

Inde-Russie-Iran: les nouvelles voies de transport de l'Eurasie

par Matthew Ehret*



Matthew Ehret
(Photo The Cradle.co)

Le «Corridor international de transport nord-sud» (INSTC) n'est plus seulement une «route alternative» tracée sur une planche à dessin, mais présente de nombreux avantages en temps de crise mondiale. Moscou, Téhéran et New Delhi sont désormais les acteurs principaux de la compétition eurasiennne pour les voies de transport.

Les mouvements tectoniques du système mondial se poursuivent et les Etats-nations se rendent rapidement compte que le «grand jeu» tel qu'il était pratiqué depuis l'introduction du système monétaire de *Bretton Woods* après la Seconde Guerre mondiale est terminé.

Cependant, les empires ne disparaissent jamais sans résistance, et l'empire anglo-américain ne fait pas exception: il exagère, menace et bluffe jusqu'à la fin.

La fin d'un ordre

Peu importe le nombre de sanctions imposées par l'Occident à la Russie, les victimes sont avant tout des civils occidentaux. La gravité de cette erreur politique est en effet tel que les pays transatlantiques se dirigent vers la plus grande crise alimentaire et énergétique auto-infligée de l'histoire.

Alors que les représentants de l'«*Ordre international libéral basé sur des règles*»¹ poursuivent leur course à l'anéantissement de toutes les nations qui refusent de jouer selon ces règles, un paradigme bien plus raisonnable a émergé ces derniers mois, qui promet de changer complètement l'ordre mondial.

La solution multipolaire

Nous voyons ici l'ordre alternatif en matière de sécurité et de finance qui a pris la forme du

* Matthew Ehret est Senior Fellow à l'Université américaine de Moscou, fondateur de *Canadian Patriot Review*, de la *Rising Tide Foundation* et auteur de la série *Untold History of Canada*.

Grand Partenariat Eurasien.² Pas plus tard que le 30 juin dernier, le président russe *Vladimir Poutine* a décrit ce nouvel ordre multipolaire, lors du 10^e Forum juridique international à Saint-Petersbourg, comme suit:³

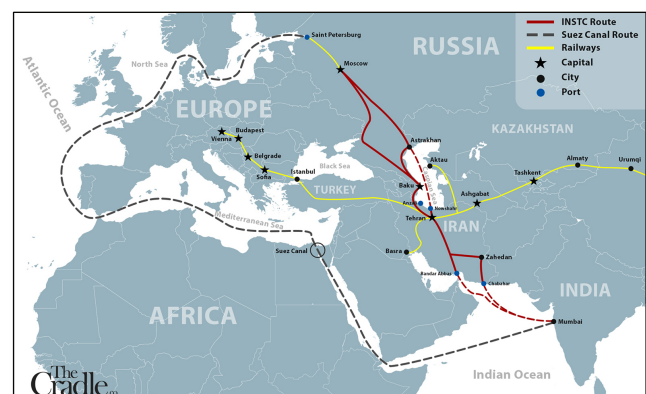
«Un système multipolaire de relations internationales est en train de se mettre en place. Il s'agit d'un processus irréversible qui se déroule sous nos yeux et qui est de nature objective. La position de la Russie et de nombreux autres pays est que cet ordre mondial démocratique et plus juste devrait être construit sur la base du respect et de la confiance mutuels et, bien sûr, sur les principes universellement reconnus du droit international et de la Charte des Nations Unies.»

Depuis la rupture inévitable du commerce occidental avec la Russie après l'éclatement du conflit ukrainien en février, Poutine a été de plus en plus clair sur le fait que la réorientation stratégique des relations économiques de Moscou d'est en ouest doit mettre un accent dramatiquement nouveau sur les *relations nord-sud et nord-est*, non seulement pour la survie de la Russie, mais aussi pour la survie de toute l'Eurasie.

L'un des principaux axes stratégiques de cette réorientation est le *Corridor international de transport nord-sud (INSTC)*,⁴ qui aurait dû être mis en place depuis longtemps.

