

Routes de la soie : le corridor ferroviaire médian. L'avènement d'une alternative au rôle central de la Russie ?

mercredi 4 octobre 2023, par [Frédéric LASSERRE](#), [Olga V. ALEXEEVA](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Frédéric LASSERRE](#), [Olga V. ALEXEEVA](#), **Routes de la soie : le corridor ferroviaire médian. L'avènement d'une alternative au rôle central de la Russie ?**, *Diploweb.com* : la revue géopolitique, 4 octobre 2023.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

La détérioration des relations entre les Occidentaux et la Russie a ravivé l'intérêt pour un corridor dont l'avantage théorique réside essentiellement dans le fait qu'il permet de relier la Chine à l'Europe sans passer par le territoire russe. Le *Middle Corridor* (MC) ou corridor médian, articule depuis la Chine un itinéraire trans-kazakh, une traversée de la Caspienne vers l'Azerbaïdjan, puis une traversée partielle du Caucase vers Kars et une bifurcation vers le réseau ferré turc jusqu'à Istanbul puis l'UE via le tunnel de Marmaray, ou la traversée complète du Caucase jusqu'au port géorgien de Poti et la traversée de la mer Noire vers les ports roumain de Constanța ou bulgare de Varna.

Le développement du corridor médian est manifestement une option stratégique pour le gouvernement turc, qui y voit une occasion de renforcer sa connectivité ferroviaire vers la Chine, mais aussi vers l'Asie centrale turcophone qui demeure une zone d'intérêt particulier pour Ankara, sans dépendre du bon vouloir de Moscou, tout en renforçant un rôle de point de passage incontournable, de pont stratégique entre Europe, Asie centrale, Chine et Proche-Orient. Sous les effets de la relance de la guerre russe en Ukraine, l'ensemble de l'itinéraire entre la Chine et les ports de la mer Noire prend désormais entre 19 et 23 jours. Cependant, l'investissement dans le développement du corridor médian reste un pari sur l'avenir.

Les auteurs présentent tous les éléments pour comprendre pourquoi. Avec une carte des corridors ferroviaires entre Chine et Europe.

LE corridor médian, également connu sous le nom de Middle Corridor, gagne en popularité en tant que lien ferroviaire clé entre l'Asie et l'Europe, en particulier depuis la relance [1] le 24 février 2022 de [l'invasion de l'Ukraine par la Russie](#) et les sanctions qui s'en sont suivies. Cette route présenterait un potentiel important pour les entreprises. Tout d'abord, le corridor médian offre un itinéraire plus court d'au moins 2 000 kilomètres que les corridors plus au nord, qui passent par la Russie. Plus important encore, le corridor médian aide les entreprises à atténuer les risques, les incertitudes et les problèmes de respect des sanctions liés au transit par la Russie. Le trafic connaît une augmentation rapide alors qu'il semble diminuer de manière significative par les corridors septentrionaux. La réorganisation des circuits commerciaux terrestres reliant la Chine et l'UE semble en cours. Ce nouveau corridor est-il promis à un bel avenir ? Quelle est l'attitude à son endroit de la Chine et pourquoi est-il soutenu par la Turquie comme par le Kazakhstan ?

Les nouvelles routes de la soie, une initiative en évolution

Formellement lancé en 2013 à l'occasion d'une visite officielle de Xi Jinping au Kazakhstan, le projet chinois des [nouvelles routes de la soie](#) (la *Belt and Road Initiative* ou BRI) n'a laissé au cours de la dernière décennie aucun gouvernement ou observateur indifférent. Perçu comme une menace à un ordre établi ou à leurs intérêts par certaines puissances, notamment les États-Unis, l'Inde ou le Japon ; ou comme une occasion de développement ou d'émancipation d'une certaine tutelle occidentale par d'autres, ce projet s'est inscrit dans la durée avec comme objectif des transformations du paysage économique, politique et diplomatique en Asie,

et même au-delà. On relève ainsi des mutations économiques, politiques et géopolitiques au Moyen-Orient, en Afrique ou encore en Amérique latine qui sont liées de près ou de loin à ce qui peut être assimilé à **une nouvelle grammaire des relations internationales**.

Les observateurs et les médias accordent une attention toute particulière au volet des infrastructures des nouvelles routes de la soie, et ont volontiers mis l'accent sur le caractère gigantesque des projets portés par Pékin. La Chine investirait ainsi des sommes considérables, jusqu'à 932 milliards de dollars depuis 2013 selon le *think tank Green Finance & Development Center* de l'université de Fudan (Shanghai), injectés dans la construction ou la modernisation de nouvelles infrastructures énergétiques (près de 40 % du total), de transport (23 %), oléoducs et gazoducs, voies ferrées, routes, ports en Asie, au Moyen-Orient, en Europe et en Afrique, et même en Amérique latine (Nedopil, 2023). Longtemps considérée comme un pays d'accueil des investissements, **la Chine est même, depuis 2014, exportatrice nette d'IDE**. Les flux sortants sont ainsi passés de 7 milliards de dollars en 2001 à plus de 216 en 2016, puis 128 milliards en 2021 (OCDE, 2023). La Chine est ainsi devenue un des principaux pays investisseurs à l'étranger. Pour autant, les entreprises chinoises n'investissent pas toujours dans les projets liés aux [nouvelles routes de la soie](#), sauf dans certains projets ciblés comme des ports comme c'est le cas depuis deux décennies, ou dans des secteurs bien précis comme l'énergie : la formule la plus répandue consiste en des **prêts octroyés** par des banques chinoises, pour des montants parfois considérables, une pratique qui a considérablement accru la dette de plusieurs États et alimenté la thèse du « **piège de la dette** » que Pékin aurait délibérément tendu à plusieurs pays en développement (Brautigam, 2020 ; Himmer et Rod, 2023)

En effet, la BRI ne saurait se limiter aux infrastructures de transport, rails, routes, ports et aéroports, secteur très médiatisé à travers les contrats portant sur la modernisation de ports ou de voies ferrées trans-asiatiques : ce sont aussi des projets dans de nombreux domaines, car si le transport est un pilier de la BRI, bien d'autres secteurs y sont évoqués dans les discours chinois. Le programme couvre aussi le transport urbain ; le secteur de l'énergie (production et transport) ; manufacturier ; agricole ; de la culture, du tourisme, de la finance (avec des échanges en yuan en remplacement du dollar), de la santé (comme l'a illustré la très active diplomatie du masque engagée par Pékin au début de la pandémie de covid-19), ou encore du numérique. La circulation des données de la datasphère constitue de son côté un enjeu économique majeur dans le cadre des nouvelles routes de la soie, dans le cadre du volet de la *Digital Silk Road*, ou Routes de la soie numériques (Opalinski et Douzet, 2022). Huawei, multinationale chinoise dans le domaine de la téléphonie et de l'Internet, est ainsi devenue un champion industriel chinois de la 5G (1/3 des brevets est détenus par Huawei), mais un champion controversé, objet de craintes et de préoccupations de sécurité, en particulier dans le monde occidental. La BRI rassemble un nombre croissant d'États, non seulement en Asie, mais aussi en Europe, en Afrique et dans les Amériques, qui bénéficient depuis deux décennies d'importants investissements. De nombreux projets anciens ont été labellisés *a posteriori* comme faisant partie des nouvelles routes de la soie, tandis que le caractère opportuniste, flexible du programme conduit à la multiplication des projets sans que cela ne traduise une stratégie bien coordonnée : il s'agit de faire feu de tout bois et de promouvoir de nombreux projets économiques. Il importe de se défaire de cette image de grand projet étroitement coordonné par le Parti communiste chinois (Lasserre et al, 2023). Si les grandes lignes des orientations du projet sont effectivement décidées dans les cercles restreints du pouvoir, il est difficile de lire une coordination étroite entre tous les sous-projets associés à la BRI, parfois

décidés de manière très opportuniste : il semblerait bien que ce cadre très souple de la BRI ne connaisse pas de coordination étroite et d'articulation réfléchie de l'ensemble de ses composantes (Jones et Zeng, 2019 ; Yuen Ang, 2019).

