

PISMO

LA MER NOIRE : ESPACE D'ÉCHANGES
ET DE RIVALITÉS



MAYEUL PENTEL

NUMÉRO 2

UNIVERSITÉ PARIS-NANTERRE

SOMMAIRE

p. 5

LA MER NOIRE AU COEUR DE RIVALITÉS DE PUISSANCES ET D'ÉCHANGES COMMERCIAUX

Le recentrage de la mer Noire
Les acteurs de la région
Une région de transit
Le transport maritime en mer Noire

p. 14

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE DANS LA RÉGION

Les différentes routes et corridors
Les projets chinois dans la région
L'impact de la guerre en Ukraine

p. 22

LES AUTRES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET DE CORRIDORS DE TRANSPORTS

Les projets européens
Les coopérations interétatiques

p. 27

ÉTUDE DE CAS : LE PORT DE CONSTANTA, ROUMANIE

La "Porte de l'Europe de l'Est"
Constanta dans les nouvelles routes de la soie
L'impact de la guerre en Ukraine



INTRODUCTION

Des Argonautes menés par Jason en Colchide au cuirassé Potemkine de Sergueï Eisenstein, les récits d'aventures tragiques et passionnantes ont façonné un univers vibrant et rêveur autour de la mer Noire. La douceur de vivre d'Odessa, Yalta et Sotchi ont fait face aux poussées de violences les plus brutales qui ont meurtri la région aux cours des siècles. Région de contrastes, la mer Noire est encore aujourd'hui au cœur d'enjeux et de conflits qui déstabilisent la région. Cette mer est depuis des siècles à la croisée des empires, antiques, puis ottomans et russes, et au cœur de la guerre froide. Même après la fin de la guerre froide, les conflits n'ont pas été apaisés et de nouveaux affrontements sont apparus au sein de l'espace post-soviétique, en Géorgie, en Russie, en Ukraine et en Moldavie.

La mer Noire est un espace à la fois au cœur de l'Eurasie et à la marge de plusieurs puissances : frontière orientale de l'Union européenne, sud de la Russie et occident lointain pour la Chine. La définition géographique de la mer Noire est claire, c'est une mer presque fermée de 436 000 km², soit la taille de la Suède. La mer d'Azov, séparée de la mer Noire par le détroit de Kertch est ici considérée comme partie intégrante de la mer Noire. Le seul accès à la mer Noire se fait par les très stratégiques détroits du Bosphore et des Dardanelles contrôlés par la Turquie. La mer est bordée par la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie, l'Ukraine, la Russie et la Géorgie.

La Moldavie peut être incluse dans ces pays si son port de Giurgiulesti est pris en compte (avec une façade de 500 mètres sur le Danube à quelques dizaines de kilomètres d'Izmail et de la côte de la mer Noire). Près de 7 500 000 habitants peuplent les villes côtières de la mer Noire, dont les principales sont Bourgas, Varna, Constanta, Odessa, Marioupol, Sébastopol, Novorossisk, Sotchi, Batoumi, Trabzon, Samsun, et Altinordu. C'est sans compter la mégalopole d'Istanbul qui compte plus de quinze millions d'habitants et Rostov sur le Don, toutes deux à proximité immédiate de la mer.

La définition géopolitique de la région de la mer Noire est plus difficile et dépend grandement des objectifs d'une étude et de ce que l'on veut montrer. C'est en effet une région très complexe et très variée, aux croisés de plusieurs civilisations, d'anciens et de nouveaux empires, et ce fut pendant longtemps une ligne de démarcation où passait notamment le rideau de fer à l'heure de la guerre froide. Si l'on prend en compte les pays membres de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN ou BSEC), en plus des sept pays déjà cités, il faut aussi compter les pays du Caucase (Arménie et Azerbaïdjan) qui font le lien avec la mer Caspienne et l'Asie centrale, ainsi que la Grèce, la Macédoine du Nord, l'Albanie et la Serbie.