A propos de ce mégaprojet révolutionnaire, *Poutine a déclaré*⁵ le mois dernier lors de la séance plénière du 25^e Forum économique international de Saint-Petersbourg:

«Afin d'aider les entreprises d'autres pays à développer des relations logistiques et de coopé-



Le corridor international de transport nord-sud (INSTC)

ration, nous travaillons à l'amélioration des corridors de transport, à l'augmentation des capacités ferroviaires, des capacités de transbordement dans les ports de l'Arctique et dans l'est, le sud et d'autres parties du pays, y compris le bassin de la mer Noire d'Azov et le bassin de la mer Caspienne – ils deviendront la section la plus importante du corridor nord-sud, offrant une connexion stable avec le Moyen-Orient et l'Asie du Sud. Nous nous attendons à ce que le trafic de marchandises sur cette route augmente régulièrement dans un avenir proche.»

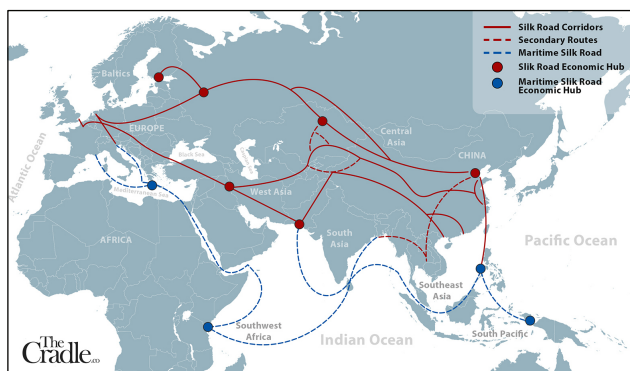
Le moment Phénix de l'INSTC

Jusqu'à récemment, la principale route commerciale pour les marchandises de l'Inde vers l'Europe était le corridor maritime passant par le détroit de Bab El-Mandeb, qui relie le golfe d'Aden à la mer Rouge, via le canal de Suez, très encombré, puis par la Méditerranée et ensuite vers l'Europe via les ports et les corridors ferroviaires/routiers.

Sur cette route dominée par l'Occident, le temps de transit moyen jusqu'aux ports d'Europe du Nord ou de Russie est d'environ 40 jours. Les réalités géopolitiques de l'obsession technocratique occidentale pour la gouvernance mondiale ont rendu cette route contrôlée par l'OTAN très peu fiable.

Bien que l'INSTC soit loin d'être achevé, les marchandises transportées par ce biais de l'Inde vers la Russie terminent leur voyage 14 jours plus tôt que celles transportées par le canal de Suez, avec une réduction globale des coûts de transport de l'ordre de 30 %.

On s'attend à ce que ces chiffres diminuent encore à mesure que le projet progresse. Mais surtout, l'INSTC créerait une nouvelle base pour une coopération internationale gagnant-gagnant, bien plus en harmonie avec l'esprit de la géoéconomie dévoilé par l'*Initiative Belt and Road* (BRI) chinoise en 2013.



L'initiative chinoise «Belt and Road» (BRI)

Coopération plutôt que concurrence

Initialement convenu en septembre 2000 par la Russie, l'Iran et l'Inde, l'INSTC n'a été sérieusement lancé qu'en 2002, bien que beaucoup plus lentement que ne l'espéraient ses architectes.

Ce mégaprojet multimodal de 7200 km intègre directement ou indirectement plusieurs Etats eurasiens dans un réseau unique et étroitement maillé d'interdépendances via des corridors ferroviaires, routiers et maritimes. Le long de chaque axe, de nombreuses possibilités s'offrent à la construction de projets énergétiques, miniers et de zones économiques spéciales (ZES) de haute technologie, qui donnent aux nations participantes le pouvoir économique de sortir leur population de la pauvreté, d'accroître leur stabilité et de renforcer leur pouvoir national de déterminer leur propre destin.

Outre les trois pays fondateurs, dix autres Etats ont rejoint le projet au fil des ans, dont l'Arménie, la Géorgie, la Turquie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la Biélorussie, le Tadjikistan, le Kirghizstan, Oman, la Syrie et même l'Ukraine (bien que ce dernier membre pourrait ne pas rester longtemps à bord). Ces derniers mois, l'Inde a également invité officiellement l'Afghanistan et l'Ouzbékistan à rejoindre l'organisation.⁶

Alors que les groupes de réflexion et les analystes géopolitiques occidentaux tentent de présenter l'INSTC comme un adversaire de la BRI de la Chine, la réalité est que les deux systèmes sont extrêmement synergiques à plusieurs niveaux.

