



25 JUIN 2026

NOTE D'ANALYSE

Yann Breault et Cyprien Marais

***Le Middle Corridor :* la difficile construction d'une alternative terrestre trans-eurasienne aux voies de transit du Kremlin**

grip

Les auteurs

Yann Breault est professeur adjoint au Collège militaire royal de Saint-Jean et chercheur associé au Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP). Titulaire d'un doctorat en science politique de l'Université du Québec à Montréal (UQAM, 2011), obtenu avec mention d'honneur pour sa thèse portant sur les reconstructions identitaires en Russie, Ukraine et Biélorussie postsoviétiques, il est spécialiste des politiques étrangères des États de l'ex-URSS, de l'économie politique et de la géopolitique de l'énergie en Eurasie. Il a enseigné à l'UQAM et à l'Université d'Ottawa, cofondé en 2015 l'Observatoire

de l'Eurasie (ODE) avec Jacques Lévesque, et rejoint le Réseau d'analyse stratégique en 2020.

Cyprien Marais est élève-officier inscrit au baccalauréat en Études Internationales au Collège militaire royal de Saint-Jean. Il a rejoint les Forces armées canadiennes en juin 2023 en tant qu'officier d'infanterie. Il a un intérêt marqué pour la géopolitique du Caucase et de l'Asie centrale. Il a mené durant l'été 2025 un terrain de recherche en Géorgie et en Arménie sur la question de l'opinion des sociétés civiles sur la politique étrangère américaine.

Pour citer cette publication

BREault Yann et MARAIS Cyprien, « Le *Middle Corridor* : la difficile construction d'une alternative terrestre trans-eurasienne aux voies de transit du Kremlin », *Note d'analyse du GRIP*, 25 juin 2026.



Le GRIP bénéficie du soutien du Service de l'Éducation permanente de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Photo de couverture :

La gare de Bereket au Turkménistan est un nœud ferroviaire stratégique reliant le chemin de fer transcaspien et le chemin de fer transnational nord-sud, facilitant ainsi les échanges commerciaux entre la région caspienne, l'Asie centrale, la Russie et le golfe Persique.

- crédit : [Wikimedia Commons, CC BY-NC-SA 3.0](#).

Les opinions exprimées dans le présent document ne reflètent pas nécessairement une position du GRIP dans son ensemble.

Tous droits réservés. © Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité

Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité

Mundo-Madou -Avenue des Arts, 7-8

1210 Saint-Josse-ten-Noode, Belgique

Tél.: +32 (0) 473 982 820 - admi@grip.org - www.grip.org

Le Middle Corridor : la difficile construction d'une alternative terrestre trans-eurasienne aux voies de transit du Kremlin

Résumé

Depuis 2022, le *Middle Corridor*, également connu sous le nom de *Trans-Caspian International Transport Route* (TITR), s'est progressivement imposé comme l'un des principaux axes émergents des échanges trans-eurasiatiques. Cette voie multimodale, reliant la Chine à l'Europe à travers l'Asie centrale et le Caucase du Sud, en contournant le territoire russe, connaît une hausse soutenue de son trafic ainsi qu'un intérêt stratégique croissant. Les sanctions imposées à la Russie par les puissances occidentales à la suite de l'invasion de l'Ukraine ont fragilisé les routes commerciales traditionnelles en Eurasie et renforcé l'attractivité de cette voie médiane, désormais présentée comme une alternative plus stable et plus résiliente. Or, malgré cette dynamique favorable, la capacité du *Middle Corridor* à s'imposer comme un axe structurant du commerce continental eurasiatique reste encore incertaine. Son développement demeure en effet confronté à plusieurs limites structurelles et géopolitiques. Ce texte se propose d'analyser trois séries de contraintes majeures : les insuffisances persistantes des infrastructures du corridor, les difficultés d'interopérabilité administrative, réglementaire et douanière qui affectent la fluidité de la route transcaspienne, ainsi que les enjeux de stabilité politique et sécuritaire dans un espace que la Russie continue de considérer comme son « étranger proche ».

The Middle Corridor: the difficult task of building a trans-Eurasian land-based alternative to the Kremlin's transit routes

Abstract

Since 2022, the *Middle Corridor*, also known as the *Trans-Caspian International Transport Route* (TITR), has gradually emerged as one of the principal rising axes of trans-Eurasian trade. This multimodal route, linking China to Europe through Central Asia and the South Caucasus while bypassing Russian territory, has experienced sustained traffic growth alongside increasing strategic interest. The sanctions imposed on Russia by Western powers following the invasion of Ukraine have weakened the traditional Eurasian trade routes and enhanced the attractiveness of this middle way, now presented as a more stable and resilient alternative. Yet despite this favourable momentum, the ability of the *Middle Corridor* to establish itself as a structuring axis of Eurasian continental trade remains uncertain. Its development continues to face several structural and geopolitical constraints. This paper therefore seeks to analyse three major sets of challenges: the persistent shortcomings affecting the corridor's infrastructure; the administrative, regulatory, and customs interoperability issues that hinder the efficiency of the Trans-Caspian route; and the political and security stability challenges within a region that Russia still considers its "near abroad."

Introduction

« Afin de renforcer les liens économiques, d'approfondir la coopération et d'élargir les perspectives de développement dans l'espace eurasiatique, nous devons adopter une approche novatrice et construire conjointement une ceinture économique de la Route de la soie. » C'est par ces mots, prononcés le 7 septembre 2013 à Astana, que le président chinois Xi Jinping dévoile ce qui deviendra rapidement le « projet du siècle » : la *Belt and Road Initiative* (BRI), ou les nouvelles routes de la soie¹. Derrière cette initiative se dessine un vaste programme de connectivité associant infrastructures de transport, réseaux numériques, énergétiques et financiers à l'échelle continentale et au-delà. Portée par une Chine en pleine ascension stratégique, la BRI répond à plusieurs objectifs : soutenir les exportations chinoises, sécuriser les approvisionnements en hydrocarbures du pays, stabiliser les régions occidentales chinoises grâce à une intégration accrue avec l'Asie centrale, mais aussi renforcer l'influence géopolitique de Pékin en structurant progressivement un espace eurasiatique davantage intégré autour de la Chine².

C'est dans ce contexte qu'émerge, dans le sillage immédiat de la BRI, le *Middle Corridor*, également connu sous le nom de *Trans-Caspian International Transport Route* (TITR). Le 7 novembre 2013, soit exactement deux mois après le discours d'Astana, les compagnies ferroviaires du Kazakhstan, de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie signaient un accord portant création du Comité de coordination pour le développement du Corridor international de transport transcasprien, acte fondateur de l'institutionnalisation du TITR³. Soutenu à la fois par les États de la périphérie méridionale de l'ex-URSS, la Chine et l'Union européenne, le *Middle Corridor* ambitionne de relier la Chine à l'Europe par voie ferroviaire et maritime à travers le Kazakhstan, la mer Caspienne, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie, en contournant le territoire russe. Le corridor devient véritablement opérationnel avec l'inauguration de la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) en 2017, infrastructure clé permettant une continuité ferroviaire entre l'Asie et l'Europe.