Dans le cadre de la BRI, plusieurs corridors de transport entre Chine et Europe

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 (Huang et Lasserre, 2017). 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 ou non la Russie et l'Iran** (Le Roy, 2004 ; Lasserre, 2019). Des initiatives d'entreprises industrielles, essentiellement des secteurs informatique, électronique et automobile, ont permis de tester des projets ferroviaires transasiatiques Chine-Europe dès 2011 en montant des convois de pièces et de produits finis entre Chine et Europe (Esteban et Li, 2017 ; Pomfret, 2018, 2019), avant que la Chine ne lance officiellement la BRI et n'y fédère nombre de ses projets à caractère économique (Hurley et al., 2018 ; Lasserre et Mottet, 2021).

A partir de 2013, [la Chine](#), en annonçant le lancement de son grand projet des nouvelles routes de la soie, avec un volet maritime et un volet terrestre, fédère tous ces projets de liaisons transasiatiques et devient un moteur de leur développement, en coordination avec les entreprises de transport et les expéditeurs des pays partenaires : **les routes de la soie ferroviaires n'existeraient pas sans l'implication des sociétés de logistique et de transport occidentales et des pays traversés**. L'énoncé de la *Vision gouvernementale chinoise* (NDRC, 2015) précisant les objectifs des nouvelles routes de la soie, ou *Belt and Road Initiative* (BRI), comporte six corridors terrestres, 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 [2]. 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, complétée en 2014, la traversée de la Caspienne, puis du Caucase et de la Turquie vers l'Europe centrale et orientale. Deux autres projets sont encore à l'état d'ébauche : une voie ferrée partant de Kashgar, au Xinjiang, 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 (Ren et Lasserre, 2021) ; et un projet de liaison à travers le Tadjikistan, l'Afghanistan puis l'Iran et la Turquie (Routray et Haldar, 2018 ; Alexeeva et Lasserre, 2022a) (voir Fig. 1)



Fig. 1. Carte. Les corridors ferroviaires entre Chine et Europe

Cliquer sur la vignette pour agrandir la carte. Source : F. Lasserre. Réalisation : Département de Géographie de l'Université de Laval (Québec, Canada), 2023.
Lasserre / Diploweb.com

L'initiative kazakhe, en poussant l'avantage du développement et de la modernisation de son réseau ferroviaire à la suite de décisions prises bien avant le lancement par la Chine de la BRI en 2013, a souligné une réalité trop souvent occultée par les médias : la Chine, dans le développement du volet transport des nouvelles routes de la soie, n'est pas le seul État impliqué. Ainsi, dès avril 2016, [le Kazakhstan](#), poussant son avantage, a signé un accord avec l'Azerbaïdjan et la Géorgie pour mettre sur pied le *Trans-Caspian International Transport Route* (TITR), autre nom du corridor médian ou Middle Corridor. Le corridor médian offre également la possibilité de stimuler les exportations d'énergie de l'Asie centrale vers l'Europe. Dans le cadre de ses efforts pour diversifier les voies de transport, le Kazakhstan a l'intention d'expédier 1,5 million de tonnes de pétrole (2 à 3 % de ses exportations de pétrole) vers l'Europe en 2023 par l'intermédiaire du corridor médian (Jafarova, 2023). En juillet 2023, le gouvernement kazakh a annoncé un plan visant à augmenter le trafic avec comme objectif un transit de 500 000 conteneurs en 2030 (Abbasova, 2023).

La **Bulgarie**, membre de l'OTAN depuis 2004 et de l'UE depuis 2007, s'est rapidement positionnée elle aussi pour tenter de tirer parti de cet attrait récent pour le corridor médian. Elle soutient la coopération avec la Serbie, la Géorgie et la Turquie dans le cadre du programme *Trans-European Transport Network* (TEN-T) (Ministère du Transport et des Communications, 2023). Elle fait valoir que le port de Varna comporte un terminal roulier ferroviaire moderne et unique en Europe, capable de procéder rapidement au changement de boggies des wagons venant de Géorgie ou d'Ukraine, leur permettant ainsi de circuler sur le réseau à écartement standard européen, et desservi par de grands traversiers ferroviaires capables de transporter jusqu'à 108 wagons (Dobrev, 2023). Le port dispose de réserve de capacité puisque le trafic a atteint 10,7 Mt en 2013 mais se situe à 8 Mt en 2021. Si le port dispose de marges de capacité et d'atouts réels, un besoin de modernisation se fait sentir. En juin 2023, la Banque européenne d'investissements a octroyé un financement de 50 millions d'euros pour la modernisation du matériel de manutention des céréales (BEI, 2023), mais des investissements conséquents sont nécessaires au terminal de conteneurs si le trafic devait augmenter.



Fig. 2. Bulgarie. Photo du terminal de vrac du port de Varna, mai 2023.

Source : cliché F. Lasserre, 2023

Lasserre/Diploweb.com

De son côté, [la Turquie](#) a également cherché à développer un itinéraire alternatif entre Chine et Europe, afin de bénéficier des flux de marchandises en croissance et de se donner un rôle stratégique de pays de transit tout en facilitant l'accès au marché chinois pour ses entreprises. Dès 2009, le diplomate turc Fatih Ceylan [3] aurait proposé le soutien actif d'Ankara envers ce projet de corridor dans le cadre de la politique turque en direction des républiques turcophones d'Asie centrale (Eldem, 2022). Appelée *Middle Corridor*, l'initiative turque a rejoint le TITR en février 2018. Le *Middle Corridor* (MC) ou corridor médian, articule depuis la Chine un itinéraire trans-kazakh, une traversée de la Caspienne vers l'Azerbaïdjan, puis une traversée partielle du Caucase vers Kars et une bifurcation vers le réseau ferré turc jusqu'à Istanbul puis l'Europe via le tunnel de Marmaray, ou la traversée complète du Caucase jusqu'au port géorgien de Poti et la traversée de la mer Noire vers les ports roumain de Constanța ou bulgare de Varna. Ce corridor n'est fonctionnel que depuis l'achèvement de la voie Bakou-Tbilissi-Kars en 2017, la modernisation du port d'Aktau (1^{ère} phase terminée en 2016) et l'inauguration du port de Kuryk (2016), sur la rive kazakhe de la Caspienne et l'ouverture en 2018 du port d'Alat pour accroître la capacité du port de Bakou. **Pour la Turquie, promouvoir le corridor médian est une stratégie qui s'intègre pleinement dans l'essor des nouvelles routes de la soie** : Ankara a ainsi signé un accord de coordination avec Pékin en 2015 (Ministère des Affaires étrangères, 2022).