Cet article a pour objectif de comprendre dans quelle mesure la mer Noire et sa région occupent une place importante dans les nouvelles routes de la soie chinoises alors que le contexte géopolitique fait de cet espace un objet complexe à étudier.

Le mer Noire est un espace complexe au cœur de rivalités de puissances et du transit de matières premières et de marchandises.

Ce positionnement stratégique en fait un candidat potentiellement idéal pour les nouvelles routes de la soie chinoises, qui ne sont d'ailleurs pas les seuls projets d'infrastructures et de corridors de transport autour de la mer Noire. Le port de Constanta en Roumanie est un exemple illustrant les influences multiples en mer Noire et les rivalités commerciales et militaires qui s'y exercent.



LA MER NOIRE AU COEUR DE RIVALITÉS DE PUISSANCE ET D'ÉCHANGES COMMERCIAUX

Par sa position centrale entre l'Asie, l'Europe et le Moyen-Orient, la mer Noire est un vaste espace d'échange et de commerce. La fin de la guerre froide a apporté une nouvelle importance à cette région auparavant « désactivée » par la guerre froide qui coupait la plupart des ponts entre le nord et le sud de la mer.



LE RECENTRAGE DE LA MER NOIRE DEPUIS LA FIN DE LA GUERRE FROIDE

Le secrétaire-général de l'OCEMN considère que « il est maintenant généralement accepté que la fin de la guerre froide a permis à la mer Noire de jouer un rôle plus central sur la scène internationale ». Certains facteurs ont contribué à ce recentrage. D'abord, le potentiel économique de la région a attiré de nombreux investisseurs, notamment en Roumanie et en Bulgarie qui ont intégré l'Union européenne, mais aussi en Géorgie avec la ville moderne de Batoumi. La perspective d'accès à des ressources énergétiques qui viennent d'une autre région que le Moyen-Orient est en outre très attractif pour l'Union européenne notamment, afin de diversifier son approvisionnement en gaz et en pétrole. En ce sens, la mer Noire joue surtout le rôle d'un pont, d'une passerelle entre l'Europe et les régions pétrolifères et gazières du pourtour de la mer Caspienne. Enfin, ce recentrage est favorisé par la position stratégique de la mer Noire qui constitue la frontière orientale de l'Europe et la porte d'entrée du Caucase, de l'Asie centrale et du Moyen-Orient.

Si l'on considère la géopolitique classique, la mer Noire est un lien vital entre l'Ouest et l'Est, une séparation et un pont entre plusieurs régions du monde : l'Europe, la Russie, le Caucase, la Turquie et le Moyen-Orient, et au-delà, l'Asie centrale. Elle occupe donc une place stratégique dans l'espace géopolitique mondiale, particulièrement depuis la chute de l'URSS et la fin du rideau de fer qui coupait l'Asie orientale de l'Europe par « le trou noir » de l'Eurasie. C'est aussi un espace de conflictualité, particulièrement dans les Etats de l'ex-URSS puisque depuis 1991, plusieurs guerres ont éclaté sur les côtes de la mer Noire et dans les terres. C'est le cas des conflits géorgiens avec l'Abkhazie et l'Ossétie du Sud, la guerre au sujet du Haut-Karabagh entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan, les deux guerres de Tchétchénie en Russie, le conflit transnistrien en Moldavie et l'actuelle guerre en Ukraine qui dure depuis 2014 et qui s'est embrasée en 2022.

Ces enjeux et conflits qui secouent la région mettent en jeu de nombreux acteurs, étatiques, internationaux et privés.

LES ACTEURS DE LA RÉGIONS

De nombreux acteurs différents se côtoient dans la région, coopèrent et s'affrontent parfois dans des luttes d'influence.