1. Xi, Jinping, « [Speech in Astana, Kazakhstan, on Building a Silk Road Economic Belt with Central Asian Nations](#) », September 7, 2013, reproduit par University of Southern California, U.S.- China Institute.

2. LASSERRE Frédéric, COURMONT Barthélémy et MOTTET Éric, « [Les nouvelles routes de la soie : une nouvelle forme de coopération multipo-](#)

[laire ?](#) », Géoconfluences, 13 juin 2023.

3. XUE Wenjing, « [Эволюция развития проекта транскаспийского международного транспортного маршрута и его влияние на инициативу Китая "Один пояс, один путь"](#) », Постсоветские исследования, vol. 8, n°6, 2025, p. 640-650.

Carte 1. Middle Corridor Route



Source : Tanvir Anjum Adib, [Middle Corridor Route](#) (carte du corridor de transport international transcasprien), 29 mars 2024, Wikimedia Commons.

Entre 2017 et 2022, le développement du *Middle Corridor* demeure toutefois relativement limité, et même en forte baisse⁴. Grâce à des infrastructures plus développées, des coûts plus faibles et une meilleure fluidité logistique, le *Northern Corridor* transitant par la Russie conserve une position largement dominante dans les échanges ferroviaires entre la Chine et l'Europe⁵. Cependant, les bouleversements géopolitiques provoqués par l'invasion russe de l'Ukraine le 24 février 2022 modifient profondément cette dynamique. Les sanctions occidentales imposées à la Russie, combinées aux risques financiers, logistiques

et réputationnels associés au transit par le territoire russe, ont réduit l'attractivité du corridor septentrional et accéléré le redéploiement des flux commerciaux eurasiatiques. Dans ce contexte, le trafic du TITR augmente de manière significative. Le volume passe de 586 mille tonnes en 2021 à 1867 mille tonnes en 2025, soit plus d'un triplement en quatre ans⁶. Les tensions croissantes affectant plusieurs espaces maritimes stratégiques, notamment en mer Rouge, renforcent également l'intérêt accordé à cette route terrestre alternative.

Bien que le transport ferroviaire demeure

4. NURSEIT Nurlan, « [Attractiveness and Prospects of the Middle Corridor for Cargo Transportation Between Europe and Asia](#) », *Journal of Eurasian Studies*, vol. 17, n°1, 2026, p. 167-182.

5. On désigne par Northern Corridor les multiples routes reliant les ports d'Asie du Nord-Est (Extrême-Orient russe ainsi que l'est et le nord-est de la Chine) à l'Europe via les ramifications du Transsibérien traversant la Fédération de Russie, ainsi que les itinéraires passant par la Mongolie

et la République du Kazakhstan. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), « [Connectivity along the Eurasian Northern Corridor](#) », dans *Strengthening Transport Connectivity between the Republic of Korea and Europe through the UNESCAP Eurasian Transport Corridors*, Bangkok, UNESCAP, 2019, p. 10-78.

6. Selon les données de la [Trans-Caspian International Transport Route Association](#).

marginal par rapport au commerce maritime dans les échanges entre la Chine et l'Europe⁷, le *Middle Corridor* apparaît désormais comme l'un des axes émergents les plus dynamiques du commerce continental eurasiatique. Les exportations chinoises qui y transitent se composent principalement de biens manufacturés à forte valeur ajoutée – produits électroniques, équipements industriels, pièces automobiles, textiles et autres marchandises conteneurisées – destinés aux marchés européens et nécessitant des délais de livraison plus rapides que le transport maritime traditionnel. Son essor ouvre de nouvelles perspectives économiques pour plusieurs espaces longtemps enclavés en Asie centrale et dans le Caucase du Sud.

Dans ce contexte, le *Middle Corridor* peut-il réellement s'imposer comme une alternative

viable, efficiente et durable aux autres corridors terrestres trans-eurasiatiques? Plusieurs indicateurs suggèrent que cette voie médiane demeure confrontée à d'importantes contraintes structurelles et géopolitiques. D'une part, ses infrastructures restent insuffisamment développées pour absorber durablement la croissance actuelle du trafic, le TITR ne représentant encore qu'une fraction des capacités du *Northern Corridor*. D'autre part, les lourdeurs administratives, les disparités réglementaires et douanières, ainsi que la coexistence de différents écartements ferroviaires à travers les États traversés limitent fortement la fluidité et la compétitivité du corridor. Enfin, le développement du *Middle Corridor* reste étroitement dépendant de la stabilité politique et sécuritaire en Asie centrale et au Caucase, espaces dont les équilibres géopolitiques demeurent fragiles.

7. Il représente près de 91% selon les données de la Banque Mondiale de 2023 citées par SHARA-SHENIDZE Tornike et CHERKEZISHVILI George,

« [The Perspectives of the Middle Corridor in an Age of Global Confrontation and Uncertainty](#) », *Friedrich-Ebert-Stiftung*, juin 2025, p. 4.

1. Le défi des infrastructures

Afin de relier rapidement et efficacement la Chine à l'Europe, le *Middle Corridor* nécessite la traversée de plus de 4250 kilomètres de voies ferroviaires et maritimes à travers cinq États. Or, les infrastructures portuaires et ferroviaires de ces pays présentent des niveaux de développement inégaux ainsi que d'importantes disparités techniques et logistiques. À ces contraintes s'ajoute la question des différents écartements ferroviaires entre l'espace post-soviétique et le réseau européen, qui impose des ruptures de charge et ralentit la fluidité du transport transcontinental. L'ensemble de ces carences structurelles affecte directement la compétitivité et l'efficacité du corridor à court et moyen terme tout en générant d'importants défis logistiques pour les acteurs du commerce trans-eurasiatique.

1.1. Les défis ferroviaires du cœur eurasiatique

De Khorgos, à la frontière sino-kazakhe, s'étendent les immenses steppes et déserts du Kazakhstan jusqu'aux rives de la mer Caspienne, au port d'Aktau. Relier efficacement d'est en ouest le plus vaste État enclavé du monde constitue un défi logistique et infrastructurel colossal qui, malgré d'importants investissements

réalisés au cours de la dernière décennie, demeure loin d'être pleinement résolu. Depuis l'introduction du chemin de fer en Asie centrale par l'Empire russe au 19^e siècle, le réseau ferroviaire kazakh s'est principalement développé selon une logique nord-sud, reflet de l'intégration historique du pays à l'espace impérial puis soviétique dominé par Moscou. Cette configuration héritée du passé a longtemps constitué un obstacle majeur au développement de corridors transcontinentaux orientés vers les échanges est-ouest⁸.

Une première étape importante est franchie en 2014 avec l'ouverture d'une ligne ferroviaire directe reliant la frontière sino-kazakhe au port caspien d'Aktau⁹. Toutefois, ce succès met rapidement en évidence les limites structurelles du réseau kazakh et la nécessité pour Astana d'engager une modernisation profonde de ses infrastructures afin d'accroître ses capacités de transport transversal. Dans cette perspective, plus de 16 milliards USD sont investis entre 2014 et 2019 dans le cadre de la politique *Nurly Zhol* (« *Chemin radieux* » en français)¹⁰.

