

De 20 000 containers / an à 130 000 voire 865 000 containers en 2040

Ce « corridor médian » qui traverse de nombreux pays d'Asie centrale et du sud du Caucase, dont le Kazakhstan, la Géorgie et l'Azerbaïdjan, ainsi que la mer Caspienne et la mer Noire, a servi aux transporteurs qui voulaient éviter la Russie sur la « route de la soie » ferroviaire reliant la Chine à l'Europe, au lendemain de l'invasion de l'Ukraine, en février 2022.

Le trafic de conteneurs y a augmenté de 33 % en 2022 par rapport à l'année précédente, avant de chuter de 37 % sur les huit premiers mois de l'année 2023 en **raison de son engorgement. D'où la nécessité d'y construire des infrastructures.**

Le trafic pourrait passer de 20 000 containers par an à 130 000 d'ici à 2040, selon les prévisions publiées en juin 2023 par la Banque européenne de reconstruction et de développement (BERD), voire à 865 000, si des investissements d'au moins 18,5 milliards de dollars (16,6 milliards d'euros), parviennent à raccourcir le temps de transport entre l'Europe et la Chine à treize jours. « *L'émergence de cette nouvelle route est symptomatique de la recomposition en cours de la mondialisation...* »

Bruxelles lorgne aussi cette route

Ce corridor, baptisé également « Trans-Caspian International Transport Route », prend forme. En novembre 2022, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Turquie et le Kazakhstan ont signé une « *feuille de route* » qui dresse la liste des investissements prioritaires afin d'améliorer la connectivité régionale. Quelques

mois plus tard, en juillet 2023, ces mêmes pays, sauf la Turquie, ont annoncé la création d'une entreprise logistique, Middle Corridor Multimodal, pour fluidifier le transport de marchandises et harmoniser les tarifs de transit.

Bruxelles lorgne aussi cette route, la seule qui relie l'Europe à la Chine sans passer par la Russie. La BERD a ainsi annoncé, en juillet 2022, 100 millions d'euros d'investissement dans la modernisation du réseau ferré kazakh, qui serviront à « *améliorer la connectivité régionale et internationale ainsi que la sécurité des échanges car, ...* »

sources JP D. , Le Monde économie, Julien Marcilly chef économiste de la société de conseil Global Sovereign Advisory.