Il est intéressant de noter qu'à l'exception de la ligne à grande vitesse Ankara-Istanbul inaugurée en 2014 (construction débutée en 2003) et co-financée par la Banque européenne d'Investissement et la Banque ExIm de Chine [4], aucun segment de ce corridor n'a été construit par des entreprises chinoises, même si, dans son effort de modernisation de son réseau ferré et dans ses projets de construction de lignes à grande vitesse, la Turquie n'écarte pas la possibilité de faire appel à des sociétés chinoises. Ankara et Pékin ont ainsi discuté d'un projet de ligne à grande vitesse entre Édirne et Kars, mais aucun accord final n'a pu être trouvé à ce jour, Ankara insistant pour que le prêt chinois demeurât indépendant de l'octroi de contrats, alors que Pékin insistait pour que le prêt soit associé à l'octroi de contrats à des entreprises chinoises sans appel d'offres (Colakoğlu, 2019). La LGV Ankara-Sivas a été inaugurée en avril 2023 avec la participation d'une société chinoise (China Major Bridge) en consortium avec de nombreuses entreprises turques, pour le seul segment Yerkoys-Sivas (Railway Technology, 2019).

La Turquie se positionne aussi en point de passage obligé pour le corridor Sud (Kirghizstan-Ouzbékistan-Turkménistan-Iran-Turquie), dont la perspective est plus crédible depuis les efforts intenses de modernisation du réseau ferroviaire iranien et la signature d'un accord de

principe pour la construction de la complexe voie ferrée Kashgar-Osh via le col de Torugart à travers le Kirghizstan (Lillis, 2022 ; Putz, 2022).

Un chemin semé d'embûches

Le développement du *Middle Corridor* (MC) se heurte toutefois à de **nombreuses difficultés**. Tout d'abord, jusqu'en février 2022, les corridors eurasiens (Kazakhstan-Russie) et transsibérien avaient acquis des parts de marché substantielles grâce à l'antériorité du développement de services sur ces lignes. Il reste à voir comment le marché évoluera dans un contexte de guerre en Ukraine, on y reviendra. De plus, les perspectives de développement avaient été freinées du fait de l'instabilité politique induite par les guerres russo-géorgienne (2008) et arméno-azérie (2020).

Par ailleurs, d'autres obstacles viennent freiner le développement du trafic le long du MC. Tout d'abord, la structure même de l'offre de service, qui impose plusieurs ruptures de charge : outre les changements d'écartement des voies (en Chine et en Europe prévaut l'écartement standard de 1,435 m ; dans l'ex-espace soviétique c'est l'écartement dit large ou russe à 1,52 m), il faut intégrer la traversée de la mer Caspienne avec des transbordements de conteneurs ou le chargement des wagons sur des ferries rouliers ferroviaires ; puis la traversée de la mer Noire, pour laquelle la capacité des ports de Poti et de Batoumi est limitée car ils ne sont pas en eaux profondes. Il est possible d'éviter la traversée de la mer Noire grâce à la voie ferrée Bakou-Kars, mais cette option implique le passage par l'Est de la Turquie sur un réseau ferroviaire en mauvais état, et les zones saturées d'Ankara et du Bosphore (Kalyuzhovna et Pomfret, 2021), ou encore vers les ports de la côte sud de la Turquie mais avec une nouvelle rupture de charge. Ces multiples ruptures de charge viennent complexifier l'organisation logistique du parcours des convois et ralentissent leur progression, et ce d'autant plus qu'on observe l'absence d'offre de service du départ à l'origine sur le corridor sud, et l'absence d'intégrateur puissant sur le corridor médian, à même de superviser l'ensemble des étapes du trajet (UIC, 2021). De même, il n'y a pas eu, à la différence des corridors transsibérien ou eurasiens, d'intégration numérique des procédures douanières (Czarnecki, 2022). Enfin, une fois arrivés en Europe, les convois doivent transiter par les réseaux bulgare [5], roumain ou serbe, en cours de modernisation certes [6] mais dans des **états dégradés et donc peu efficaces** (Sicurella, 2013 ; Melenciuc, 2019 ; Veljkovic, 2021 ; IRJ, 2022 ; Vendrig, 2022 ; Dobrev, 2023). En Bulgarie notamment, si la plupart des voies sont désormais électrifiées, 62% demeurent à voie unique, ce qui empêche une circulation à fréquence élevée, tandis que l'état des voies impose souvent des vitesses de convois de l'ordre de 42 à 51 km/h (Ministère des Transports et des Communications, 2022).

L'offre de transport accuse de fait **une faible capacité sur le corridor médian**, qui est actuellement estimée à environ 5 % seulement de la capacité du corridor eurasiens ou transsibérien. En particulier, il y a une pénurie de navires de transport sur les mers Caspienne et Noire ; de locomotives et de wagons en Azerbaïdjan et en Géorgie. L'augmentation rapide du volume du trafic en 2022 a entraîné des délais de transport allant jusqu'à 40 jours. Malgré l'augmentation des tarifs de transit du tunnel du Bosphore, relevé par nombre d'opérateurs et par des États comme la Bulgarie qui y voient une occasion de valoriser le transit maritime (Ministère des Transports et des Communications, 2023), il n'en demeure pas moins que la traversée des mers Caspienne et Noire constitue des **goulets d'étranglement significatifs** qui conditionnent tant la durée du temps de transit des convois, que la régularité de ceux-ci,

paramètre capital pour les clients (Lasserre et Mottet, 2021). Les retards qui en découlent mettent en péril l'avantage temporel par rapport à la voie maritime. L'instabilité de l'évolution des prix constitue un autre défi. En raison de l'augmentation de la demande, les prix du transport ont fortement augmenté, parfois à brève échéance. Le manque de transparence des augmentations rend difficile le calcul des prix par les transitaires, les risques de change jouant également un rôle ici, ce qui réduit également l'attractivité de la route (Papatolios, 2022 ; Walter, 2022).

Des efforts sont en cours de la part des opérateurs et des gouvernements des pays du corridor médian. Les autorités du Kazakhstan affirment ainsi que les marchandises chinoises peuvent traverser le territoire du pays deux fois plus rapidement en 2023 qu'en 2022, six jours au lieu de 12, voire cinq jours d'ici la fin de 2023 selon leurs prévisions. D'une manière générale, **l'ensemble de l'itinéraire entre la Chine et les ports de la mer Noire prend désormais entre 19 et 23 jours**, contre 38 à 53 jours en 2022 (Tonkonog, 2023). Des efforts de modernisation sont en cours, tant dans les ports de la mer Caspienne que de la mer Noire (Kenderdine et Bucsky, 2021).

De fait, le trafic sur le corridor médian connaît une forte croissance, qui certes part de niveaux très faibles. Les statistiques, tant pour le transit via les corridors eurasiens et transsibérien que pour le corridor médian, sont parfois contradictoires et partielles, mais elles soulignent un accroissement significatif récent. En 2020 et 2021, le corridor a vu transiter 19 000 puis 29 000 conteneurs (Otorbaev, 2023) ou 80 000 en 2021 selon une autre source (Knowler, 2022). Le trafic en 2022 aurait atteint entre 1,5 et 1,7 Mt, soit un doublement du trafic par rapport à 2021, et 33 000 conteneurs [7]. Sur les 5 premiers mois de 2023, on enregistrerait déjà un trafic d'1 Mt (+64% par rapport aux 5 premiers mois de 2022) (Zhao, 2023a ; Sakenova, 2023). En février, le ministère kazakh de l'Énergie a prévu une trajectoire ascendante pour la croissance du fret sur le corridor, anticipant un trafic de 6,5 Mt en 2023, 7,5 Mt en 2024 et 15 Mt en 2025 (Ozat et Nelson, 2023).

