas modifier la réglementation existante en leur faveur (Schindler et al, 2021). Ainsi, aucun calendrier précis du développement de ces corridors dans le cadre de la coopération sino-turque n'a été discuté<sup>70</sup>, alors que la contribution concrète de la Turquie au développement du réseau de la BRI est souvent décrite en termes très généraux et vagues par les sources chinoises<sup>71</sup>.

## VI. La stratégie iranienne dans la BRI

Les projets iraniens complètent en apparence les projets turcs : Téhéran cherche à développer le réseau ferroviaire sur son territoire tout en développant les interconnexions avec le Turkménistan, l'Afghanistan et la Turquie, dans le cadre des projets de corridors sud de la BRI et Nord-Sud (Inde-Russie). Tout comme Ankara, Téhéran cherche à se doter d'un rôle logistique important dans le cadre du développement du marché du transport transasiatique promu par Pékin avec les nouvelles routes de la soie, et du contre-projet promu par New Delhi, rôle garant de revenus de transit mais aussi d'influence politique indirecte en tant que pivot de transport stratégique.

C'est parce que Téhéran entretient de bonnes relations avec Moscou, en qui l'Iran voit dans la Russie un levier pour compenser ses faiblesses face à ses adversaires régionaux (Turquie, Israël)<sup>72</sup>, et promeut le projet de corridor Nord-Sud, que Moscou modère ses critiques contre les deux projets iraniens de corridors sud, par le Turkménistan et par l'Afghanistan, qui tous deux contribuent à concurrencer le Transsibérien, quoique de manière encore hypothétique : le trafic est encore faible à travers la frontière irano-turque,

<sup>68</sup> Pepe J. (2021). *Value Chains Transformation and Transport Reconnection in Eurasia. Geo-economic and Geopolitical Implications*, Londres, Routledge.

<sup>69</sup> Bilener T. (2021). « La politique ouïghoure de la Turquie. Contraintes et ambivalences », *Diplomatie* 110, p. 62-63.

<sup>70</sup> Chaziza M. (2021). « China's New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision », *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), p. 34-50.

<sup>71</sup> Lei Y., Huang C., Chen Z. (2020). « Tuerqi "zhongjian zoulang" changyi : jichu, dongyin ji diyuan zhengzhi yingxiang » [土耳其“中间走廊”倡议:基础、动因及地缘政治影响] - L'initiative turque du « Corridor du milieu » : origines, motivations et impacts géopolitiques. *Shijie dili yanjiu* [世界地理研究] - *World Regional Studies*, 29(3), p. 460-468.

<sup>72</sup> Pahlavi P. (2021). « L'Iran au cœur du jeu caucasien », *Diplomatie* 112, p. 48-51.



350 000 t en 2016 et un million de t prévues en 2021<sup>73</sup>. De plus, on l'a vu, des problèmes majeurs d'équipement et de gestion nuisent à l'efficacité de cette voie. Quant à la voie ferrée via l'Afghanistan, de nombreuses embuches demeurent : si l'interconnexion des réseaux afghan et iranien est réalisée depuis 2020<sup>74</sup>, le réseau afghan demeure très limité : tout demeure à construire. Or, se pose alors la question de la solvabilité des gouvernements afghan et tadjik pour un projet très ambitieux, ainsi que celle des relations entre l'Iran et le nouveau régime des talibans au pouvoir à Kaboul depuis août 2021 – elles étaient exécrables avant la chute des talibans en 2001. Plusieurs observateurs rapportent la grande incertitude à Téhéran quant à la pérennité du projet de corridor Chine-Iran maintenant que les talibans sont au pouvoir<sup>75</sup>. Pour Moscou, la menace des ambitions iraniennes sur le trafic du Transsibérien est encore très théorique, tandis que par ailleurs la convergence d'intérêts entre Moscou et Téhéran demeure bien réelle, corridor Nord-Sud, conflit en Syrie, volonté de réduire le poids des pressions américaines.