Il y a d'abord les Etats côtiers qui sont des acteurs locaux. Ce sont donc la Roumanie, l'Ukraine, la Russie, la Géorgie, la Turquie et la Bulgarie. Ces Etats sont des riverains directs de la mer Noire, ont des ports et jouent un rôle premier dans cette espace qui leur est vital pour la plupart. Il y a ensuite les acteurs étatiques extérieurs qui ont une possibilité d'influence, c'est-à-dire les Etats-Unis qui sont positionnés dans la région à travers l'OTAN dont la Turquie, la Bulgarie et la Roumanie font partie. Il y a l'Iran, riverain de la mer Caspienne et qui peut avoir une influence sur la mer Noire, la Chine, qui investit dans des infrastructures régionales, et l'Union européenne qui est aussi un acteur local grâce à la Bulgarie et la Roumanie. Des organisations internationales et forums interétatiques existent aussi dans la région à des fins de bonne gouvernance. C'est d'abord l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN ou BSEC en anglais, langue officielle de l'organisation). Cette organisation comprend les Etats riverains de la mer ainsi que l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Grèce, la Macédoine du Nord, la Moldavie et la Serbie. Elle est basée à Istanbul et a été créée en 1992 avec pour objectif affiché d'améliorer la coopération entre Etats et de maintenir une stabilité économique. ,

L'OCEMN travaille dans différents domaines de coopérations dont l'agriculture, la banque et la finance, la coopération avec l'Union européenne, la lutte contre la criminalité, la culture, les douanes, l'éducation, l'aide d'urgence, l'énergie, la protection de l'environnement, l'échange de données statistiques et d'informations économiques, la santé et les médicaments, les technologies de l'information et de communication, la bonne gouvernance et le renouveau institutionnel, la science et la technologie, les PME, le tourisme, les échanges et développement économique et les transports. Les Etats riverains de la mer Noire font aussi partie d'autres organisations internationales dont l'OSCE, le Conseil de l'Europe et l'ONU. Enfin, de nombreuses multinationales, principalement dans le domaine du transport et de l'énergie, sont présentes dans la mer Noire, comme Gazprom, Cosco Shipping, et CMA-CGM.

D'un point de vue plus géopolitique, il existe, comme souvent pour la Russie, une relation triangulaire avec la Turquie et l'Union européenne avec derrière les Etats-Unis et l'OTAN. L'Ukraine et la Géorgie, bien que ne faisant partie ni de l'UE ni de l'OTAN sont, de fait, rattachées à ce bloc d'influence politique et militaire. Ce triangle possède deux côtés forts, la Russie avec la Turquie et la Turquie avec l'Union européenne, et un côté faible, la Russie avec l'Union européenne. Si les relations économiques russes avec la Turquie sont bonnes et le dialogue maintenu même pendant les moments de très grandes tensions, la Turquie fait partie de l'OTAN et fournit des armes à l'Ukraine (principalement les drones Bayraktar). La Turquie essaie de maintenir une voix indépendante qui prône la médiation et qui a d'ailleurs réussi à faire signer par l'Ukraine et la Russie l'accord céréalier du 22 juillet 2022 qui permet la reprise relative de l'exportation des céréales russes et ukrainiennes par la mer Noire. C'est un côté fort qui présente une faiblesse importante du fait du rôle de la Turquie dans l'OTAN.

En outre, la Turquie a fermé les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux navires militaires des belligérants en vertu de la convention de Montreux de 1936 qui régit ces deux détroits très stratégiques. La relation entre la Turquie et l'Union européenne était très bonne mais s'est étioyée au fil des années, à mesure du durcissement du régime de Recep Tayyip Erdogan et de la candidature toujours sans résultat du pays à l'intégration dans l'UE. Si les deux demeurent dans le même camps, Bruxelles a tendance à voir d'un mauvais œil le rapprochement entre Erdogan et Poutine et le rôle de médiateur que le président turc essaie de se donner. Les relations entre l'Union européenne et la Russie se sont rapidement détériorées à partir des années 2010. Malgré la volonté de certains dirigeants européens de se rapprocher de Moscou pour profiter des matières premières russes, les événements d'Ukraine en 2014 ont éloigné l'UE de la Russie, et le déclenchement de la guerre en 2022 a coupé presque tous les liens qui existaient encore entre la Russie et l'UE. Malgré cela, l'Europe arrive difficilement à se passer des ressources gazières et pétrolifères russes dont une partie transite par la mer Noire.