Contrairement à l'économie de bulle spéculative de l'Occident, la BRI et l'INSTC définissent toutes deux la valeur économique et l'intérêt personnel par l'amélioration de la productivité et du niveau de vie dans l'économie réelle. Alors que la pensée à court terme prévaut dans le paradigme à courte vue de Londres et Wall Street, les stratégies d'investissement de la BRI et de l'INSTC sont motivées par une pensée à long terme et un intérêt mutuel.

Il n'est pas dénué d'ironie de constater qu'une telle politique a jadis donné vie aux meilleures traditions de l'Occident, avant que la pourriture de la pensée unipolaire ne prenne le dessus et que l'Occident ne perde sa boussole morale.

Une alternative intégrée

Les deux principaux points d'appui de l'INSTC sont la zone productive de Mumbai, dans la région sud-est de l'Inde, le Gujarat, et le port arc-

tique le plus septentrional de Lavna,⁷ dans la péninsule russe de Kola à Mourmansk.

Il s'agit non seulement du premier port construit par la Russie depuis des décennies, mais aussi, une fois achevé, de l'un des plus grands ports commerciaux du monde, avec une capacité de transbordement prévue de 80 millions de tonnes de marchandises d'ici 2030.

Le port de Lavna fait partie intégrante de la vision russe du développement de l'Arctique et de l'Extrême-Orient et constitue un élément central de l'actuel *Plan global de la Russie pour la modernisation et le développement des infrastructures principales*⁸ et de la *Voie maritime du Nord*,⁹ qui prévoit une multiplication par cinq du trafic de marchandises dans l'Arctique dans les années à venir. Ces projets sont étroitement liés à la *Route de la Soie polaire de la Chine*.¹⁰

Entre ces deux points d'appui, l'INSTC transporte du fret de l'Inde vers le port iranien de Bandar Abbas, où il est chargé sur le rail à double voie vers la ville iranienne de Bafq, puis vers Téhéran, avant d'atteindre le port d'Anzali, au sud de la mer Caspienne.

«Etre comme l'eau»

Etant donné que l'INSTC repose sur un concept flexible, capable de s'adapter à un environnement géopolitique changeant (tout comme la BRI), il existe une multitude de voies de raccordement qui bifurquent de l'axe principal nord-sud avant que les marchandises n'atteignent la mer Caspienne.

Il s'agit notamment d'un corridor oriental et d'un corridor occidental partant de la ville de Bafq vers la Turquie et de là vers l'Europe via le Bosphore, ainsi que d'un corridor oriental reliant Téhéran au Turkménistan, à l'Ouzbékistan et au Kazakhstan, puis à Urumqi en Chine.

Le chemin de fer reste important

Depuis le port d'Anzali, dans le nord de l'Iran, les marchandises peuvent être transportées via la mer Caspienne jusqu'au port russe d'Astrakhan, où elles sont ensuite chargées sur des trains et des camions pour être acheminées vers Moscou, Saint-Pétersbourg et Mourmansk. Inversement, les marchandises peuvent également être transportées par voie terrestre vers l'Azerbaïdjan, où la ligne de chemin de fer Iran-Rasht-mer Caspienne, longue de 35 km, est actuellement en construction et dont 11 km sont achevés à ce jour.

Une fois achevée, la ligne reliera le port d'Anzali à Bakou, en Azerbaïdjan, et permettra aux marchandises de poursuivre leur route soit vers la Russie, soit vers l'ouest et l'Europe. Une ligne ferroviaire Téhéran-Bakou existe déjà.

En outre, l'Azerbaïdjan et l'Iran collaborent actuellement sur une vaste ligne ferroviaire de 2 milliards de dollars reliant la voie ferrée Qazvin-Rasht de 175 km, mise en service en 2019, à une ligne ferroviaire stratégique reliant le port iranien de Rasht sur la Caspienne au complexe de Bandar Abbas dans le sud (achèvement prévu en 2025). En janvier 2022, le ministre iranien des Routes et du Développement urbain, Rostam Ghasemi, a décrit ce projet ainsi:¹¹

«L'objectif de l'Iran est d'établir une connexion avec le Caucase, la Russie et les pays européens. Dans ce but, la construction du chemin de fer Rasht-Astara est au centre de l'intérêt. Des discussions ont eu lieu à ce sujet lors de la visite du président iranien en Russie et la construction de la ligne de chemin de fer devrait bientôt commencer avec la mise à disposition des fonds nécessaires.»