Ankara devrait voir d'un bon œil le projet iranien, puisque celui-ci suppose, une interconnexion au réseau turc, ce qui renforcerait le rôle de hub régional de transport pour la Turquie, donc une convergence des intérêts en matière de développement des transports. Mais il semble que les rivalités politiques régionales turco-iraniennes prennent le pas, ainsi que des considérations d'ordre stratégique. Ankara ne cache pas sa préférence pour le projet de corridor transcasprien : le ministre adjoint des Affaires étrangères, Ali Naci Koru, a ainsi déclaré en 2016 que le corridor central constituait un avantage majeur pour la Turquie, « comme alternative à la fois au corridor transsibérien au nord, qui comprend la Russie, et au corridor sud, qui comprend l'Iran »<sup>76</sup>. Sur le plan politique, dans le cadre de la guerre en Syrie, les intérêts de Téhéran et d'Ankara sont clairement opposés. Dans le Caucase, même si l'Iran s'est montré favorable à l'offensive azerbaïdjanaise pour reprendre le Haut-Karabakh en 2020, Téhéran est un soutien traditionnel de l'Arménie contre l'Azerbaïdjan très proche de la Turquie<sup>77</sup>. La Turquie et l'Iran ont cependant signé un MoU en janvier 2021 afin de promouvoir leur coopération ferroviaire afin de développer ce corridor méridional de la BRI<sup>78</sup>.

---

<sup>73</sup> Jalili S. (2017). « Iran, Turkey Target 1m Tons in Rail Cargo Transit », *Financial Tribune*, 15 août, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/70430/iran-turkey-target-1m-tons-in-rail-cargo-transit>, c. le 27 oct. 2021 ; van Leijen M. (2021a). « Rail freight Turkey-Iran should reach million tonnes in 2021 », *Rail Freight*, 21 janvier, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/01/27/rail-freight-turkey-iran-should-reach-million-tonnes-in-2021/?gdpr=accept>, c. le 23 oct. 2021.

<sup>74</sup> Bizaer M. (2020). « Iran's railway ambitions go beyond Afghanistan », *Atlantic Council*, 4 janvier, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/iransource/irans-railway-ambitions-go-beyond-afghanistan/>, c. le 27 oct. 2021 ; Papatolios N. (2020). « Rail link between Iran-Afghanistan officially launched », *Rail Freight*, 15 décembre, <https://www.railfreight.com/corridors/2020/12/15/rail-link-between-iran-afghanistan-officially-launched/>, c. le 25 oct. 2021.

<sup>75</sup> Van Leijen M. (2021b). « Taliban in Afghanistan, new railway deals in the region ? », *Rail Freight*, 24 août, <https://www.railfreight.com/corridors/2021/08/24/taliban-in-afghanistan-new-railway-deals-in-the-region/>, c. le 2 nov. 2021.

<sup>76</sup> Önder Yılmaz, « Türkiye ve Çin'den Orta Koridor Hamlesi », *Milliyet*, 24 May 2016., cité p. 119 par Atli A. (2018). « Turkey as a Eurasian Transport Hub: Prospects for Inter-Regional Partnership », *Perceptions*, 23(2), p. 117-134.

<sup>77</sup> Shahbandar O. (2021). « La tension monte entre l'Iran et l'Azerbaïdjan, rivaux du Caucase », *ArabNews*, 7 octobre, <https://arab.news/nq33f>, c. le 3 nov. 2021 ; Therme C. (2021). « Iran-Turquie : amitié de circonstance ou rivalité stratégique ? », *Grands Dossiers de Diplomatie*, 63, p. 56-57.

<sup>78</sup> Van Leijen M. (2021a). « Rail freight Turkey-Iran should reach million tonnes in 2021 », *Rail Freight*, 21 janvier, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/01/27/rail-freight-turkey-iran-should-reach-million-tonnes-in-2021/?gdpr=accept>, c. le 23 oct. 2021.