UNE RÉGION DE TRANSIT DE MATIÈRES PREMIÈRES ET D'INFORMATIONS

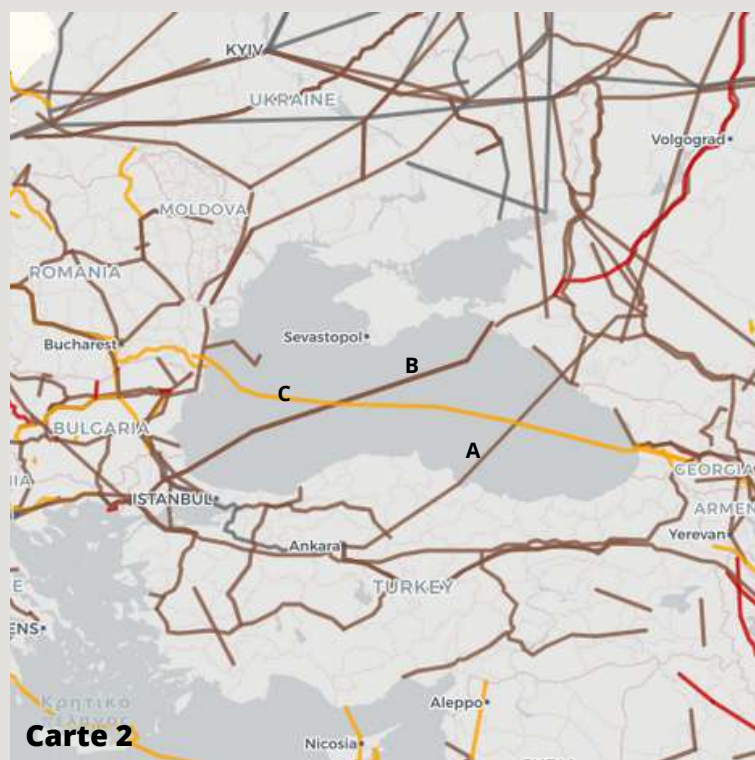
La mer Noire se trouve au cœur des échanges, et notamment énergétiques. D'après les données de Global Energy Monitor, plusieurs gazoducs traversent la mer, et des oléoducs desservent différents ports de la mer Noire reliés entre eux par des tankers, imposants navires transportant du pétrole.

Le pétrole provient notamment de Russie et d'Azerbaïdjan avec l'oléoduc « Caspienne » et « Bakou-Novorossisk » qui amènent le pétrole russe et azerbaïdjanais vers les ports de Novorossisk et de Touapse en Russie. Les champs pétrolifères de la Caspienne et de Bakou sont ainsi directement reliés à la mer Noire d'où leur pétrole peut être exporté vers l'Europe et la Turquie par la mer. Si ces oléoducs sont déjà construits et en fonctionnement (**carte 1**, tracés marron), il existe aussi des projets de construction de nouveaux oléoducs dont certains ont été annulés et d'autres sont en suspens (**carte 1**, tracés verts). C'est le cas par exemple du projet d'oléoduc « AMBO » (Albanian Macedonian Bulgarian Oil corporation) qui devrait relier le port bulgare de Bourgas au port albanais de Vlorë. D'abord annulé par manque de fonds, ce projet qui vise à permettre au pétrole russe de contourner les détroits turcs a été remis à l'ordre du jour en 2022 et est de nouveau en projet.