La guerre en Ukraine, une occasion pour le corridor médian ?

Au-delà de l'intérêt du développement d'un nouvel axe de transport entre Chine et Europe, dont le développement avant 2022 demeurait très lent, [la relance de la guerre en Ukraine](#) a fortement redynamisé l'intérêt des États concernés pour ce projet mais surtout d'acteurs extérieurs. **La détérioration des relations entre les Occidentaux et la Russie a ravivé l'intérêt pour un corridor dont l'avantage théorique réside essentiellement dans le fait qu'il permet de relier la Chine à l'Europe sans passer par le territoire russe** - c'était la base des démarches de l'Union européenne en 1993 avec le projet TRACECA, Transport Corridor Europe-Caucase-Asie, tombé dans l'oubli faute d'implication financière à l'époque (Lasserre, 2019).

Il n'y a pas de sanction occidentale interdisant le transit de convois ferroviaires par la Russie mais une interdiction de l'entrée de transporteurs routiers. Il n'existe que des mesures visant « une restriction de l'accès aux services financiers pour la compagnie des chemins de fer russes » (Commission européenne, 2022, ce qui réduit sa flexibilité financière mais n'impacte guère sa capacité opérationnelle à court terme, ni n'interdit aux entreprises occidentales de

faire affaire avec les RZD (Российские железные дороги). Il existe aussi des interdictions de transit de certains biens à double usage civil et militaire (10e bloc de sanctions, 25 février 2023), tandis que le renforcement des restrictions au transit de marchandises est envisagé à Bruxelles (Nardelli et Krukowska, 2023).

Mais la crainte de possibles sanctions affectant soit le transport soit la possibilité d'expédier leurs marchandises, d'une image ternie en cas de poursuite d'une relation d'affaires avec la Russie, de perturbations d'une chaîne logistique complexe en juste à temps, ont conduit apparemment nombre d'expéditeurs et de clients à se détourner des corridors septentrionaux. Dès avril 2022, de nombreux expéditeurs internationaux ont annoncé ne plus prendre en charge les marchandises transitant par les réseaux russes et biélorusses (Knowler, 2022). Assurer des marchandises transitant par un pays en guerre est également devenu nettement plus coûteux et complexe (Regalado et al, 2022). Dans un contexte de mutation de la demande de la part d'acteurs économiques, les États de la TITR ont cherché à tirer parti de cette demande et à y répondre rapidement. Cette dimension très politique de l'intérêt soudain pour le corridor médian transparait dans les titres de nombre d'articles, comme par exemple « Moscow's war on Ukraine has resuscitated plans for new regional transportation links bypassing Russia » (Lillis, 2022).

Pour les États du Caucase concernés, Azerbaïdjan et Géorgie, ainsi que la Turquie, ce renversement de conjoncture aux dépens des deux corridors septentrionaux ne peut que favoriser leur objectif de développement d'un axe majeur de transport. **Sentant une occasion d'affaires, les partenaires du TITR se sont efforcés de relancer l'offre de service du corridor médian afin de capter un trafic d'entreprises** en quête de solutions logistiques pour quitter l'itinéraire des corridors septentrionaux. Le 31 mars 2023, les gouvernements du Kazakhstan, de Géorgie, d'Azerbaïdjan et de Turquie ont signé une déclaration les engageant à bonifier l'efficacité logistique du corridor (Carafano, 2022). En mai 2022, une équipe des chemins de fer géorgiens a rencontré à Ankara ses homologues turcs, azerbaïdjanais et kazakhs pour discuter du corridor médian. Le 25 mai 2022, la société nationale des chemins de fer géorgiens a déclaré qu'elle travaillait avec des entreprises d'Azerbaïdjan et du Kazakhstan pour bonifier le service entre les ports géorgien de Poti et roumain de Constanța (Avdaliani, 2023a), tandis que le projet de port géorgien d'Anaklia, en suspens depuis des années, semble connaître un regain d'intérêt (Anjaparidze, 2023). Afin de renforcer la capacité de la ligne Bakou-Tbilissi-Kars et de joindre des gestes politiques à des initiatives économiques, la Turquie appuie l'Azerbaïdjan, depuis la fin de la guerre arméno-azérie de 2020, dans le projet de connecter la voie ferrée Bakou-Horadiz vers Ordubad au Nakhitchevan enclavé à travers le corridor de Zangezour arménien, puis de prolonger cette voie de Velidag à Kars (Eldem, 2022). **Le développement du corridor médian est clairement une option stratégique pour le gouvernement turc**, qui y voit une occasion de renforcer sa connectivité ferroviaire vers la Chine, mais aussi vers l'Asie centrale turcophone qui demeure une zone d'intérêt particulier pour Ankara (Bilener, 2019), sans dépendre du bon vouloir de Moscou, tout en renforçant un **rôle de point de passage incontournable**, de pont stratégique entre Europe, Asie centrale, Chine et Proche-Orient (Atli, 2018 ; Chaziza, 2021 ; Schindler et al, 2021).

L'engagement résolu du Kazakhstan parait plus étonnant : la position de la Chine a été ambivalente par rapport au développement du corridor médian (Avdaliani, 2023b, tandis que pour Astana, favoriser le développement de ce nouveau corridor risquait d'être perçu à Moscou comme une volonté de saper la prééminence commerciale des corridors

septentrionaux. Cette relative défiance kazakhe à l'endroit de la Russie paraît d'autant plus étonnante que le régime aurait pu lui être redevable à la suite de l'intervention militaire russe face au mouvement de révolte populaire en janvier 2022. En réalité, **depuis l'invasion de l'Ukraine, le Kazakhstan prend de plus en plus ses distances par rapport à la Russie**, refusant en septembre 2022 de reconnaître l'annexion des districts occupés par Moscou (Reuters, 2022) tout comme il avait refusé de reconnaître l'annexion de la Crimée, et réservant des relations plutôt distantes quoique cordiales avec Moscou (Alexeeva et Lasserre, 2022b). Il faut ainsi voir dans la décision kazakhe de soutenir le développement du corridor médian, **une décision économique mais aussi politique** : constatant le potentiel commercial croissant de ce corridor, mais craignant également que la Russie ne cherche à dominer les chaînes logistiques kazakhes, le président kazakh a ainsi demandé en juillet 2022 à la compagnie pétrolière et gazière publique KazMunaiGaz de travailler à la recherche de nouvelles voies d'exportation pour le pétrole kazakh pour **éviter tout transit par la Russie** (Avdaliani, 2023a).