Si la Turquie demeure tiède envers le projet de corridor méridional, en revanche pour la Chine, ce tracé constituerait un atout important : il est opérationnel et permet de développer des relations d'affaires avec deux économies émergentes dans la région, les marchés turc et iranien ; il permet de faire valoir la main tendue de Pékin vers l'Iran alors que Téhéran demeure en butte aux sanctions américaines que n'osent défier les Européens. Des prêts chinois ont déjà été octroyés pour l'électrification et la modernisation du réseau ferroviaire iranien<sup>79</sup>.

Cela dit, l'avenir des deux tracés du corridor iranien semble incertain. Outre les lourdes incertitudes qui pèsent sur la construction de la voie ferrée afghane, l'exploitation commerciale même de l'itinéraire existant à travers le Turkménistan et l'Iran se heurte à des difficultés majeures. Les sanctions américaines limitent l'intérêt des compagnies logistiques européennes pour travailler avec les entreprises iraniennes. De plus, on rapporte que la compagnie russe chargée de l'électrification de la voie ferrée entre Garmsar en Iran, et l'ouest de la Turquie, a cédé à la menace des sanctions américaines et a renoncé au contrat<sup>80</sup>. Enfin, la capacité de transport du corridor iranien est sévèrement limitée par des facteurs techniques : procédures douanières complexes pour traverser les frontières turkmènes et ouzbèkes ; réseau ferré très dégradé dans l'ouest de l'Iran et l'est de la Turquie ; rupture de charge pour la traversée du lac de Van dans l'est de la Turquie ; capacité limitée à 50 wagons pour les deux traversiers qui assurent le service entre les deux terminaux<sup>81</sup>.

## VII. Conclusion

On observe des rivalités régionales dans la mise en œuvre de la BRI en Asie centrale. Si l'ensemble des pays de la région, pour des raisons différentes, voient dans ce grand dessein chinois une occasion économique ou politique à saisir, il n'en demeure pas moins que des frictions ont émergé entre projets et corridors concurrents. Bien que la Chine demeure ouverte au développement de multiples corridors, elle n'en préfère pas moins voir certains se développer, possiblement au détriment des intérêts russes. Malgré la relation politique spéciale que Xi Jinping entretienne avec Vladimir Poutine, la Chine semble apprécier la possibilité de diversifier des tracés hors du territoire russe, à la fois pour ne pas dépendre de la Russie et pour réduire son influence en Asie centrale. La Turquie, le Kazakhstan et l'Iran s'efforcent tous trois de tirer profit de l'effet de levier de l'intérêt chinois pour les corridors transasiatiques pour asseoir un statut de pôle logistique majeur, mais il n'est pas certain que le financement et le marché du transport permettent le développement concurrent de tous ces corridors. Des frictions politiques dans d'autres théâtres régionaux viennent également interférer dans ces rivalités, ainsi la relation complexe entre Ankara et Moscou. A fortiori avec les impacts de la guerre en Ukraine depuis février 2022, dans le contexte d'un marché de transport certes en expansion mais encore modeste, il est encore trop tôt pour prédire quels projets prévaudront, et quelles seraient les conséquences, en particulier en matière d'endettement, pour les États dont les ambitions seraient déçues.

---

<sup>79</sup> Pepe J. (2021). *Value Chains Transformation and Transport Reconnection in Eurasia. Geo-economic and Geopolitical Implications*, Londres, Routledge.

<sup>80</sup> Radio Farda (2020). « Russia Pulls Out of \$1.3 Billion Railway Project With Iran », *Radio Farda*, 26 février, <https://en.radiofarda.com/a/russia-pulls-out-of-1-3-billion-railway-project-with-iran/30456621.html>, c. le 28 oct. 2021.

<sup>81</sup> Rail News (2021). « Ferry Lake Van in Turkey's Railway Freight Transport Serious Role Owner », *Rail News*, 27 janvier, <https://www.raillynews.com/2021/01/TRANSPORT-turkiyenin-in-railway-cargo-van-ferries-goal-of-having-a-serious-role/>, c. le 2 nov. 2021 ; Kenderdine T., Bucsky P. (2021b). « Middle Corridor—Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route », *ADB Working Paper Series* 1268, Banque Asiatique de Développement.