Un autre élément crucial au cœur des échanges en mer Noire est le gaz. Plusieurs gazoducs traversent la mer et relient les régions productrices aux marchés turcs et européens. Le gazoduc « Blue Stream » relie la Russie à la Turquie, ainsi que le « Turk Stream » (**carte 2**, tracés marron A et B).



Carte 1



Carte 2



Carte 3

Ce dernier remplace avec sa prolongation par le gazoduc « Tesla », le projet annulé du « South Stream ». Ce projet, moins ambitieux, disposant de moins de moyens et victime de rivalités inter-étatiques, n'avait pas pu faire le poids face au projet mené par la Russie et Gazprom. Le gazoduc « South Stream » était un projet de gazoduc paneuropéen qui, dès 2015, devait relier la Russie à l'Europe occidentale. Ce gazoduc devait avoir une capacité de 63 milliards de mètres cubes de gaz par an, qui devait être acheminé sous la mer Noire vers la Bulgarie, puis la Serbie, l'Italie et l'Autriche. Son coût était estimé à 25 milliards d'euros. Le 6 août 2009, la Turquie avait donné son feu vert à la pose du gazoduc dans ses eaux territoriales. Le projet aurait permis à Gazprom de contourner l'Ukraine comme pays de transit, source de plusieurs conflits ayant provoqué des coupures d'approvisionnement de l'Europe. « South Stream » aurait permis aussi de contrôler une grande partie des livraisons du gaz en provenance des gisements gaziers de la mer Caspienne et du Kazakhstan, concurrençant directement le gazoduc alternatif Nabucco, soutenu par les États-Unis et l'Union européenne, mais sans participation de Gazprom. Le projet du « South Stream » a souffert de l'annexion de la Crimée par la Russie et des sanctions européennes contre cette dernière, ce qui a conduit Vladimir Poutine à annoncer l'annulation du projet. Néanmoins, un nouveau projet porté notamment par l'Union européenne, la Roumanie et la Géorgie est en train de voir le jour (**carte 2**, tracé jaune C) afin de fournir une nouvelle connexion directe avec le gaz turkmène et azéri et ainsi s'appuyer sur de nouvelles sources d'approvisionnement non-russes. En outre, la mer Noire est aussi une région de production, des forages gaziers au large de la Roumanie ayant été réactivés depuis février 2022 dans la continuité de l'effort pour réduire la dépendance européenne au gaz russe.

Enfin, la mer Noire est aussi un espace de transit d'informations avec la présence de plusieurs câbles sous-marins en fibre optique. Il en existe quatre (**carte 3**), dont la construction s'est étendue entre 1997 et 2017. Le premier construit est le câble sous-marin KAFOS (Système de fibre optique de la mer Noire) d'une longueur de 538 kilomètres, opéré par l'opérateur turc Türk Telekom et qui relie Istanbul à Igneada en Turquie, Varna en Bulgarie et Mangalia en Roumanie d'où il continue ensuite vers Bucarest. Le deuxième câble de communication par fibre optique à avoir été ouvert dans la région est le câble sous-marin Géorgie-Russie qui relie les deux pays depuis 2000 par Poti, Sotchi et Novorossisk pour une longueur de 433 kilomètres. En 2008, le « Caucasus Cable System » a été inauguré et relie Blatchik en Bulgarie à Poti en Géorgie. Ce câble de 1200 kilomètres permet une connexion directe entre l'Europe et tout le Caucase, et améliore aussi la connexion vers la Caspienne, l'Iran et l'Irak. Enfin, très vite après l'annexion de la Crimée par la Russie en 2014, un câble sous-marin a été posé dans le détroit de Kertch pour relier la péninsule au territoire russe et renforcer l'emprise russe sur la presqu'île.