Des incidents sur les itinéraires des oléoducs russo-kazakhs au printemps 2022 (Menu, 2022), et des déclarations des idéologues du Kremlin et de certains politiciens russes évoquant un retour « aux temps glorieux de l'Union soviétique » et traitant le [Kazakhstan](#) d'« État artificiel » ont été perçues comme une menace potentielle à leur souveraineté par les républiques centrasiatiques, mais aussi par la Chine et la Turquie, deux contrepoids à la présence russe en Asie centrale (Eurasianet, 2022 ; Umarov, 2022 ; Sorbello, 2022 ; Rozanskij, 2022 ; Alexeeva et Lasserre, 2022b). Ainsi, lors de sa visite officielle à Astana, à la veille du sommet de Samarcande, Xi Jinping a publiquement assuré le président kazakh de son soutien « dans la défense de son indépendance nationale, sa souveraineté et son intégrité territoriale, quels que soient les changements de la conjoncture internationale » (Présidence du Kazakhstan, 2022).

La Chine semble donc se porter implicitement à la défense de la prudence kazakhe, mais semble aussi avoir fait son lit quant à sa politique envers les corridors transasiatiques. Son hésitation a été rapportée par les médias, mais pour Pékin, un malaise croissant dans les relations avec Moscou, joint au souci de défendre avant tout ses intérêts économiques dans un contexte qui souligne les risques politiques d'une relation trop étroite avec Moscou (Kenderdine, 2022), l'ont poussée à finalement opter pour un soutien envers ce nouveau corridor – sans pour autant rompre avec les corridors septentrionaux, on y reviendra. **La logique commerciale et logistique de la Chine est de diversifier les itinéraires possibles** (Larçon et Vadcar, 2022 ; Avdaliani, 2023a ; Chang, 2023), en favorisant ainsi l'avènement du corridor médian, du corridor sud via le Kirghizstan via l'Afghanistan. Il n'est peut-être pas fortuit que la Chine n'ait guère fait état de la faillite en 2023 du projet Belkomur de liaison ferroviaire entre le port arctique d'Arkhangelsk et le transsibérien (ProPerm, 2023), un projet longtemps phare pour Pékin, du moins dans le discours officiel (Moe, 2022 ; Alexeeva et Lasserre, 2023) ; il n'est peut-être fortuit non plus que les négociations avec le Kirghizstan pour le tracé de la voie ferrée Kashgar-Osh, qui piétinaient depuis des années (Ren et Lasserre, 2022), aient abouti à une entente préliminaire en septembre 2022, permettant de construire un nouvel itinéraire qui pourrait alimenter tant les corridors médian que méridional. Cette stratégie présente le risque que trop d'itinéraires ne soient construits, parfois comme au Kirghizstan à travers un fort endettement, mais que le volume commercial du trafic ne permette pas à tous les tracés de maintenir une rentabilité minimale ; mais elle présente aux yeux de la Chine la possibilité de diversifier ses relations privilégiées avec davantage de pays

tout en offrant une meilleure sécurité quant à la possibilité de préserver, quelle que soit la conjoncture politique, des voies de passage pour les convois provenant du centre et de l'ouest de la Chine (Lasserre et Alexeeva, 2022).

Un phénomène conjoncturel ?

Plusieurs analystes expliquent **le rôle majeur de la perception**, de la crainte de blocage des chaînes logistiques en Russie comme levier politique ou comme conséquence de l'évolution du conflit, ou par souci de ne pas apparaître comme faisant affaire avec la Russie (Teminov et Annayev, 2022).

On l'a vu, le volume des marchandises transitant par le corridor médian au Kazakhstan a plus que doublé en 2022 par rapport à 2021, atteignant 1,5 million de tonnes, alors que la route traditionnelle du nord (corridors eurasiens et transsibérien) a connu une baisse de 34 % du volume des expéditions. Malgré cette augmentation substantielle, le corridor médian représente moins de 10 % du total des marchandises transportées par les routes septentrionales (Jafarova, 2023).

Il est au reste tout aussi difficile de trouver des chiffres fiables sur le trafic Chine-Europe via les corridors transasiatiques, que pour le corridor médian. Une source indique un trafic de 434 000 conteneurs pour 2021 (Statista 2022) mais une autre fait état de 1,45 M de conteneurs pour 2021 et 1,6 M pour 2022 (New Silkroad Discovery, 2023), tandis que le *People's Daily* évoque la poursuite d'une vigoureuse croissance en 2023 avec 449 000 conteneurs au 1er trimestre de 2023, en hausse de 28% par rapport à 2022 (*People's Daily*, 2023). Cette croissance trouverait sa confirmation dans l'accroissement du trafic à travers les points de passage d'Alashankou et de Khorgos (Chine-Kazakhstan), avec 13 300 trains en 2022 soit une hausse de 8,7% (Bruno, 2023). Cependant, d'autres chiffres évoquent une chute du trafic entre Chine et Europe. Ainsi, en 2022, cette hausse du trafic total sur les routes entre Chine et Europe masque une baisse de 31,94 % du trafic direct entre Chine et Europe, le nombre de conteneurs passant de 618 180 en 2021 à 386 374 en 2022 - soit une baisse de 37,4% selon les chiffres présentés (Papatolios, 2023). Si certains pays européens ont vu leur trafic ferroviaire avec la Chine croître en 2022, comme la Hongrie ou le Danemark, pour de nombreux autres la chute est manifeste, entre -21% pour la Pologne, -38,8% pour l'Allemagne, -61% pour la France, -79,8% pour la République tchèque voire -91,6% pour l'Italie. Ces statistiques indiquent une baisse de 33,5% du trafic ferroviaire (Zhao, 2023b). Autre indicateur de cette désaffection : le trafic au point de passage entre Pologne et Biélorussie de Małaszewicze a connu une baisse substantielle en 2022 avec une chute du trafic de 19,2% sur la première moitié de 2022 (Cargo Forwarder Global, 2022 ; Raimondi, 2022). Comment dès lors comprendre ces tendances apparemment contradictoires ? Vraisemblablement par **un accroissement significatif du trafic entre la Chine et la Russie**, précisément dans **un contexte de sanctions économiques et de rapprochement économique sino-russe** (Berriot, 2023). Le trafic ferroviaire entre Chine et Europe semble profondément affecté à court terme.

Au-delà de cette conjoncture favorable, il est permis de se demander si les ressorts qui encouragent ainsi les expéditeurs comme leurs clients à s'intéresser au corridor médian, perdureront longtemps : le transport maritime, dont les coûts ont diminué sensiblement dans la seconde moitié de 2022 (Zhao, 2023b), demeure une alternative si l'efficacité du corridor

médian demeure limitée. La perception des agents économique évoluera peut-être à nouveau, que la guerre en Ukraine cesse prochainement ou pas, et **l'investissement dans le développement du corridor médian demeure un pari sur l'avenir** (Dobrev, 2023). En août 2022, on rapportait déjà le désir de certains manufacturiers, insatisfaits des options du corridor médian, soit de repasser aux corridors nord, soit d'opter pour la route maritime (Regalado et al, 2022). Et en cas de fin du conflit, l'attitude des entreprises demeure inconnue : accepteront-elles de faire à nouveau affaire avec les transporteurs le long des corridors septentrionaux ? Cette possibilité viendrait alors potentiellement remettre en question la rentabilité du corridor médian.