## VIII. Références

- AAPAC Group (2012). « China and Kazakhstan open new second rail link - renaissance of ancient Silk Road and opening to Eurasian economic boom », <http://www.aapacgroup.com/china-kazakhstan-second-rail-link.html>, c. le 27 oct. 2021.
- Alexeeva O. (2021). « Le “Grand Jeu” de la Chine dans le Caucase du Sud », *Diplomatie* 112, p. 64-67.
- Alexeeva O., Lasserre F. (2018). « L'évolution des relations sino-russes vue de Moscou », *Perspectives chinoises*, 3, p. 75-84.
- Alexeeva O., Lasserre F. (2019). « Une nouvelle étape de relation tumultueuse : une coopération sino-russe dans le cadre de la BRI », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les Nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 55-70.
- Alison G. (2017). *Destined for War : Can America and China Escape Thucydides's Trap ?*, Boston, Mariner Books, 389 p.
- Amourskaia Pravda (2018). « Огоджинское месторождение угля в Приамурье сменило владельцев » [Ogodzhinskoe mestorozhdenie ouglia v Priamourie smenilo vladeltsev] (Le gisement de charbon d'Ogodzhinskoe dans la région de Priamourie a changé de propriétaires). *Amourskaia pravda*, 31 juillet, <https://ampravda.ru/2018/07/31/083436.html>, c. le 15 déc. 2021.
- Anadolu (2021). « Турция нацелена на рост объема грузоперевозок по ж/д Баку-Тбилиси-Карс » [Tourtsia natselena na rost obema grouzoperevozok po zh/d Bakou-Tbilissi-Kars] (La Turquie vise l'augmentation du volume de trafic via le chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars). *Anadolu*, 6 novembre, <https://www.aa.com.tr/ru/турция/турция-нацелена-на-рост-объема-грузоперевозок-по-ж-д-баку-тбилиси-карс/2413591>, c. le 5 déc. 2021.
- Atli A. (2018). « Turkey as a Eurasian Transport Hub : Prospects for Inter-Regional Partnership », *Perceptions*, 23(2), p. 117-134.
- Bilener T. (2021). « La politique ouïghoure de la Turquie. Contraintes et ambivalences », *Diplomatie* 110, p. 62-63.
- Bitabarova A. (2018). « Unpacking Sino-Central Asian engagement along the new Silk Road : a case study of Kazakhstan », *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), p. 149-173.
- Bizaer M. (2020). « Iran's railway ambitions go beyond Afghanistan », *Atlantic Council*, 4 janvier, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/iransource/irans-railway-ambitions-go-beyond-afghanistan/>, c. le 27 oct. 2021.
- Business Turkmenistan (2021). « Baku-Tbilisi-Kars Railway Transports Over 11,000 TEU Containers », *Business Turkmenistan*, 13 juillet, <https://business.com.tm/post/7314/po-bakutbilisikars-perevezeno-bolee-11-tysyach-teukonteinerov>, c. le 18 déc. 2021.
- CAREC, Central Asia Regional Economic Cooperation Program (2021). *Railway sector assessment for Republic of Kazakhstan*. mars, [https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRA-KAZ\\_7th\\_4MAR2021\\_WEB.pdf](https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRA-KAZ_7th_4MAR2021_WEB.pdf), c. 20 déc. 2021.
- Chaziza M. (2021). « China's New Silk Road Strategy and the Turkish Middle Corridor Vision », *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 15(1), p. 34-50.
- Clarke M. (2020). « Kazakhstan in Sino-Russian relations : cooperation and Competition between the EEU and BRI », *The ASAN Forum*, 19 octobre, <https://theasanforum.org/kazakhstan-in-sino-russian-relations-cooperation-and-competition-between-the-eeu-and-bri/>, c. le 3 nov. 2021.
- Colakoğlu S. (2019). « China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor : a question of compatibility », *Middle East Institute*, 29 janvier, <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility>, c. le 2 nov. 2021.