Ainsi, la mer Noire est un espace très stratégique d'échanges et de communications au carrefour entre deux continents et entre régions productrices et exportatrices de ressources naturelles et régions consommatrice et importatrice. La mer Noire est aussi un espace d'échange informationnel, particulièrement par la câble sous-marin Union européenne – Géorgie, mais la densité de câble reste relativement faible comparée à la mer Méditerranée, la mer Egée et la mer Adriatique.

LE TRANSPORT MARITIME EN MER NOIRE

Malgré l'apparition de nouveaux moyens de transports d'informations et de matières premières, le transport par la mer reste central, et la mer Noire ne fait pas exception avec un trafic maritime très dense.

La mer Noire est vitale pour la Russie et l'Ukraine dans l'exportation de céréales et de pétrole pour la Russie. La guerre en Ukraine a grandement perturbé les exportations par la mer Noire, alimentant une crainte de répercussions dramatiques sur des pays d'Afrique qui dépendent beaucoup des céréales ukrainiennes. Les cartes de Global Maritime Traffic montrent la densité des navires dans la mer Noire, et certaines routes très utilisées sont visibles clairement, notamment l'exportation de céréales

ukrainiennes depuis le port d'Odessa-Chornomorsk, et russes depuis la Volga et la mer d'Azov vers les détroits turcs puis la Méditerranée, le Moyen-Orient et la Corne de l'Afrique. Les exportations russes de pétrole sont aussi visibles depuis les ports de Novorossisk et Touapse vers l'Europe et la Turquie. Enfin, les liaisons vers et depuis les ports de Poti, Constanta et Varna sont bien visibles (**carte 4**). La carte de la densité des navires en mars 2022 montre l'impact énorme de la guerre sur le trafic maritime dans la mer Noire (**carte 5**). Tout trafic à destination ou en provenance de l'Ukraine a complètement disparu ainsi que la grande majorité du trafic en mer d'Azov provenant de Russie et des terres noires. La mer d'Azov est désormais complètement contrôlée par la Russie, après les sièges de Berdiansk et Marioupol, et le blocus mis en place par la marine russe dès le 24 février 2022