Conclusion

L'engouement récent pour le Corridor ferroviaire médian (Middle Corridor) entre Chine et Europe est un phénomène qui résulte largement de l'initiative de la Turquie et du Kazakhstan. Certes, le projet a été évoqué dès 2009 par la Turquie, reprenait des propositions formulées dans le cadre de l'initiative TRACECA de l'Union européenne de 1993, et avait été l'objet de tentatives de relance en 2016 par le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et la Géorgie. Ce n'est donc pas une idée nouvelle. Ce qui est nouveau, c'est la décision des États traversés par le corridor de **s'efforcer de capitaliser sur la conjoncture favorable induite par la relance de l'invasion de l'Ukraine par la Russie**. Depuis mars 2022, tant les entreprises clientes des services ferroviaires des corridors septentrionaux que les opérateurs logistiques ont considérablement diminué leurs affaires, offrant une alternative - repasser par le transport maritime via la façade orientale de la Chine, ou opter pour le corridor médian.

Cette initiative échappe donc en bonne part tant à la Russie qu'à la Chine, laquelle, après avoir hésité, a finalement opté pour un soutien modéré envers cette initiative, dans l'optique d'une diversification des itinéraires terrestres entre Chine et Europe.

Le développement du corridor médian sera-t-il pérenne et sapera-t-il durablement le trafic des corridors septentrionaux ? Le trafic connaît un essor remarquable depuis 2021 mais partait de niveaux très faibles. La croissance ne doit donc pas faire illusion et les volumes demeurent encore modestes. Pour devenir une alternative réelle et détourner durablement une part significative du trafic Chine-Europe par le transsibérien, le corridor médian devra faire l'objet d'un accroissement capacitaire très significatif dans des délais courts - alors que tant les opérateurs que les entreprises clientes cherchent des solutions rapidement. Sa pérennité est donc un pari politique sur l'avenir, porté, pour diverses raisons, par la Turquie, l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan.

Copyright Septembre 2023-Lasserre-Alexeeva/Diploweb.com

Plus

Références

Abbasova, V. (2023). Kazakhstan's President Tokayev Announces Plans for Trans-Caspian Cargo Traffic Boost. *Caspian News*, 21 juillet, <https://caspiannews.com/news-detail/kazakhstan-president-tokayev-announces-plans-for-trans-caspian-cargo-traffic-boost-2023-7-20-0/>.

Alexeeva, O. et Lasserre, F. (2022a). Dynamique des corridors ferroviaires en Asie centrale : autour de la Chine, coopération ou rivalités entre puissances régionales ? *Revue internationale et stratégique*, 125, 31-42.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2022b). Le sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai à Samarcande, ou les conséquences de l'invasion de l'Ukraine sur l'Asie centrale. *Revue Internationale et Stratégique* (RIS), n°128, 17-27 ; doi : [10.3917/ris.128.0017](https://doi.org/10.3917/ris.128.0017)

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2023). Coopération Chine-Russie en Arctique : les principaux enjeux et perspectives du développement de la Route de la soie polaire. Dans Ma, Li (dir.), *Les routes de la soie et les échanges entre l'Orient et l'Occident : de l'Antiquité à nos jours*, Paris : Hémisphères.

Anjaparidze, Z. (2023). Georgia Attempts to Revive Strategic Anaklia Deep-Sea Port Project. *Eurasia Daily Monitor* 20(12), 20 janv., <https://jamestown.org/program/georgia-attempts-to-revive-strategic-anaklia-deep-sea-port-project/>

Atli, A. (2018). Turkey as a Eurasian Transport Hub : prospects for inter-regional partnership. *Perceptions*, 23(2), 117-134.

Avdaliani, E. (2023a). Will The Middle Corridor Evolve To Reshape Eurasian Connectivity Between China and the European Union ? *Silk Road Briefing*, 2 mars, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/03/02/will-the-middle-corridor-evolve-to-reshape-eurasian-connectivity-between-china-and-the-european-union/>

Avdaliani, E. (2023b). China still ambivalent about the Middle Corridor. *China Observers*, 26 janvier, <https://chinaobservers.eu/china-still-ambivalent-about-the-middle-corridor/>

BEI, Banque Européenne d'Investissements (2023). Bulgarie : InvestEU - la BEI accorde un prêt de 50 millions d'EUR en faveur d'un nouveau terminal céréalier dans le port bulgare de Varna sur la mer Noire. 27 juin, <https://www.eib.org/fr/press/all/2023-249-investeu-eib-extends-eur50-million-loan-for-a-new-grain-terminal-at-bulgaria-s-black-sea-port-of-varna>

Berriot, S. (2023). Ignorant les sanctions internationales, la Chine lance plusieurs lignes de fret ferroviaire vers la Russie. *Radio-France*, 31 mars, <https://www.radiofrance.fr/franceinter/ignorant-les-sanctions-internationales-la-chine-lance-plusieurs-lignes-de-fret-ferroviaire-vers-la-russie-4588999>

Bilener, T. (2019). *La Turquie et la Chine : une nouvelle convergence en Eurasie ?* Paris : L'Harmattan.

Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy' : The rise of a meme.

Area Development and Policy, 5(1), 1-14.

Bruno, M. (2023). Alataw Pass enjoys European rail traffic surge. *Port Technology*, 11 mars, <https://www.porttechnology.org/news/alataw-pass-enjoys-european-rail-traffic-surge/>

Carafano, J. (2022). Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense. *GIS Reports*, <https://www.gisreportsonline.com/r/middle-corridor/>

Cargo Forwarder Global (2022). Poland faces new rail freight reality. 4 sept., <https://www.cargoforwarder.eu/2022/09/04/poland-faces-new-rail-freight-reality/>

Chang, F. (2023). *The Middle Corridor through Central Asia : Trade and Influence Ambitions*. Foreign Policy Research Institute, 21 fév., <https://www.fpri.org/article/2023/02/the-middle-corridor-through-central-asia-trade-and-influence-ambitions/>

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), 34-50.

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>

Commission européenne (2023). Sanctions dans le domaine des transports - Cibler le secteur russe des transports, https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-transport_fr

Czarnecki, R. (2022). The Middle Corridor : promising alternative for export and energy. *Daily Sabah*, 16 déc., <https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/the-middle-corridor-promising-alternative-for-export-and-energy>

Dobrev, L. (2023). Entrevue avec Liubomir Dobrev, Directeur des Opérations, Port de Varna, 30 mai.

Eldem, T. (2022). Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity. *SWP Comment n°64*, German Institute for International and Security Affairs, <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/>

Esteban M. et Li Y., 2017. Demystifying the belt and road initiative : Scope, actors and repercussion for Europe. *Working Papers on East Asian Studies* 117, Institute of East Asian Studies.

Eurasianet (2022). « Обзор отношения в Казахстане и Кыргызстане к российской войне » (« L'aperçu de l'attitude envers la guerre russe au Kazakhstan et au Kirghizstan »), *Eurasianet*, 7 septembre, <https://tinyurl.com/Eurasianet-KZ>

Himmer, M. & Zdeněk Rod (2023). Chinese debt trap diplomacy : reality or myth ? *Journal of the Indian Ocean Region*, en ligne, doi : [10.1080/19480881.2023.2195280](https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280).

Huang L. et 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, 313-336.

Hurley J. ; Morris S. et Portelance G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective ». *CGD Policy Paper*. Washington, DC : Center for Global Development,
<https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>

IRJ (2022). Upgraded Belgrade - Budapest line now set for 2025. *International Railway Journal*, 4 oct.,
<https://www.railjournal.com/infrastructure/speeded-up-rail-link-from-belgrade-to-budapest-by-2025/>

Jafarova, N. (2023). The Rise of the Middle Corridor. *Frontier View*, 25 mai,
<https://frontierview.com/insights/the-rise-of-the-middle-corridor/>

Jones, L. et Zeng, J. (2019). « Understanding China's 'Belt and Road Initiative' : beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis ». *Third World Quarterly*, 40(8), 1415-1439.