Ces derniers mois, le Premier ministre indien *Narendra Modi* a plaidé pour que le port de Chabahar, construit conjointement par l'Iran et l'Inde, soit inclus dans l'INSTC, ce qui sera probablement le cas puisqu'une autre ligne de chemin de fer de 628 km reliant le port à la ville iranienne de Zahedan est en cours de construction.

Les marchandises pourront ainsi être facilement transportées jusqu'à la ville de Bafq. Alors que certains critiques ont suggéré que le port de Chabahar est antagoniste du port pakistanais de Gwadar, les responsables iraniens l'ont constamment qualifié de *sœur jumelle de Chabahar*.¹²

Depuis 2014, un vaste complexe ferroviaire et de transport a vu le jour autour des cosignataires de l'*Accord d'Achkabat* (entré en vigueur en 2011 et étendu à plusieurs reprises au cours des dix dernières années). Ces réseaux ferroviaires comprennent la *ligne Iran-Turkménistan-Kazakhstan*¹³ de 917,5 km, mise en service en 2014, et le *projet de chemin de fer/énergie Turkménistan-Afghanistan-Tadjikistan*,¹⁴ lancé en 2016, qui est en cours d'extension et pourrait facilement atteindre le Pakistan.

En décembre 2021, la ligne ferroviaire de 6540 km reliant Islamabad à Istanbul (via l'Iran) a été remise en service après une décennie d'inactivi-



Ligne ferroviaire Islamabad–Istanbul (via l’Iran)

té.¹⁵ Cette ligne réduit de moitié le temps de transit traditionnel de 21 jours par voie maritime. Des discussions sont déjà en cours pour prolonger la ligne du Pakistan vers la province chinoise du Xinjiang, ce qui permettrait à l’INSTC de s’impliquer encore davantage dans la BRI.

Enfin, le mois de juin 2022 a vu l’inauguration tant attendue de la ligne ferroviaire *Kazakhstan-Iran-Turquie*¹⁶ de 6108 km, qui offre une alternative au corridor médian sous-développé. Le président kazakh *Kazym-Jomart Tokaev* a célébré le voyage inaugural du train de marchandises, qui a duré 12 jours, *en ces termes*:¹⁷ «Aujourd’hui, nous avons accueilli le train de conteneurs qui a quitté le Kazakhstan il y a une semaine. Il se rendra ensuite en Turquie. Compte tenu des conditions géopolitiques difficiles, c’est un événement important.»

Bien que l’INSTC ait déjà plus de 20 ans, la dynamique géopolitique mondiale, les guerres impliquant des changements de régime et les guerres économiques continues contre l’Iran, la Syrie et d’autres pays cibles des Etats-Unis ont fortement nui au climat géopolitique stable nécessaire à l’octroi de crédits importants, indispensables à la réussite de projets à long terme comme celui-ci.

Percée sécuritaire au Sommet de la Caspienne

Preuve que nécessité fait loi, l’effondrement systémique de l’ensemble de l’édifice de l’après-guerre a forcé la réalité à prendre le pas sur les préoccupations mesquines qui empêchaient les différentes nations de l’«île-monde»¹⁸ de Sir *Halford John Mackinder* de coopérer. Parmi ces conflits interminables et cette stagnation qui, en l’espace de trois décennies, ont réduit à néant un potentiel économique important, la zone caspienne se distingue.

C’est dans cette zone riche en pétrole et en gaz naturel que les cinq Etats riverains de la Caspienne (la Russie, l’Iran, l’Azerbaïdjan, le Kaza-

khstan et le Turkménistan) ont réussi à conclure des accords de sécurité, économiques et diplomatiques à plusieurs niveaux tout au long du *Sixième sommet de la Caspienne*¹⁹ qui s’est tenu les 29 et 30 juin 2022 à Achgabat au Turkménistan.