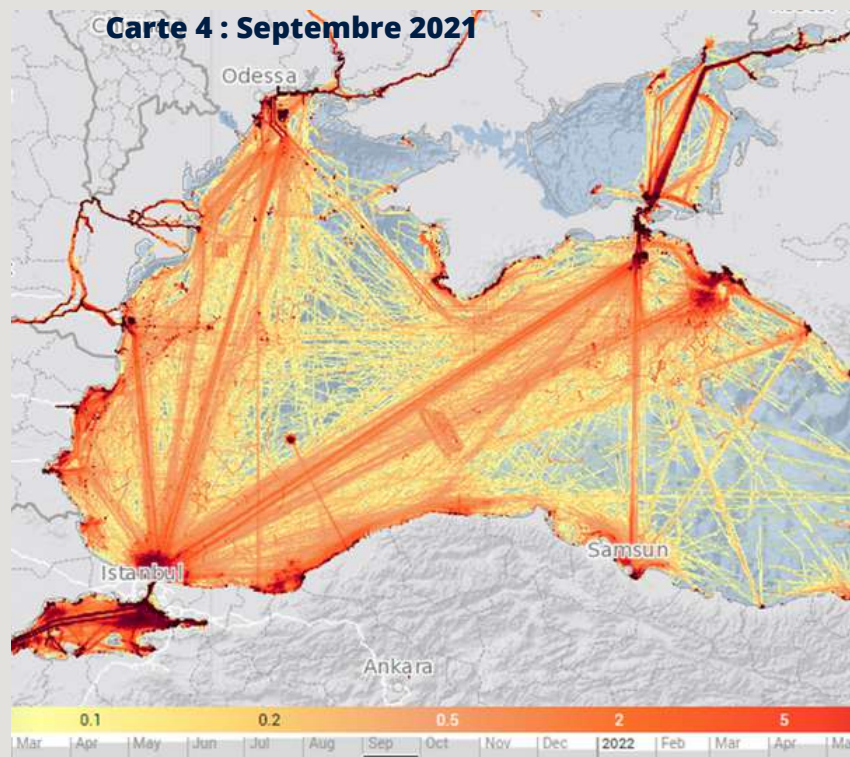
Détroit des Dardanelles, Turquie



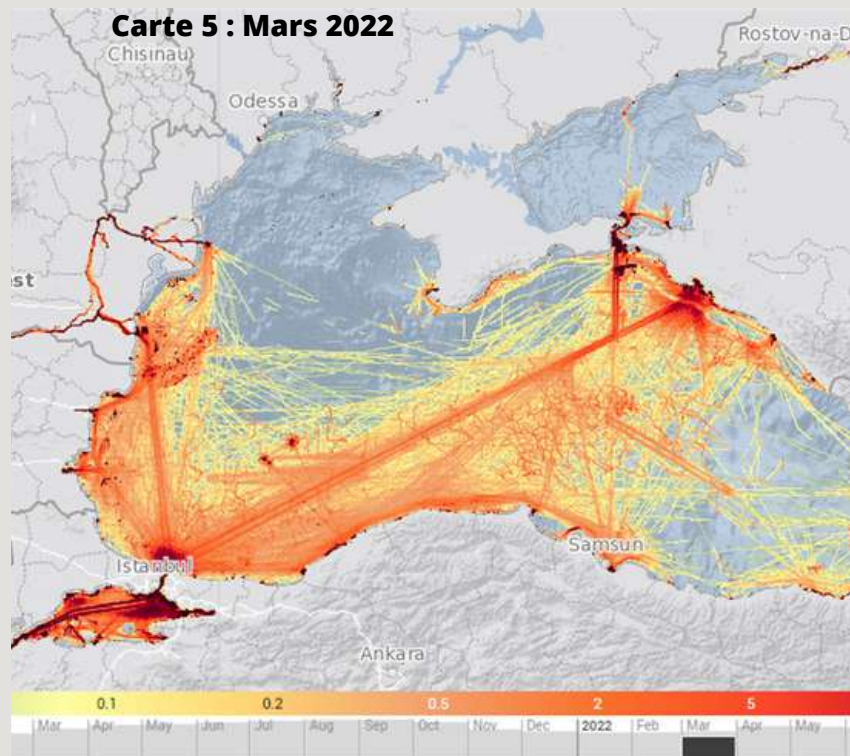
Soldat ukrainien, Ukraine

interdit le passage des navires dans le nord-ouest de la mer Noire, au nord d'une ligne reliant le delta du Danube et Sébastopol en Crimée. L'analyste en géopolitique basé à Istanbul, Yoruk Isik analyse la situation comme étant « un grave problème pour Kiev, mais aussi pour l'approvisionnement mondial en céréales ukrainiennes. Pour la première fois depuis le début du conflit, l'Ukraine a exporté il y a quelques jours du maïs depuis le port de Constanta, en Roumanie, après un acheminement par voie terrestre ». Le blocus des ports bloque les exportations ukrainiennes et menace la sécurité alimentaire mondiale. Près de 4,5 millions de tonnes de grain croupissent dans ces ports, selon le Programme alimentaire mondial (PAM). Avant la guerre, l'Ukraine exportait 130 millions de tonnes de marchandises, (céréales, huile végétale, minerai de fer, charbon, métaux et produits chimiques), à partir de ses ports sur les deux mers : Izmail, Odessa, Kherson, Marioupol et d'autres. Aujourd'hui, tout est à l'arrêt. Les exportations représentaient près de 40 % du PIB de l'Ukraine avant la guerre, et il n'y a pas de véritable alternative au transport maritime. L'Ukraine exporte aujourd'hui 700 000 tonnes par mois par voie ferrée vers la Pologne et la Roumanie, et espère atteindre bientôt 1 million, soit environ 10 % de ses besoins. Le coût du fret ferroviaire est supérieur de 300 % au transport maritime, ce qui rendra une partie des exportations ukrainiennes moins compétitives sur les marchés mondiaux. Les Ukrainiens tentent également d'utiliser le chemin de fer pour acheminer des conteneurs vers le port roumain de Constanta sur la mer Noire. En juillet 2022, la signature d'un accord céréalier sous l'égide de l'ONU et de la Turquie a permis l'exportation de près de 5 millions de tonnes de céréales