Malgré les investissements considérables, le Fonds Monétaire International (FMI) estime que les fragilités structurelles du réseau

8. International Monetary Fund (IMF), « [Infrastructure Investment and Firm Performance: Evidence from Kazakhstan's "Nurly Zhol" Program](#) », *IMF Selected Issues Paper: Republic of Kazakhstan*, 2020, p. 21.

9. OSPANOVA Rufiya, « [New Railway Lines Will](#)

[Connect North-South, East-West](#) », *The Astana Times*, 23 septembre 2014.

10. YERGALIYEVA Aidana, « [Kazakh Government Estimates Nurly Zhol Programme Will Cost \\$16.91 Billion over Next Five Years](#) », *The Astana Times*, 24 octobre 2019.

kazakh demeurent importantes, notamment en raison de l'héritage soviétique des infrastructures, des contraintes géographiques du territoire et des limites persistantes en matière de gestion et d'entretien. Sur les quelque 16 000 kilomètres de voies administrés par la compagnie ferroviaire nationale KTZ (*Kazakhstan Temir Joly*), moins de 5 000 kilomètres sont électrifiés, tandis que la grande majorité des lignes reste à voie unique¹¹. À cela s'ajoute le vieillissement généralisé des infrastructures, dont une part importante remonte à l'époque soviétique. Plusieurs acteurs internes du secteur ferroviaire kazakh soulignent ainsi les problèmes chroniques d'entretien, de vétusté et de gestion qui affectent le réseau¹².

Conscient de ces limites, le président Kassym-Jomart Tokaïev a engagé ces dernières années d'ambitieux programmes de modernisation et d'expansion, avec pour objectif de rénover près de 11 000 kilomètres de voies existantes et de construire plus de 5 000 kilomètres de nouvelles lignes d'ici 2030.¹³ Malgré l'accélération des travaux, l'ampleur du défi reste considérable compte tenu de la taille du territoire kazakh. Plusieurs

années seront encore nécessaires avant que les problèmes structurels d'entretien et de vétusté puissent être durablement corrigés.

Au-delà des infrastructures, le matériel roulant constitue lui aussi une limite importante au développement du *Middle Corridor*. La majeure partie des locomotives et des wagons exploités par le Kazakhstan date de la fin de la période soviétique et approche aujourd'hui de la fin de son cycle de vie opérationnel. En 2019, 57,5 % des locomotives diesel, 78,7 % des locomotives électriques et près de 50 % des wagons exploités par KTZ étaient en service depuis plus de 25 ans¹⁴. Cette ancienneté pèse lourdement sur les coûts de maintenance, ralentit les convois et réduit l'efficacité générale du transport de marchandises à travers le corridor transcaspien.

Afin de remédier à cette situation, Astana a engagé plusieurs programmes de renouvellement du matériel roulant. En 2024, KTZ a notamment commandé 117 locomotives électriques au groupe français Alstom¹⁵, tandis qu'un contrat portant sur environ 300 locomotives diesel a été

11. Asian Development Bank (ADB), « [Railway Sector Assessment for Republic of Kazakhstan](#) », mars 2021, p. 2.

12. AKHMEDOV Erjan, « [Problems of and Prospects for the Development of Railway Infrastructure in Kazakhstan](#) », *E3S Web of Conferences*, vol. 471, 2024.

13. Trend News Agency, « [Tokayev Outlines Plans for Kazakhstan's Railway Sector Development](#) », *Trend.az*, 19 janvier 2026.

14. Selon les données officielles de l'Agency for

Strategic Planning and Reforms de la République du Kazakhstan, citées par ASHIMOVA Balgyn et al., « [Environmental Hazards of the Railway Infrastructure of Kazakhstan](#) », *Sustainability*, vol. 15, n°2, 2023, note 11.

15. BATRAK Olesandr, « [Alstom Will Deliver 117 Locomotives to Modernize Kazakhstan's Railways by 2028](#) », *Railway Supply*, 5 novembre 2024.

16. BURNA-ASEFI Sophia Nina, « [What to Make of the \\$4.2 Billion Kazakhstan-US Locomotive Deal ?](#) », *Royal United Services Institute Commentary*, 7 octobre 2025.

conclu fin 2025 avec l'entreprise américaine *Wabtec*¹⁶. Malgré leur importance, ces acquisitions demeurent insuffisantes au regard des besoins du réseau, qui compte actuellement 1967 locomotives¹⁷. Le renouvellement des wagons connaît des limites similaires. Bien que de nouvelles voitures soient achetées chaque année, les volumes restent modestes, alors même que le trafic est-ouest du *Middle Corridor* continue d'augmenter rapidement¹⁸. Cette inadéquation croissante entre la hausse des flux commerciaux et les capacités matérielles du réseau constitue ainsi l'un des principaux défis auxquels le corridor transcaspien devra faire face au cours des prochaines années.

1.2. Le goulot caspien ou l'enjeu de la multimodalité

Après la traversée des steppes d'Asie centrale se dresse un obstacle géographique majeur : la mer Caspienne, plus vaste étendue d'eau intérieure salée au monde. Pour contourner les espaces russes et iraniens, perçus comme politiquement instables ou soumis aux sanctions occidentales, la traversée de cette mer enclavée s'impose. Toutefois, cette interface maritime constitue également l'un des segments les plus fragiles et les plus complexes du *Middle Corridor*.

Au cours de la dernière décennie, les ports kazakhs et azerbaïdjanais de la Caspienne

ont bénéficié d'importants investissements publics et privés destinés à accompagner la montée en puissance du corridor transcaspien. Malgré ces efforts, plusieurs organisations et analystes soulignent encore les limites structurelles des infrastructures portuaires régionales. Dans un rapport publié à la fin de l'année 2023, l'Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE) mettait notamment en évidence les retards techniques affectant les ports kazakhs et, dans une moindre mesure, azéris, lesquels contribuent à des phénomènes de congestion et de ralentissement ayant un impact direct sur les coûts logistiques et les délais de livraison du fret¹⁹.

Le principal défi auquel ces infrastructures sont confrontées réside dans la capacité à assurer efficacement le transfert intermodal entre le rail et le transport maritime. Or, cette opération demeure aujourd'hui lente et complexe en raison du manque d'installations spécialisées adaptées aux flux contemporains de marchandises ainsi que du vieillissement d'une partie importante des équipements portuaires. En conséquence, alors même que les échanges entre la Chine, l'Asie centrale et l'Europe continuent d'augmenter, les ports de Bakou et d'Aktau connaissent des difficultés croissantes de congestion et demeurent incapables d'exploiter pleinement leur potentiel

17. OMIRGAZY Dana, « [Kazakhstan Overhauls Railway Infrastructure to Cement Role as Global Transit Hub](#) », *The Astana Times*, 21 août 2025.