- Comité central du PCC (2021). « Zhonggong zhongyang guanyu dang de bainian fendou zhongda chengjiu he lishi jingyan de jue yi » [中共中央关于党的百年奋斗重大成就和历史经验的决议] – Résolution du Comité central du PCC sur ses grandes réussites et son expérience historique depuis 100 ans. *Xinhua*, 16 novembre, [http://www.news.cn/politics/2021-11/16/c\\_1128069706.htm](http://www.news.cn/politics/2021-11/16/c_1128069706.htm), c. le 12 déc. 2021.
- Contessi N. (2018). « Foreign Policy Diversification and Intercontinental Transport Corridors : The Case of Kazakhstan’s Railways Diplomacy », *Europe-Asia Studies*, 70(5), p. 759-790.
- De Swielande T. S. (2019). « Les Nouvelles routes de la Soie au service de la grande stratégie chinoise ? », dans de Swielande T. S. et Orinx K. (dir.), *La Chine et les Nouvelles Routes de la Soie : une politique impériale ?*, Louvain-la-Neuve, Presses universitaires de Louvain, p. 11-31.
- Dovgolenko A. (2021). « Kazakhstan has potential to become important transport route along new Silk Road », *Astana Times*, 12 avril, <https://astanatimes.com/2021/04/kazakhstan-has-potential-to-become-important-transport-route-along-new-silk-road/>, c. le 3 nov. 2021.
- Eurasianet (2019). « Turkmenistan: Shining city upon a desert », *Eurasianet*, 25 juin, <https://eurasianet.org/turkmenistan-shining-city-upon-a-desert>, c. le 3 nov. 2021.
- Finanz.ru (2021). « Китайские инвесторы бегут из России » [Kitaiskie investory begout iz Rossii] (Chinese investors are fleeing Russia). *Finanz.ru*, 8 avril, <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975>, c. le 3 déc. 2021.
- Gurt M. (2014). « Landlocked Central Asia gets shorter railway link to Persian Gulf », *Reuters*, 3 déc., <https://in.reuters.com/article/turkmenistan-railway/landlocked-central-asia-gets-shorter-railway-link-to-persian-gulf-idINKCN0JH1Q820141203>, c. le 3 avril 2021.
- Hedlund S. (2014). *Putin’s Energy Agenda. The Contradictions of Russia’s Resource Wealth*, Boulder, CO, Lynne Rienner Publishers.
- Heim I. (2020). *Kazakhstan’s Diversification from the Natural Resources Sector: Strategic and Economic Opportunities*, New York, Palgrave MacMillan, 286 p.
- Henderson J. (2018). « Russia’s gas pivot to Asia : Another false dawn or ready for lift off ? », *Oxford Energy Insights* 40, <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2018/11/Russias-gas-pivot-to-Asia-Insight-40.pdf>, c. le 12 janv. 2022.
- Huang L., Lasserre F. (2017). « China’s new global transport network, railway or waterway ? A comparison of China’s Arctic shipping intention and freight train within One belt and One road strategy », dans Liu Y. (dir.), *Towards New Political Geographies : Bridging East and West*. Beijing, China Review Academic Publishers, p. 313-336.
- Jalili S. (2017). « Iran, Turkey Target 1m Tons in Rail Cargo Transit », *Financial Tribune*, 15 août, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/70430/iran-turkey-target-1m-tons-in-rail-cargo-transit>, c. le 27 oct. 2021.
- JNews (2021). « Баку-Тбилиси-Карс и “не проснувшаяся” экономика Ахалкалаки » [Bakou-Tbillissi-Kars i ne « prosnouvshayasya » ekonomika Akhalkalaki] (Bakou-Tbillissi-Kars et l’économie « non-réveillée » d’Akhalkalaki. *JNews*, <https://jnews.ge/?p=80140>, c. le 2 déc. 2021.
- Jones L., Zeng J. (2019). « Understanding China’s ‘Belt and Road Initiative’: beyond ‘grand strategy’ to a state transformation analysis », *Third World Quarterly*, 40(8), p. 1415-1439.
- Kenderdine T., Bucsky P. (2021a). « China’s Belt and Road rail freight transport corridors – the economic geography of underdevelopment », *Die Erde – Journal of the Geographical Society of Berlin*, 152(2), p. 91-111.
- Kenderdine T., Bucsky P. (2021b). « Middle Corridor—Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route », *ADB Working Paper Series 1268*, Banque Asiatique de Développement.