Kalyuzhovna, Y. et Pomfret, R. (2021). Trade corridors in the Caspian region : present and future. Asian Development Bank Institute, *Working Paper* n°1266.

Kenderdine, T. (2022). Reimagining trade routes. China's Eurasia Hedge amid the War in Ukraine. *Global Asia* 17(3), 84-91.

Kenderdine, T. et Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Asian Development Bank Institute, *Working Paper* n°1268.

Knowler, G. (2022). Falling China-Europe rail volumes may take years to recover : rail executives. *Journal of Commerce*, 6 avril,
https://www.joc.com/article/falling-china-europe-rail-volumes-may-take-years-recover-rail-executives_20220406.html

Larçon, J.-P. et Vadcar, C. (2022). Routes d'échanges Chine-Europe : émergence du corridor transcaspéen et enjeux pour l'Union européenne. *Revue internationales et stratégiques*, 2022/4, 29-40.

Lasserre, F. (2019). Les corridors transasiatiques : une idée ancienne opportunément reprise par la Chine. Dans Lasserre, F., Mottet, É., & Courmont, B., *Les nouvelles routes de la soie : Géopolitique d'un grand projet chinois*. Québec : PUQ, 9-32.

Lasserre, F. ; Courmont, B. et Mottet, É. (2023). Les nouvelles routes de la soie : une nouvelle

forme de coopération multipolaire ? *Géococonfluences*, 13 juin, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/article-s-scientifiques/nouvelles-routes-soie-bri-belt-and-road-initiative>

Lasserre, F. et Mottet, É. (2021). L'avènement de corridors ferroviaires trans-asiatiques : quel levier de développement ? *Géographie, Économie, Société* 23 (1), 83-100, [doi :10.3166/ges.2021.0004](https://doi.org/10.3166/ges.2021.0004).

Lasserre, F. et Alexeeva, O. (2022). Belt and Road Initiative en Asie centrale, coopération ou rivalités entre puissances régionales autour des axes ferroviaires ? *Paix et sécurité européenne et internationale (PSEI)*, 18, Université Côte d'Azur, <https://epi-revel.univ-cotedazur.fr/publication/item/3249>

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, Presses de l'Univ. Laval, 219-233.

Lillis, J. (2022). China, Kyrgyzstan, Uzbekistan sign landmark railroad deal. Moscow's war on Ukraine has resuscitated plans for new regional transportation links bypassing Russia. *Eurasianet*, 15 sept., <https://eurasianet.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan-sign-landmark-railroad-deal>

Melenciuc, S. (2019). Road to nowhere : Romania's transport infrastructure crawls along. *BR Business Review*, 13 mai, <https://tinyurl.com/BR-Business-Romania>

Menu, D. (2022). L'Asie centrale sous le coup de la guerre en Ukraine : conséquences et perspectives. *Revue d'Économie Financière* 147, 161-178.

Ministère des Affaires étrangères (2022). « Türkiye's Multilateral Transportation Policy ». Ankara, https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa

Ministère des Transports et des Communications (2022). Национален План За Развитие На Комбинирания Транспорт В Република България До 2030 Година [*Plan national pour le développement du transport combiné en République de Bulgarie à l'horizon de 2030*], Sofia, 112p.

Мое, А. (2022). « Белкомур » и роль Китая [Belkomur et le rôle de la Chine]. *ЭКО*, 52(9):8-33, <https://ecotrends.ru/index.php/eco/article/view/4502>

Ministère des Transports et des Communications (2023). Information on the Middle Corridor's role in the Bulgarian transport policy. Sofia, lettre à l'auteur, ref. 15-01-75/14.03.2023.

Nardelli, A. et Krukowska, E. (2023). EU Set to Propose Banning Many Goods From Transiting Via Russia. *Bloomberg*, 22 avril, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-22/eu-set-to-propose-banning-many-goods-from-transiting-via-russia>

NDRC, National Development and Reform Commission (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*. Ministère des Affaires étrangères et ministère du Commerce de la RPC,

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>

Nedopil, Christoph (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.

New Silkroad Discovery (2023). China-Europe freight trains in 2022,

<https://www.newsilkroaddiscovery.com/china-europe-freight-trains-in-2022-16000-trips-and-1-6-million-teus-a-year-on-year-increase-of-9-and-10/>

OCDE (2023). FDI flows. OECD Data, <https://data.oecd.org/fdi/fdi-flows.htm#indicator-chart>

Opalinski, N. et Douzet, F. (2022). « À la conquête de la datasphère : les routes de la soie numériques de la Chine ». Dans Lasserre, F. ; É. Mottet et B. Courmont (dir.) (2022). *À la croisée des nouvelles routes de la soie. Coopérations et frictions*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 117-133.

Otorbaev, D. (2023). Going concern. The middle rail corridor between Asia and Europe has significant growth potential. *China Daily*, 3 février,

<https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/03/WS63dc50a3a31057c47ebaca77.html>

Ozat, M. et Nelson, H. (2023). The Middle Corridor : The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor ? *Caspian Policy Center*, 30 juin,

<https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eeep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>

Papatolios, N. (2022). Middle Corridor unable to absorb northern volumes, opportunities still there. *Rail Freight*, 18 mars, <https://tinyurl.com/RailFreightMC>

Papatolios, N. (2023). « Silk Road traffic grew in 2022 : here's how the figures developed ». *Rail Freight*, 10 janvier,

<https://www.railfreight.com/beltandroad/2023/01/10/silk-road-traffic-grew-in-2022-heres-how-the-figures-developed/?gdpr=accept>

People's Daily (2023). China-Europe freight trains see surge in Q1 2023,

<http://en.people.cn/n3/2023/0412/c90000-20004829.html>

Pomfret R. (2018). The Eurasian Land Bridge : The Role of Service Providers in Linking the Regional Value Chains in East Asia and the European Union ». *ERIA Discussion Paper Series*, DP-2018-01.

Pomfret R. (2019). The Eurasian Land Bridge : linking regional value chains along the New Silk Road. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 12(1), 45-56.

Présidence du Kazakhstan (2022). « Президент Касым-Жомарт Токаев провел встречу с Председателем КНР Си Цзиньпином » [« Le président Kassym-Jomart Tokaïev a rencontré le président de la RPC Xi Jinping »], *Akorda.kz*, 14 septembre 2022.

ProPerm (2023), Суд приступил к процедуре банкротства компании « Белкомур » [Le tribunal a lancé la procédure de mise en faillite de la société "Belkomur"], 12 juin,

<https://properm.ru/news/2023-06-13/sud-pristupil-k-protsedure-bankrotstva-kompanii-belkomur-2953615>

Putz, C. (2022). China, Kyrgyzstan, Uzbekistan Move Railway Plans Forward With Agreement at SCO. *The Diplomat*, 26 sept.,
<https://thediplomat.com/2022/09/china-kyrgyzstan-uzbekistan-move-railway-plans-forward-with-agreement-at-sco/>.