Lors de ce sommet, une priorité élevée a été accordée à l’INSTC, étant donné que la région est devenue un carrefour de communication nord-sud et est-ouest. Mais surtout, dans leur communiqué final, les chefs d’Etat et de gouvernement des cinq pays riverains ont placé la sécurité de la région au centre de leurs préoccupations, car il est évident que la tactique du partage et de la conquête sera appliquée à l’avenir par tous les moyens de guerre asymétrique.

*Les principaux principes convenus*²⁰ étaient la sécurité indivisible, la coopération mutuelle, la coopération militaire, le respect de la souveraineté nationale et la non-ingérence. Plus important encore, l’interdiction pour les militaires étrangers d’accéder aux terres et aux eaux des Etats de la Caspienne a été fermement établie.

Bien qu’aucun accord final n’ait été conclu sur la propriété controversée des ressources au fond de la mer Caspienne, le terrain a été préparé pour l’harmonisation des doctrines de sécurité des Etats partenaires, un environnement sain a été établi pour le *Deuxième sommet économique de la Caspienne*, qui se tiendra cet automne et qui, espérons-le, permettra de régler bon nombre des différends relatifs à la propriété des ressources de la Caspienne.

Bien que les tempêtes géopolitiques continuent de s’intensifier, il est de plus en plus clair que seul le navire multipolaire a démontré sa compétence à naviguer sur les mers hostiles, tandis que la nef des fous unipolaire en perdition a une coque brisée, maintenue par à peine plus que du chewing-gum et une grande dose d’illusions.

Source: <https://thecradle.co/Article/Investigations/13240>, 19 juillet 2022

(Traduction «Point de vue Suisse»)

¹ <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/atlantic-council-strategy-paper-series/strategic-context-the-rules-based-international-system/>

² <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/04/14/the-greater-urasian-partnership-connecting-central-south-east-asia/>

³ <http://en.kremlin.ru/events/president/news/68785>

⁴ <https://www.gica.global/initiative/international-north-south-transport-corridor-instc>

- ⁵ <http://en.kremlin.ru/events/president/news/68669>
- ⁶ <https://thehill.com/opinion/international/593579-does-central-asia-have-southern-options-for-transport-and-trade/>
- ⁷ <https://en.portnews.ru/news/318693/>
- ⁸ <https://arctic-lio.com/comprehensive-plan-for-the-modernization-and-expansion-of-trunk-infrastructure/>
- ⁹ <https://www.russia-briefing.com/news/new-rail-infrastructure-plans-russia-signs-off-new-northern-sea-passa-ge-developments.html/>
- ¹⁰ <https://risingtidefoundation.net/2019/07/10/india-and-other-asian-nations-join-the-polar-silk-road/>
- ¹¹ <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/31/irans-rasht-astara-railway-to-provide-the-key-link-in-the-instc/>
- ¹² <https://www.hindustantimes.com/world-news/iran-s-chabahar-and-pakistan-s-gwadar-are-sister-ports-says-islamabad/story-E3efuNQMYqZ84cf4G3Cyll.html>
- ¹³ <https://caspiannews.com/news-detail/kazakhstan-iran-turkmenistan-agreed-to-boost-cargo-volume-via-rail-road-2021-11-29-0/>
- ¹⁴ <https://caspiannews.com/news-detail/turkmenistan-afghanistan-launch-new-infrastructure-projects-to-bolster-afghan-economy-2021-1-17-0/>
- ¹⁵ <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/12/23/pakistan-iran-turkey-rail-freight-line-reopens-after-ten-years/>
- ¹⁶ <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/06/20/first-kazakhstan-turkey-train-via-iran-how-can-it-help-eurasian-rail/?gdpr=deny>
- ¹⁷ <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/06/20/first-kazakhstan-turkey-train-via-iran-how-can-it-help-eurasian-rail/?gdpr=deny>
- ¹⁸ <https://www.thoughtco.com/what-is-mackinders-heart-land-theory-4068393>
- ¹⁹ <https://www.specialeurasia.com/2022/07/07/caspian-sea-summit-geopolitics/>
- ²⁰ <https://casp-geo.ru/16253-2/>