18. ASSYLKHANOV Assylbek, « [The Middle Corridor's Impact on Kazakhstan](#) », *OSCE Academy in*

Bishkek, Research Paper #5, Août 2025.

19. OECD, [Realising the Potential of the Middle Corridor](#), Paris, OECD Publishing, 2023.

20. World Bank, [The Middle Trade and Trans-](#)

opérationnel²⁰. Le manque d'équipements adaptés au chargement rapide des marchandises à bord des navires constitue l'un des principaux goulets d'étranglement. Plusieurs années seront encore nécessaires avant que ces installations puissent être pleinement optimisées.

Aux limites portuaires s'ajoute un second problème structurel : l'insuffisance des capacités maritimes disponibles sur la Caspienne. Le nombre de navires actuellement en service demeure trop faible pour absorber durablement l'augmentation des flux commerciaux transitant entre les rives orientales et occidentales de la mer, séparées par près de 500 kilomètres²¹. À la fin de l'année 2024, le Kazakhstan ne disposait ainsi que de sept navires réellement mobilisables pour le transport de marchandises sur une flotte totale de dix-sept bâtiments et pétroliers²². L'Azerbaïdjan possède quant à lui la flotte commerciale la plus importante de la Caspienne grâce à la société d'État ASCO (Compagnie maritime caspienne d'Azerbaïdjan), qui exploite plus de cinquante navires et bénéficie des principaux chantiers navals de la région. Toutefois, seule une partie de cette flotte est affectée au *Middle Corridor*. Cette insuffisance chronique de navires

crée une pression permanente sur les capacités de transport intermodal et limite mécaniquement l'expansion actuelle et future du corridor transcasprien.

Le caractère fermé de la mer Caspienne complique en outre toute augmentation rapide des capacités maritimes disponibles. Si Bakou possède les infrastructures industrielles nécessaires à la construction de nouveaux bâtiments, les priorités actuelles de l'Azerbaïdjan concernent principalement le développement d'une flotte pétrolière destinée à soutenir les exportations de brut kazakh vers l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC)²³. Les cargos destinés au transport conteneurisé se retrouvent ainsi en concurrence directe avec les navires pétroliers dans les stratégies de développement naval régionales. Cette situation est renforcée par la volonté croissante du Kazakhstan de réduire sa dépendance stratégique au *Caspian Pipeline Consortium* (CPC), infrastructure reliant les gisements pétroliers kazakhs au port russe de Novorossiïsk et partiellement administrée par Moscou²⁴.

Le Kazakhstan, de son côté, dispose de capacités de construction navale très limitées²⁵. Bien qu'Astana ait commandé

[port Corridor : Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030](#), novembre 2023.

21. NURSEIIT Nurlan, *loc. cit.*

22. URCIUOLO Luca, « [The Middle Corridor's Reality Check : Advancements and Challenges in Port Infrastructure](#) », *ELIAS Policy Brief*, février 2025.

23. VAN DER MEER Douwe, « [Europe's Quest for Critical Raw Materials across the Caspian Sea : A Stranded Flagship ?](#) », *The Hague Research Institute*, 10 mars 2025.

24. SUKHANKIN Sergey, *La mer Caspienne, pôle énergétique émergent : opportunités et limites*, *Russie.Eurasie.Visions*, n°138, IFRI, février 2025.

25. VAN DER MEER, Douwe, *loc. cit.*

sept nouveaux navires à l'Azerbaïdjan et aux Émirats arabes unis en 2024, seuls deux d'entre eux sont des porte-conteneurs, ce qui demeure insuffisant au regard de la croissance continue des flux commerciaux du corridor transcaspéen²⁶.

Au-delà des défis logistiques et infrastructurels, la mer Caspienne est également confrontée à une menace environnementale majeure susceptible d'affecter durablement la viabilité du *Middle Corridor*. Comme de nombreux espaces maritimes dans le monde, la Caspienne subit depuis plusieurs décennies une baisse progressive de son niveau d'eau sous l'effet combiné du changement climatique et des pressions humaines. Selon les données récentes, le niveau de la mer Caspienne recule désormais à un rythme pouvant atteindre 20 à 30 centimètres par an. Sous l'effet combiné du réchauffement climatique et de l'augmentation de l'évaporation, la mer a perdu plus de deux mètres de hauteur depuis le début des années 2000²⁷. Cette situation s'explique aussi par la surexploitation du fleuve Volga, qui assure plus de 85 % de l'apport hydrique alimentant la Caspienne, la Russie utilisant massivement les eaux du fleuve pour l'irrigation agricole et la gestion de barrages hydroélectriques, ce qui réduit dangereusement le débit alimentant la mer

intérieure.

À moyen et long terme, l'assèchement progressif de la mer Caspienne menace directement la viabilité des infrastructures portuaires régionales. Si le port kazakh d'Aktau apparaît relativement moins exposé, les rivages de Bakou ainsi que ceux des ports turkmènes potentiellement intégrables au *Middle Corridor* figurent parmi les zones les plus vulnérables²⁸. Le recul des eaux pourrait progressivement éloigner certaines installations portuaires de plusieurs dizaines de kilomètres du littoral, compromettant leur rentabilité et leur fonctionnement futur.

Face à cette situation, Astana a lancé en 2025 des opérations de désensablement dans le port d'Aktau afin d'accueillir des navires de plus grande capacité et de limiter les effets de la baisse du niveau des eaux²⁹. Malgré quelques discussions entre les États riverains et la Russie, aucune stratégie régionale coordonnée n'a toutefois encore émergé afin de répondre à cette menace environnementale. Or, cette dernière fait désormais peser une véritable épée de Damoclès non seulement sur le développement du *Middle Corridor*, mais également sur les quelque quinze millions de personnes qui dépendent quotidiennement de la mer Caspienne.

26. ISMAILOV Vagit, « [Kazakhstan to Construct Seven New Offshore Vessels](#) », *The Times of Central Asia*, 20 août 2024.

27. « [Caspian Sea Is Shrinking, and Faster Than We May Think](#) », *The Astana Times*, 16 septembre 2025 ; AKHUNDOV Khazar, « [Shipping in Shallowing Caspian Sea - Challenges and Solutions](#) », *Caliber.Az*, 9 mai 2024.

28. COURT Rebecca *et al.*, « [Rapid decline of Caspian Sea level threatens ecosystem integrity, biodiversity protection, and human infrastructure](#) », *Communications Earth & Environment*, vol. 3, n°12, 2025, p. 1-12.

29. ZHAZETOVA Zanel, « [Kazakhstan Is Set to Deepen the Port of Aktau](#) », *Kursiv.media*, 18 février 2025.

1.3. La voie turco-géorgienne ou les limites du débouché occidental

Après la traversée de la mer Caspienne, les flux commerciaux du *Middle Corridor* poursuivent leur route à travers les reliefs accidentés du Caucase du Sud. Depuis Bakou, les marchandises transitent vers les ports géorgiens de la mer Noire ou empruntent la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) en direction de l'Anatolie, avant de rejoindre les détroits turcs via le tunnel ferroviaire sous-marin de Marmaray et, finalement, les marchés européens après un trajet de plus de deux semaines. Toutefois, cette portion occidentale du corridor demeure confrontée à d'importantes contraintes techniques et logistiques qui limitent, là encore, la fluidité et les capacités de transit de la route transcaspienne.