Railway Technology (2019). Ankara-Sivas High-Speed Line. 27 juin,
<https://www.railway-technology.com/projects/ankara-sivas-high-speed-line/>

Raimondi, M. (2022). Rail freight traffic in Małaszewicze significantly drops. *Rail Freight*, 9 août,
<https://www.railfreight.com/railfreight/2022/08/09/rail-freight-traffic-in-malaszewicze-significantly-drops/>.

Regalado, F. et al, (2022). Russia's war leaves Europe with China rail dilemma. *Asia Nikkei*, 19 août,
<https://asia.nikkei.com/Business/Business-Spotlight/Russia-s-war-leaves-Europe-with-China-rail-route-dilemma>.

Ren, S. et Lasserre, F. (2021). La liaison ferroviaire Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : un tortueux chemin. *Revue internationale et stratégique (RIS)*, 121, 39-50.

Reuters (2022). Kazakhstan says it won't recognise referendums in eastern Ukraine. *Reuters*, 26 sept.,
<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/kazakhstan-says-it-wont-recognise-referendums-eastern-ukraine-2022-09-26/>

Routray, B. et Haldar, S. (2018). Analysis : Five Nations railway corridor project : increasing connectivity and Chinese dominance in Afghanistan. *Mantraya Analysis* n°24,
<https://mantraya.org/analysis-five-nations-railway-corridor-project-increasing-connectivity-and-chinese-dominance-in-afghanistan/>

Rozanskij, V. (2022). Kazakhs fear becoming a new 'imperial' target of Moscow. *Pime Asia News*, 28 déc.,
<https://www.asianews.it/news-en/Kazakhs-fear-becoming-a-new-'imperial'-target-of-Moscow-57406.html>

Sakenova, S. (2023). Cargo Transportation Along Middle Corridor Increases to 1.5 Million Tons in 2022. *Astana Times*, 23 mai,
<https://astanatimes.com/2023/05/cargo-transportation-along-middle-corridor-increases-to-1-5-million-tons-in-2022/>

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, 747-762.

Sicurella, F (2013). 40 km an hour. The slow modernization of the Serbian railways, *Osservatorio balcani e caucaso transeuropa*, 28 oct.,
<https://www.balcanicaucaso.org/eng/Areas/Serbia/40-km-an-hour.-The-slow-modernization-of-the-Serbian-railways-142933>.

- Sorbello, P. (2022). Former Russian President Questions Kazakhstan's Sovereignty. *The Diplomat*, 5 août,
<https://thediplomat.com/2022/08/former-russian-president-questions-kazakhstans-sovereignty/>.
- Statista (2022). Container volumes by rail, China-Europe,
<https://www.statista.com/statistics/1341931/rail-container-volumes-from-china-to-europe-by-key-routes/>
- Teminov, R. et Annayev, D. (2022). Central Asian states turn to new transport corridors bypassing Russia. *Central Asia News*, 29 déc.,
https://central.asia-news.com/en_GB/articles/cnmi_ca/features/2022/12/29/feature-01
- Tonkonog, O. (2023). Middle Corridor becomes more attractive for China. *Kypcub/Kursiv*, 3 mars,
<https://kz.kursiv.media/en/2023-03-03/middle-corridor-becomes-more-attractive-for-china/>.
- UIC - Union Internationale des Chemins de fer (2021). Eurasian Rail Traffic Development - Southern and Middle Corridor. 22 avril,
https://uic.org/events/IMG/pdf/presentations_210422_uic_corridor_study_2021_1.pdf
- Umarov, T. (2022). « After Ukraine, Is Kazakhstan Next in the Kremlin's Sights ? », *Carnegie Politika*, Carnegie Endowment for International Peace, 10 août,
<https://carnegieendowment.org/politika/87652>
- Veljkovic, J. (2021). Serbia Pays Price of Delays, Errors and Costly Cars in Rail Upgrade. *Balkan Insight*, 9 nov.,
<https://balkaninsight.com/2021/11/09/serbia-pays-price-of-delays-errors-and-costly-cars-in-rail-upgrade/>.
- Vendrig, F. (2022). Where will the renewed railways of Serbia lead us ? *Rail Freight*, 26 janv.,
<https://www.railfreight.com/corridors/2022/01/26/where-will-the-renewed-railways-of-serbia-lead-us/>
- Walter, W. (2022). Challenges and opportunities of the Middle Corridor. German Economic Team, *NewsLetter* 21,
<https://www.german-economic-team.com/en/newsletter/challenges-and-opportunities-of-the-middle-corridor/>.
- Yuen Ang, Y. (2019), Demystifying Belt and Road. The Struggle to Define China's "Project of the Century". *Foreign Affairs*, 22 mai,
<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-22/demystifying-belt-and-road>.
- Zhao, C. (2023a). Middle Corridor volumes double and keep growing. *Rail Freight*, 26 juin,
<https://www.railfreight.com/railfreight/2023/06/26/middle-corridor-volumes-double-and-keep-growing/>
- Zhao, C. (2023b). China-Europe trains in 2022 : East-West imbalance and drops in volume. *Rail Freight*, 15 fév.,
<https://www.railfreight.com/beltandroad/2023/02/15/china-europe-trains-in-2022-east-west-imbalance-and-drops-in-volume/>

P.-S.

Frédéric Lasserre est professeur au département de Géographie de l'Université Laval à Québec (Canada). Il dirige le Conseil québécois d'Études géopolitiques (CQEG) ainsi que la Chaire de recherches en Études indo-pacifiques (CREIP). Membre du Conseil scientifique du *Diploweb.com*.

Olga V. Alexeeva est professeure au département d'Histoire de l'Université du Québec à Montréal (UQÀM) et Senior Fellow au sein de China Institute, University of Alberta (Canada).

Notes

[1] NDLR : La guerre d'agression russe contre l'Ukraine débute en février 2014 quand la Russie viole le territoire ukrainien pour occuper la Crimée.

[2] Les trois autres étant le corridor Chine-péninsule indochinoise, le corridor économique Chine-Pakistan et le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar. National Development and Reform Commission (NDRC), « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road », 2015.

[3] Alors directeur général pour les affaires politiques bilatérales avec l'Europe de l'East, le Caucase du Sud et l'Asie centrale.

[4] Les rames ont été achetées à un consortium hispano-allemand CAF/Siemens.

[5] Il faut encore de 7 à 8 h pour effectuer la liaison voyageur Sofia - Varna en 2023, 543 km mais 378 km à vol d'oiseau. La modernisation des voies comme du matériel roulant est en cours mais progresse lentement. Voyage de terrain de l'auteur, Bulgarie, mai 2023.

[6] Notamment à travers le projet de train rapide Belgrade-Budapest, qui peine à progresser. Train non pas à grande vitesse en réalité (160 km/h sur la section hongroise et 200 km/h sur la section serbe, alors que les normes de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) sont de 250 km/h pour la grande vitesse ferroviaire), il ne constitue pas un investissement chinois car ce sont les gouvernements serbe et hongrois qui s'endettent pour payer les contrats souscrits auprès des constructeurs russe et chinois. Les conditions des prêts chinois sont obscures mais laissent entrevoir un endettement durable, sur plusieurs dizaines d'années, des deux gouvernements (Lasserre et Alexeeva, 2023).

[7] Les plus gros navires porte-conteneurs actuels, comme le *MSC Irina* ou le *OOCL Spain*, ont une capacité d'environ 24 200 conteneurs.