- Koetse M. (2017). « China's Belt and Road Propaganda Machine Running at Full Speed : An Overview », *What's on Weibo*, <https://www.whatsonweibo.com/chinas-belt-road-propaganda-machine-runs-full-speed-overview/>, c. 11 déc. 2021.
- Krivosheev K. (2021). « Напоминание о встрече. Чего ждать от новых боев между Арменией и Азербайджаном » [Напоминание о встрече. Чего ждать от новых боев между Арменией и Азербайджаном] (Un rappel de rendez-vous : quoi attendre des nouveaux combats entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan). *Carnegie Moscow Center*, <https://carnegie.ru/commentary/85809>, c. le 5 déc. 2021.
- Lasserre F. (2019). « Les corridors transasiatiques : une idée ancienne opportunément reprise par la Chine », dans Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, p. 31-54.
- Lasserre F. (2020). « Mackinder, les modèles et la nouvelle route de la soie : un outil fallacieux ? », *Note stratégique 2*, Réseau d'analyse Stratégique, août ; <https://rasnsa.ca/fr/publication/mackinder-les-modeles-et-la-nouvelle-route-de-la-soie-un-outil-fallacieux/>.
- Lasserre F., Huang L., Mottet É. (2020b). « L'émergence du trafic de fret ferroviaire transasiatique dans le cadre de l'initiative Belt and Road : développement et limites », *Perspectives Chinoises*, 2, p. 47-57.
- Lasserre F., Huang L., Mottet É. (2020a). « Rail development potential in Asia in the frame of the Belt and Road Initiative. What market ? », dans Gerstl A. et Wallenböck U. (dir.), *China's Belt and Road Initiative. Strategic and Economic Impacts on Central Asia, Southeast Asia, and Central Eastern Europe*, Londres, Routledge, p. 181-196.
- Lasserre F., Mottet É. (2020). « Les nouvelles routes de la soie, un grand projet novateur et coordonné ? », *Revue de Droit des Affaires Internationales*, 5-6, p. 737-745.
- Lasserre F. et Mottet É. (2021). « L'avènement de corridors ferroviaires trans-asiatiques : quel levier de développement ? », *Géographie, Économie, Société*, 23(1), p. 83-100.
- Le Roy J. (2004). « La route ferroviaire de la soie. Un pont terrestre eurasiatique par l'Asie centrale ? », dans Hervouet G., Juneau T. et Lasserre F. (dir.), *Asie centrale et Caucase : une sécurité mondialisée*. Québec, PUL, p. 219-233.
- Lei Y., Huang C., Chen Z. (2020). « Tuerqi "zhongjian zoulang" changyi : jichu, dongyin ji diyuan zhengzhi yingxiang » [土耳其 "中间走廊" 倡议:基础、动因及地缘政治影响] - L'initiative turque du « Corridor du milieu » : origines, motivations et impacts géopolitiques. *Shijie dili yanjiu* [世界地理研究] - *World Regional Studies*, 29(3), p. 460-468.
- Lukashevitch E. (2021). « Правительство РФ утвердило параметры второго этапа модернизации Транссиба и БАМа » [Pravitelstvo RF outverdilo parametry vtorogo etapa modernizatsii Transsiba i BAMA] (Le gouvernement russe a approuvé les paramètres de la seconde étape de la modernisation du Transsibérien et de la BAM), *Kommersant*, 4 mai, <https://www.kommersant.ru/doc/4800698?query=транссиб>, c. 11 déc. 2021.
- Mardell J. (2019). « On the "Middle Corridor," China Is Largely Absent », *Berlin Policy Journal*, 15 octobre, <https://berlinpolicyjournal.com/on-the-middle-corridor-china-is-largely-absent/>, c. le 4 juin 2021.
- Meshitbayev A. (2018). Head of Infrastructure projects and mobilization work, Division of Transport Committee, Ministry of Investment and Economic Development. Entrevue avec F. Lasserre, Astana, 11 octobre.
- Ministry of Economy of the Republic of Azerbaijan (2021). « Economy Minister met with the Chinese Ambassador », 1<sup>er</sup> juillet, <https://economy.gov.az/en/article/i-qtisadiyyat-nazirichinin-sefiri-ile-gorushub/31747>, c. le 4 décembre 2021.
- Ministry of Foreign Affairs (2015). « Turkey's Multilateral Transportation Policy », Ankara, [https://www.mfa.gov.tr/turkey\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa), c. le 3 nov. 2021.