Sur les rives de la mer Noire, les ports géorgiens de Poti et de Batoumi rencontrent des difficultés liées à une vétusté comparables à celles observées sur la Caspienne. Bien que la Géorgie constitue depuis plusieurs décennies un carrefour essentiel entre l'Europe, le Caucase et l'Asie centrale, le pays ne dispose toujours pas d'un

véritable port en eaux profondes capable d'accueillir des navires de grande capacité³⁰. Les installations portuaires et les espaces dédiés au transfert intermodal demeurent insuffisamment adaptés à l'augmentation du volume de conteneurs acheminés par voie ferroviaire, ce qui provoque régulièrement des phénomènes de congestion³¹.

Dans ce contexte, le projet du port en eaux profondes d'Anaklia apparaît comme un enjeu stratégique majeur. Après plus de quinze années marquées par des blocages politiques, commerciaux et diplomatiques, le projet a finalement été relancé en 2024 grâce à un consortium sino-singapourien³². Si le lancement des travaux représente une avancée importante pour le corridor, plusieurs défis demeurent entiers. D'une part, la construction du port ne devrait être achevée qu'à la fin de la décennie³³. D'autre part, les infrastructures ferroviaires et routières reliant Anaklia au reste du réseau géorgien restent encore insuffisamment développées pour absorber un flux de marchandises en croissance rapide. Le succès du débouché géorgien dépendra donc autant de l'achèvement du port lui-même que de la modernisation des infrastructures de transport qui doivent le desservir³⁴.

30. HESS Maximilian et OTARASHVILI Maia, « [Georgia's Doomed Deep-Sea Port Ambitions: Geopolitics of the Cancelled Anaklia Project](#) », *Foreign Policy Research Institute*, 2 octobre 2020.

31. OECD, *Realising the Potential of the Middle Corridor*, op. cit.

32. MENABDE Giorgi, « [Georgia's Anaklia Deep-Water Port Becomes Chinese Geopolitical Project](#) », *Eurasia Daily Monitor*, vol. 21, Issue 87, 6

juin 2024.

33. PIRTSKHALAVA Giorgi, « [Georgia in "Middle Corridor": Anaklia Port, Undersea Cable and New Routes](#) », *JAMnews*, 11 février 2026.

34. BEIFERT Anatoli, JIKIA Davit, MANGOSHVILI Giorgi et SAKVARELIDZE Nika, « [Port-Hinterland Integration in the South Caucasus: Based on Infrastructure Assessment of Anaklia Sea Port within the Middle Corridor](#) », communication présentée

Par voie terrestre, plus de 1400 kilomètres de voies ferrées séparent Kars, principal point d'entrée du corridor en Turquie, du tunnel ferroviaire de Marmaray reliant les rives asiatique et européenne d'Istanbul. Or, sur cet axe stratégique, plus de 660 kilomètres de lignes situées entre Kars et Divriği, dans l'Est anatolien, demeurent non électrifiés et insuffisamment dimensionnés pour absorber l'augmentation progressive du trafic provenant de la ligne BTK.

Cette situation apparaît d'autant plus problématique que la ligne Bakou-Tbilissi-Kars a récemment fait l'objet d'importants travaux de modernisation lui permettant, en théorie, d'atteindre une capacité de transit annuelle de 5 millions de tonnes de marchandises³⁵. L'insuffisance des infrastructures ferroviaires anatoliennes crée ainsi un effet de saturation qui limite fortement le trafic.

Conscientes de cet enjeu stratégique, les autorités turques ont engagé, avec le soutien d'institutions financières internationales, un vaste programme de modernisation du tronçon oriental du réseau ferré anatolien. À la fin de l'année 2024, la Banque mondiale et l'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ont respectivement accordé à Ankara des prêts de 656 millions et de 249 millions USD afin de financer l'électrification, la modernisation et l'augmentation des capacités de cette section du corridor³⁶. Toutefois, les travaux n'ayant débuté qu'en 2025, leur finalisation n'est pas attendue avant 2030³⁷, sans compter les possibles retards techniques ou budgétaires susceptibles d'affecter le calendrier initial. Ainsi, bien que le verrou ferroviaire anatolien semble progressivement en voie d'être résorbé, plusieurs années seront encore nécessaires avant que ces investissements ne produisent des effets tangibles.

à la 25th International Multi-Conference Reliability and Statistics in Transportation and Communication, Riga, novembre 2025.

35. « [L'extension de la voie ferrée Bakou-Tbilissi-Kars s'achève, portant le volume de fret à 5 millions de tonnes](#) », *La Gazette d'Azerbaïdjan*, 8 mai 2024.

36. World Bank, « [World Bank Approves \\$660 Million for Türkiye to Expand Low-Carbon Rail Network to Boost Growth and Jobs](#) », 5 décembre 2024.

37. Asian Infrastructure Investment Bank, « [Eastern Türkiye Middle Corridor Railway Development Project](#) », 12 décembre 2024.

2. L'interopérabilité administrative et douanière : le talon d'Achille du *Middle Corridor*

Au-delà des insuffisances infrastructurelles, la principale faiblesse du *Middle Corridor* réside dans la fragmentation administrative, réglementaire et douanière qui caractérise l'espace transcaspien. Les lourdeurs bureaucratiques, la multiplicité des régimes douaniers et l'absence d'harmonisation des procédures de transit ralentissent la circulation des marchandises et réduisent fortement la compétitivité du corridor. Contrairement aux défis techniques, ces obstacles ne peuvent être résolus par les seuls investissements matériels. Leur dépassement suppose une coordination politique étroite entre les États du TITR ainsi qu'une harmonisation progressive de leurs cadres administratifs, logistiques et douaniers.

L'un des principaux défis administratifs du *Middle Corridor* réside dans la coexistence de deux systèmes ferroviaires fondés sur des écartements de rails différents. L'Union européenne, la Chine et la Turquie utilisent un écartement standard de 1435 mm, tandis que les États issus de l'espace post-soviétique ont hérité du modèle russe de 1520 mm³⁸. Cette divergence technique constitue non seulement une contrainte logistique majeure, mais également une source de fragmentation administrative

dans la gestion du transport ferroviaire eurasiatique.

Cette dualité a contribué à l'émergence de deux régimes juridiques et documentaires distincts régissant les transports ferroviaires internationaux. D'un côté, les États européens s'appuient sur le système CIM (*Contrat de transport international ferroviaire de marchandises*), encadré par la COTIF (*Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*). De l'autre, la Chine et les États de l'espace post-soviétique utilisent le régime SMGS (*Accord sur le transport international de marchandises*), administré par l'OSJD (*Organisation pour la coopération des chemins de fer*). Dans le cadre du *Middle Corridor*, cette coexistence institutionnelle complique les opérations de transit, notamment lors des passages frontaliers et des transferts intermodaux entre le rail et le transport maritime. La création, dès 2006, d'un document de transport unifié CIM-SMGS a permis d'atténuer une partie des lourdeurs bureaucratiques liées à cette fragmentation normative. Toutefois, cet instrument reste imparfaitement appliqué et insuffisamment reconnu sur l'ensemble du corridor transcaspien, ce qui continue de générer des incohérences administratives et des retards dans le traitement des

38. WANG Chengjin et al., « [Spatial Pattern and Developing Mechanism of Railway Geo-Systems Based on Track Gauge : A Case Study of Eurasia](#) »,

Journal of Geographical Sciences, vol. 30, n°8, 2020, p. 1283-1306.

marchandises³⁹.

À ces difficultés s'ajoute une fragmentation linguistique persistante, qui ressort clairement à la lecture du *CIM/SMGS Consignment Note Manual* élaborée conjointement par le CIT et l'OSJD⁴⁰. Le document révèle en effet la coexistence de plusieurs espaces linguistiques au sein d'un même dispositif administratif ferroviaire : les formulaires relevant du régime SMGS doivent être principalement rédigés en russe – et, dans les échanges avec la Chine, également en mandarin – tandis que les sections relevant du système CIM reposent sur l'usage de l'anglais, du français ou de l'allemand. Cette pluralité linguistique complexifie les procédures administratives pour les opérateurs logistiques, alourdit les échanges documentaires entre juridictions et constitue un obstacle supplémentaire à la fluidité du transit.

Depuis plus de deux décennies, plusieurs initiatives visent à rapprocher les cadres normatifs ferroviaires eurasiatiques afin d'établir un système administratif plus intégré. Le Protocole de Vilnius, élaboré dans le cadre de la COTIF, devait notamment favoriser l'émergence progressive d'un espace ferroviaire eurasiatique harmonisé reposant sur des standards communs et un document de transit unique. Toutefois, seuls

51 États ont ratifié ce protocole, et plusieurs acteurs centraux du *Middle Corridor* – dont la Chine, le Kazakhstan et la majorité des États d'Asie centrale – demeurent absents de cet arrangement institutionnel, limitant considérablement sa portée effective⁴¹.

Malgré les mécanismes d'articulation entre les régimes CIM et SMGS, l'espace ferroviaire eurasiatique reste fragmenté entre plusieurs systèmes juridiques et techniques partiellement incompatibles. Dans plusieurs États d'Asie centrale et du Caucase, l'application incomplète des appendices de la COTIF empêche notamment l'utilisation continue d'une lettre de voiture CIM unique, obligeant les opérateurs à changer de régime documentaire aux frontières. Ces transitions multiplient les opérations administratives, allongent les délais de transit et accroissent les risques d'erreurs. Les divergences touchent également les règles de responsabilité des transporteurs, l'homologation du matériel roulant ainsi que les normes d'utilisation des wagons et d'accès aux infrastructures, compliquant la circulation continue des convois internationaux. Ainsi, une partie importante de l'avantage de rapidité théoriquement offert par le *Middle Corridor* continue d'être absorbée par les coûts administratifs, les lenteurs bureaucratiques et les opérations de transition aux frontières.

39. OECD, *Realising the Potential of the Middle Corridor*, op. cit.

40. « [CIM/SMGS Consignment Note Manual](#) », *International Rail Transport Committee (CIT)* et *Organisation for Co-operation between Railways*,

24 mars 2022.

41. « [Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices](#) », Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), 2025.

3. Défis géopolitiques autour de la Caspienne

Depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine en février 2022 et dans un contexte de déstabilisation croissante des routes maritimes traditionnelles, notamment en mer Rouge, le *Middle Corridor* s'est progressivement imposé comme une alternative régionale crédible aux axes traditionnels via la Russie. Toutefois, cette montée en puissance ne doit pas occulter les fragilités géopolitiques qui traversent l'espace transcasprien. Malgré une stabilité apparente, cette région demeure marquée par des tensions persistantes, des conflits non résolus et des rivalités de puissance susceptibles d'affecter durablement le développement du corridor.

Si l'espace transcasprien bénéficie depuis le début des années 2020 d'une relative stabilité, celle-ci demeure profondément inégale et dépend largement des équilibres politiques propres aux États du Caucase du Sud. Cette région reste structurée par les antagonismes historiques opposant l'Arménie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie, mais également par les relations complexes qu'entretiennent ces États avec la Russie, puissance qui aspire à un rôle hégémonique dans ce qu'elle considère son « étranger proche ». Ces rivalités ont donné naissance à deux conflits post-soviétiques majeurs

dont les conséquences continuent de peser sur la sécurité du *Middle Corridor* : le conflit arméno-azerbaïdjanais, dont le règlement progresse, mais demeure inachevé, et le contentieux opposant la Géorgie à Moscou autour de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud, dont la résolution apparaît encore bien lointaine.

3.1. Arménie–Azerbaïdjan : vers une paix durable ?

Depuis la guerre de 2020, qui s'est soldée par une importante défaite arménienne et la reconquête par Bakou d'une partie substantielle des territoires perdus dans les années 1990, l'équilibre géopolitique du Caucase du Sud s'est profondément transformé. Cette recomposition s'est accélérée en septembre 2023 avec l'offensive de l'Azerbaïdjan contre le Haut-Karabakh, qui a entraîné la disparition *de facto* de l'Artsakh⁴² et l'exode massif de la population arménienne de l'enclave. Dans la foulée de cette victoire militaire, le retrait progressif des forces russes de maintien de la paix déployées depuis 2020 a consacré l'affaiblissement de l'influence sécuritaire du Kremlin dans la région. Bien que le risque d'une reprise immédiate d'un conflit

42. Mieux connu sous le nom du Haut-Karabakh, autrefois région autonome à majorité arménienne de la République socialiste soviétique d'Azerbaïdjan dont la volonté de rattachement à l'Arménie fut à l'origine d'une guerre victorieuse pour les Arméniens (1988-1994) qui sera suivie d'une reconquête par les forces azéries à l'automne 2020,

prélude à la dissolution complète de l'autonomie en septembre 2023 et à l'exode de la plupart des 120 000 Arméniens qui y habitaient encore. Voir BREAUULT Yann et MARAIS Cyprien, « [Sortir du giron de la Russie ? L'avenir de l'Arménie dans l'OTSC](#) », *Note d'Analyse du GRIP*, 23 septembre 2025.

de haute intensité entre Erevan et Bakou semble aujourd'hui relativement contenu, les tensions frontalières, les différends territoriaux persistants et les ambitions régionales concurrentes continuent d'entretenir une instabilité latente dans le Caucase du Sud⁴³.