- NDRC, National Development and Reform Commission (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*. Ministère des Affaires étrangères et ministère du Commerce de la RPC, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>, c. le 17 déc. 2021.
- Pahlavi P. (2021). « L'Iran au cœur du jeu caucasien », *Diplomatie* 112, p. 48-51.
- Papatolios N. (2020). « Rail link between Iran-Afghanistan officially launched », *Rail Freight*, 15 décembre, <https://www.railfreight.com/corridors/2020/12/15/rail-link-between-iran-afghanistan-officially-launched/>, c. le 25 oct. 2021.
- Pepe J. (2021). *Value Chains Transformation and Transport Reconnection in Eurasia. Geoeconomic and Geopolitical Implications*, Londres, Routledge.
- Pieper M. (2021). « The linchpin of Eurasia : Kazakhstan and the Eurasian economic union between Russia's defensive regionalism and China's new Silk Roads », *International Politics*, 58(3), p. 462-482.
- Presidency of the Republic of Turkey, Investment Office (2010). « China to invest in Turkish high-speed rail projects », 17 octobre, <https://www.invest.gov.tr/en/News/News-from-Turkey/pages/181010-turkey-china-high-speed-train-partnership.aspx>, c. le 3 juin 2021.
- Radio Farda (2020). « Russia Pulls Out of \$1.3 Billion Railway Project With Iran », *Radio Farda*, 26 février, <https://en.radiofarda.com/a/russia-pulls-out-of-1-3-billion-railway-project-with-iran/30456621.html>, c. le 28 oct. 2021.
- Rail News (2021). « Ferry Lake Van in Turkey's Railway Freight Transport Serious Role Owner », *Rail News*, 27 janvier, <https://www.raillynews.com/2021/01/TRANSPORT-turkiyenin-in-railway-cargo-van-ferries-goal-of-having-a-serious-role/>, c. le 2 nov. 2021.
- Railway Pro (2016). « Siemens modernizes rail line in Turkey with signaling technology », *Railway Pro*, 12 août, <https://www.railwaypro.com/wp/siemens-modernizes-rail-line-in-turkey-with-signaling-technology/>, c. le 2 nov. 2021.
- Railway Pro (2018). « Siemens wins tender for Turkey's new high-speed trains », *Railway Pro*, 16 janvier, <https://www.railwaypro.com/wp/siemens-wins-tender-turkeys-new-high-speed-trains/>, c. le 30 oct. 2021.
- Railway Technology (2019). « Ankara-Sivas High-Speed Line », <https://www.railway-technology.com/projects/ankara-sivas-high-speed-line/>, c. le 12 déc. 2021.
- Ramachandran S. (2021). « Iran and Afghanistan Inaugurate Cross-Border Railway », *Central Asia-Caucasus Analyst*, 27 avril, <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13670-iran-and-afghanistan-inaugurate-cross-border-railway.html>, c. le 27 oct. 2021.
- Ren Sijie et Lasserre F. (2021). « Le projet de chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : défis et perspectives dans le cadre des nouvelles routes de la soie », *Paix et Sécurité Européenne et Internationale*, 15, <http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=2447>.
- Routray B. P., Haldar S. (2018). « Analysis : Five Nations Railway Corridor Project : Increasing Connectivity and Chinese dominance in Afghanistan », *Mantraya Analysis*, 24, 27 avril, <https://mantraya.org/analysis-five-nations-railway-corridor-project-increasing-connectivity-and-chinese-dominance-in-afghanistan/>, c. le 27 octobre 2021.
- Schindler S., Bayirbağ M. K., Gao B. (2021). « Incorporating the Istanbul-Ankara high-speed railway into the Belt and Road Initiative : Negotiation, institutional alignment and regional development », *Journal of Geographical Sciences*, 31(5), p. 747-762.
- Shahbandar O. (2021). « La tension monte entre l'Iran et l'Azerbaïdjan, rivaux du Caucase », *ArabNews*, 7 octobre, <https://arab.news/nq33f>, c. le 3 nov. 2021.
- Shahbazov F. (2017). « Baku-Tbilisi-Kars railway to become Central Asia's gateway to Europe », *Central Asia Caucasus Analyst*, 7 déc., [https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-](https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13670-iran-and-afghanistan-inaugurate-cross-border-railway.html)