La déclaration trilatérale annoncée à Washington le 8 août a certes permis d'esquisser une solution autour du corridor reliant l'Azerbaïdjan continental au Nakhitchevan à travers le territoire arménien dans le cadre du projet TRIPP⁴⁴. Toutefois, de nombreuses interrogations persistent quant à l'avenir de cette infrastructure ferroviaire et autoroutière de 43 kilomètres, qui devrait être administrée par un consortium arméno-américain⁴⁵. Les débats portent notamment sur le maintien effectif de la souveraineté arménienne sur cet axe, sur les modalités concrètes de fonctionnement de cette route stratégique, ainsi que sur la faisabilité politique d'une paix durable entre les deux États⁴⁶.

L'ouverture éventuelle de la frontière turco-arménienne, fermée depuis 1993, pourrait transformer profondément la géographie du *Middle Corridor* en réduisant les distances entre Bakou et l'Europe tout en ouvrant de nouveaux débouchés ferroviaires régionaux⁴⁷. Néanmoins, ces avancées restent conditionnées à la signature d'un accord de paix formel entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan⁴⁸. Or, Bakou, désormais en position de force, exige une révision de la Constitution arménienne afin d'en retirer toute référence à l'Artsakh mentionnée dans la déclaration d'indépendance de 1990. Cette condition, présentée par les autorités azerbaïdjanaises comme non négociable, devrait être soumise à un référendum après les élections législatives arméniennes de juin 2026, alors même qu'elle suscite déjà une forte opposition au sein de la société arménienne. D'ailleurs, même si son influence est en déclin, il n'est pas certain que Moscou renonce à s'immiscer dans les affaires internes de l'Arménie pour freiner le développement de ce nouvel axe⁴⁹.

43. KHACHATUROVA Anita, « [Le Haut-Karabakh arménien : suite et fin](#) », *The Conversation*, 7 décembre 2023.

44. DE LA GARANDERIE Martin, « [La TRIPP, un vrai chemin vers la paix entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan ?](#) », *Réseau d'analyse stratégique*, 25 novembre 2025.

45. GULIYEV Farid, « [Power TRIPP : The Trump Route and the Logic of Transactional Diplomacy](#) », *Geopolitical Monitor*, 5 février 2026.

46. OHANJANYAN Marina, « [Armenia and Azer-](#)

[baijan: Peace or Pause ?](#) », Clingendael Institute, septembre 2025, p. 3-4.

47. GAFARLI Turan, « [Unlocking the Potential in the South Caucasus : The Zangezur Corridor's Impact on the Trans-Caspian International Transport Route \(Middle Corridor\)](#) », *Perceptions*, vol. 29, n°2, 2025, p. 148-173.

48. « [Bloomberg : Turkey Weighing Reopening of Armenia Border within Six Months](#) », *Georgia Today*, 5 décembre 2025.

49. BREAUULT, Yann et Cyprien MARAIS, *loc. cit.*

3.2. Géorgie–Russie : l'incertitude sécuritaire du verrou caucasien

À la différence du dossier arméno-azerbaïdjanais, le conflit opposant la Géorgie à la Russie autour de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud ne semble aujourd'hui suivre aucune trajectoire de résolution diplomatique⁵⁰. Depuis l'effondrement de l'Union soviétique, les relations entre Tbilissi et Moscou demeurent marquées par une profonde méfiance, aggravée par la guerre russo-géorgienne de 2008 ainsi que par la politique de « *borderization* »⁵¹ menée par la Russie le long des lignes de séparation des territoires sécessionnistes.

Face à cette pression constante, les élites géorgiennes ont longtemps cherché à ancrer le pays dans les structures euro-atlantiques à travers un rapprochement avec l'OTAN puis avec l'Union européenne⁵². Cette orientation a toutefois connu une inflexion majeure à

partir de 2024 avec l'adoption d'une loi sur les « agents étrangers », d'ailleurs largement inspirée du modèle russe⁵³, et suivie de la réélection contestée du parti *Rêve géorgien* à la fin de la même année⁵⁴. Ces événements ont plongé la Géorgie dans une crise politique interne et marqué un tournant autoritaire caractérisé par le gel unilatéral du processus d'intégration européenne ainsi que par une répression accrue des mouvements pro-occidentaux⁵⁵.

Bien que le gouvernement géorgien semble désormais privilégier une forme d'accommodement pragmatique avec Moscou⁵⁶, notamment à travers le renforcement des importations de gaz russe, les tensions russo-géorgiennes continuent de représenter une menace structurelle pour la sécurité du *Middle Corridor*⁵⁷. Une grande partie des infrastructures stratégiques du corridor, notamment la ligne BTK et les routes reliant Bakou aux ports de la mer Noire, se situent à moins de cent kilomètres des frontières *de facto* abkhazes

50. VASADZE Gela, « [Very Close Enemies : Russian - Georgian Relations](#) », *BESA Center Perspectives Papers*, Report n°16, 17 novembre 2023.

51. MERABISHVILI Gela, « [Borderization in Georgia : A Mobility Perspective](#) », *Mobilities*, vol. 20, n°6, 2025, p. 1059-1078.

52. VERLUISE Pierre, « [OTAN, UE, Géorgie : quel calcul ?](#) », *Diploweb*, 11 février 2025.

53. GOEDEMANS Marc, « [What Georgia's Foreign Agent Law Means for Its Democracy](#) », *Council on Foreign Relations*, 21 août 2024.

54. CHIKHLADZE Mariam, « [Legitimacy Crisis:](#)

[How Georgia's Elections Were Rigged](#) », *Georgian Politics after the Parliamentary Elections, Caucasus Analytical Digest*, n°141, mars 2025, p. 2-7.

55. HOPKINS Karl et MAHLE Melissa B., « [Georgian Dream Puts Breaks on EU Accession, Escalating Geopolitical Risks](#) », *StepToe - Stepwise Risk Outlook*, 27 novembre 2024.

56. CHEDIA Beka, « [Georgia Drifting Back into Russia's Orbit](#) », *Eurasia Daily Monitor*, 1 décembre 2026.

57. Eurasianet, « [Georgia Scrambles After Leak Reveals Rising Dependence on Russian Gas](#) », *OilPrice.com*, 26 janvier 2026.

et ossètes soutenues par la Russie, faisant de ces infrastructures des cibles potentielles en cas d'escalade régionale. Cette vulnérabilité n'est pas théorique. Lors de la guerre de 2008, l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC), déjà victime d'un sabotage quelques jours auparavant, avait vu son activité suspendue pendant plusieurs semaines par BP en raison des risques sécuritaires⁵⁸. Aujourd'hui, les inquiétudes se concentrent particulièrement autour du futur port en eaux profondes d'Anaklia, relancé en 2024 avec le soutien de consortiums chinois⁵⁹. Depuis 2022, la Russie a considérablement renforcé sa présence navale dans la base abkhaze d'Ochamchire, située à seulement 35 kilomètres du futur port géorgien⁶⁰. Des travaux d'extension et de dragage y ont

été entrepris afin d'accroître les capacités opérationnelles de la marine russe en mer Noire.

Au-delà de sa fonction logistique destinée à protéger une partie de la flotte russe des frappes ukrainiennes visant Novorossiïsk⁶¹, cette base permet également à Moscou de renforcer son contrôle stratégique sur l'Abkhazie et de disposer d'un point d'appui avancé à proximité immédiate des infrastructures du *Middle Corridor*. En cas de détérioration majeure des relations russo-géorgiennes, cette proximité offrirait potentiellement à la Russie des capacités accrues de surveillance, de sabotage ou de pression militaire sur les débouchés géorgiens du corridor transcasprien.

58. MARDIROSSIAN Florence, « [Géorgie-Russie, les enjeux de la crise](#) », *Le Monde diplomatique*, 15 août 2008.

59. MENABDE, Giorgi, « [Georgia's Anaklia Deep-Water Port Becomes Chinese Geopolitical Project](#) », *Eurasia Daily Monitor*, 6 juin 2024.

60. KAKACHIA Kornely et MINESASHVILI Sa-

lome, « [Russia's Intended Naval Base in Ochamchire : Implications for Georgian and Black Sea Security](#) », *PONARS Eurasia*, Policy Memo n°884, mars 2024.

61. KHOMENKO Ivan, « [Ukraine Damages Five Russian Warships in Massive Strike on Novorossiysk Naval Base](#) », *United24 Media*, 4 mars 2026.

Conclusion

Porté par les recompositions géopolitiques provoquées par la guerre en Ukraine, les tensions croissantes au Moyen-Orient et la fragilisation des routes commerciales traditionnelles, le *Middle Corridor* s'est progressivement imposé comme l'un des principaux axes émergents du commerce continental eurasiatique. Toutefois, malgré cette dynamique favorable, sa transformation en véritable alternative structurelle aux corridors trans-eurasiatiques existants demeure inachevée et confrontée à de nombreuses contraintes.

Les fragilités infrastructurelles qui affectent l'ensemble de la route transcaspicienne continuent de limiter sa compétitivité et sa capacité d'absorption des flux commerciaux. À ces insuffisances techniques s'ajoutent les lourdeurs administratives, réglementaires et douanières qui fragmentent encore l'espace du TITR et freinent la fluidité du transit intercontinental. Enfin, la stabilité géopolitique de cet étranger proche constitue également une condition essentielle à la consolidation du *Middle Corridor*. L'avenir du corridor demeure ainsi étroitement lié à plusieurs variables stratégiques majeures. Les plus importantes demeurent l'issue de la guerre en Ukraine et la capacité du Kremlin à maintenir son influence sur l'espace post-soviétique, l'évolution des tensions au Moyen-Orient et le risque d'extension de la guerre en Iran, mais à plus long terme, l'avenir des

relations commerciales sino-européennes, dont l'intensification soulève certaines inquiétudes concernant les surcapacités industrielles chinoises, les distorsions concurrentielles liées aux subventions étatiques ainsi que l'accroissement des dépendances stratégiques européennes dans plusieurs secteurs technologiques et industriels⁶².

Si le *Middle Corridor* ne saurait concurrencer le transport maritime en volume, il s'affirme néanmoins comme une voie plus rapide, plus flexible et potentiellement plus sécurisée dans un contexte international marqué par la fragmentation croissante des routes commerciales mondiales. Son essor illustre plus largement le retour de l'Eurasie au centre des rivalités de puissance contemporaines. Les conflits, tensions et recompositions qui traversent aujourd'hui l'espace eurasiatique rappellent que les luttes pour le contrôle des axes continentaux, loin d'avoir disparu avec la fin de la guerre froide, demeurent au cœur des dynamiques stratégiques du 21^e siècle. En d'autres termes, le *Middle Corridor* apparaît moins comme un projet logistique que comme l'expression géo-économique d'une reconfiguration plus profonde de l'ordre international. Plus d'un siècle après les réflexions du géographe britannique Halford Mackinder sur le *Heartland*⁶³, l'Eurasie continue de constituer l'un des principaux pivots de la puissance mondiale.

62. ZIMMERMANN Antonia, VERHELST Koen et MACKENZIE Lucia, « [EU-China trade relations are in the deep freeze. They could be about to get even icier](#) », *Politico*, 8 janvier 2026.

63. MACKINDER, Halford J., *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*, New York (NY), Henry Holt and Company, 1919.



Le GRIP a pour objectif la recherche et l'information sur les questions de paix et de sécurité internationales. Ses travaux portent sur :

- les conflits armés, leur gestion, leur prévention et leur résolution, notamment grâce aux outils du maintien de la paix, ainsi que leurs impacts humains et écologiques ;
- les politiques de sécurité et de défense, notamment au niveau européen ou en Afrique ;
- la production, le commerce, l'usage et le contrôle des armements.

Le GRIP entend contribuer à un monde moins armé et plus sûr en faisant la promotion des valeurs de paix, du règlement pacifique des différends et de la sécurité humaine. Il prend en compte dans ses travaux les conséquences humaines, sociales, économiques et écologiques des activités militaires et de production d'armement.

Le GRIP considère que les enjeux de sécurité et de défense doivent faire l'objet d'un débat démocratique et pluraliste. Il œuvre pour préserver l'accès des citoyen-ne-s, des médias et des décideur-euse-s politiques à une recherche indépendante sur ces questions.

5 BONNES RAISONS DE SOUTENIR LE GRIP

Le GRIP a pour mission d'étudier les conflits et les conditions de la paix. Il le fait dans l'optique de donner aux citoyens, à la société civile et aux élus accès à des analyses indépendantes permettant aux décideurs comme au grand public de renforcer leurs capacités critiques face à des enjeux complexes où s'entremêlent des intérêts politiques et économiques et des conceptions normatives et éthiques parfois contradictoires. En faisant un don au GRIP, vous participez au renforcement de ses moyens et œuvrez à :

1. Développer une recherche indépendante sur la paix ;
2. Consolider les capacités en tant que force de proposition auprès des décideurs politiques ;
3. Garantir l'accès en langue française à une recherche rigoureuse et accessible au public ;
4. Former une relève à qui il incombera de relever les défis de demain ;
5. Préserver l'activité Édition du GRIP qui permet de mettre de l'avant les combats des acteurs au service de la paix qu'ils soient journalistes, médiateurs ou militants des droits de la personne.

Le GRIP ne saurait accomplir efficacement sa mission d'information et de sensibilisation du public sans le soutien de donateurs motivés par la défense de la paix comme bien commun.

En soutenant le GRIP, vous contribuez au renforcement d'une recherche indépendante et de qualité au service de la société civile sur de nombreux sujets sensibles relatifs aux droits humains, aux libertés fondamentales ou encore à la sécurité des personnes. Vous permettez aussi aux chercheurs du GRIP de s'investir dans la formation d'une relève étudiante, en fournissant un encadrement propice à la transmission des savoirs et des compétences nécessaires à l'analyse critique des enjeux de société.

→ Rejoignez-nous sur www.grip.org

→ **Devenez donateur :** IBAN : BE87 0001 5912 8294 BIC/SWIFT : BPO TBE B1