- articles/item/13486-baku-tbilisi-kars-railway-to-become-central-asias-gateway-to-europe.html, c. le 3 nov. 2021.
- Skorlygina N. (2021). « И вашим, и БАМшим » [I vachim, i BAMchim] (Pour tous et pour la BAM), *Kommersant*, 21 septembre, <https://www.kommersant.ru/doc/4996349?query=транссиб>, c. le 20 déc. 2021
- Taipei Times (2004). « Kazakhstan officials plan new route from China to Europe », *Taipei Times*, 14 mars, <https://www.taipetimes.com/News/world/archives/2004/03/14/2003102409>, c. le 27 oct. 2021.
- Therme C. (2021). « Iran-Turquie : amitié de circonstance ou rivalité stratégique ? », *Grands Dossiers de Diplomatie*, 63, p. 56-57.
- Tourelle J. (2021). « Le conflit au Nagorno-Karabagh, nouveau révélateur des défis politiques au sein de l'OTAN », *Diplomatie* 112, p. 61-63.
- Trend News Agency (2021). « В Карабах отправлен первый контейнерный блок-поезд » [V Karabakh otpravlenn pervyi konteinernyi blok-poezd] (Le premier train porte-conteneurs a été envoyé au Karabakh), *Trend News Agency*, 15 octobre, <https://www.trend.az/business/3499033.html>, c. le 25 nov. 2021.
- Van Leijen M. (2021a). « Rail freight Turkey-Iran should reach million tonnes in 2021 », *Rail Freight*, 21 janvier, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2021/01/27/rail-freight-turkey-iran-should-reach-million-tonnes-in-2021/?gdpr=accept>, c. le 23 oct. 2021.
- Van Leijen M. (2021b). « Taliban in Afghanistan, new railway deals in the region ? », *Rail Freight*, 24 août, <https://www.railfreight.com/corridors/2021/08/24/taliban-in-afghanistan-new-railway-deals-in-the-region/>, c. le 2 nov. 2021.
- Xi, Jinping (2017). « Rapport au XIX<sup>e</sup> Congrès national du PCC », *Xinhua*, 3 novembre, [http://french.xinhuanet.com/chine/2017-11/03/c\\_136726219.htm](http://french.xinhuanet.com/chine/2017-11/03/c_136726219.htm), c. le 15 nov. 2021
- Xi, Jinping (2019). « Working Together to Deliver a Brighter Future For Belt and Road Cooperation, Keynote Speech at the Opening Ceremony of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation », *National People's Congress*, 2, p. 6-11, <http://www.npc.gov.cn/npc/c16175/201909/58541b5bd2fc416481919ec3d259a1e3/files/3aa8b87afc19439fb8a0550e50d0cb22.pdf>, c. le 16 déc. 2021.
- Yau N. (2021). « In the Caspian Region, China Is Just Getting Started », *Carnegie Moscow Center*, 27 février, <https://carnegiemoscow.org/commentary/83950>, c. le 5 déc. 2021.