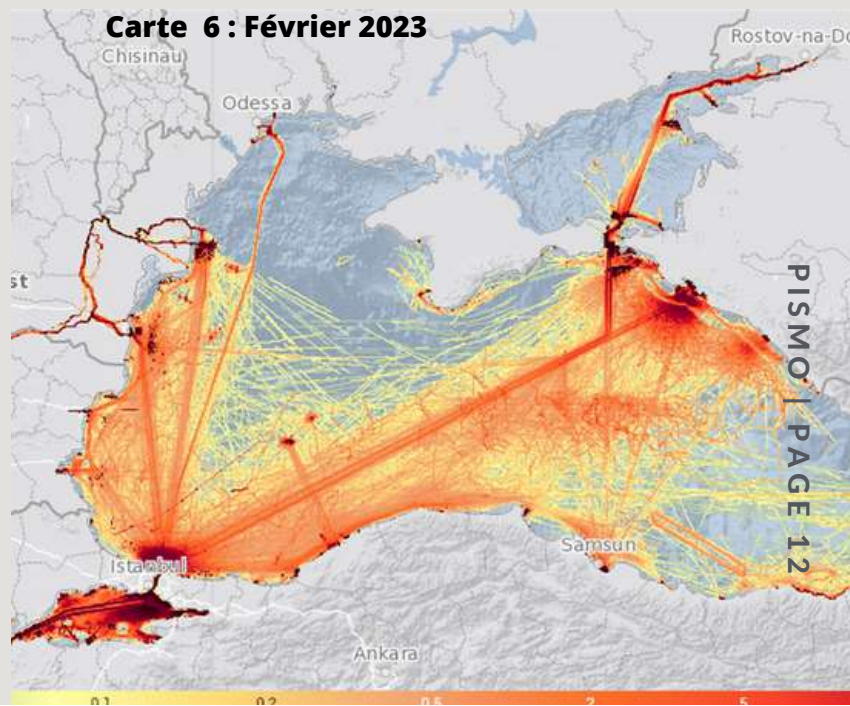
Carte 4 : Septembre 2021




Carte 5 : Mars 2022



Carte 6 : Février 2023





vers 45 pays, et la densité de navires dans la mer Noire en février 2023 (**carte 6**) permet d'illustrer cette reprise timide des exportations par un itinéraire très précis entre le port d'Odessa et les détroits turcs mais aussi depuis la mer d'Azov et la Russie qui bénéficie donc de cet accord.

Ainsi, la mer Noire est un espace de connectivité important, et ce depuis des siècles si l'on remonte à l'Antiquité avec les comptoirs grecs en Crimée et sur les côtes de la mer Noire, et au Moyen-Âge avec les routes de la soie qui traversaient la région et dont les traces sont toujours visibles aujourd'hui notamment en Arménie et en Géorgie. La position stratégique de la mer Noire lui permet d'être une zone de transit pour le gaz, le pétrole, les câbles sous-marins et les céréales.

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE DANS LA MER NOIRE

Cette position entre Europe et Asie laisse donc penser que la région de la mer Noire pourrait être au cœur des nouvelles routes de la soie et des priorités chinoises. C'est en effet une région qui est en partie traversée par ces routes de la soie modernes mais qui malgré tout n'est pas autant intégrée dans celles-ci que le voudraient les gouvernements des pays riverains de la mer Noire.

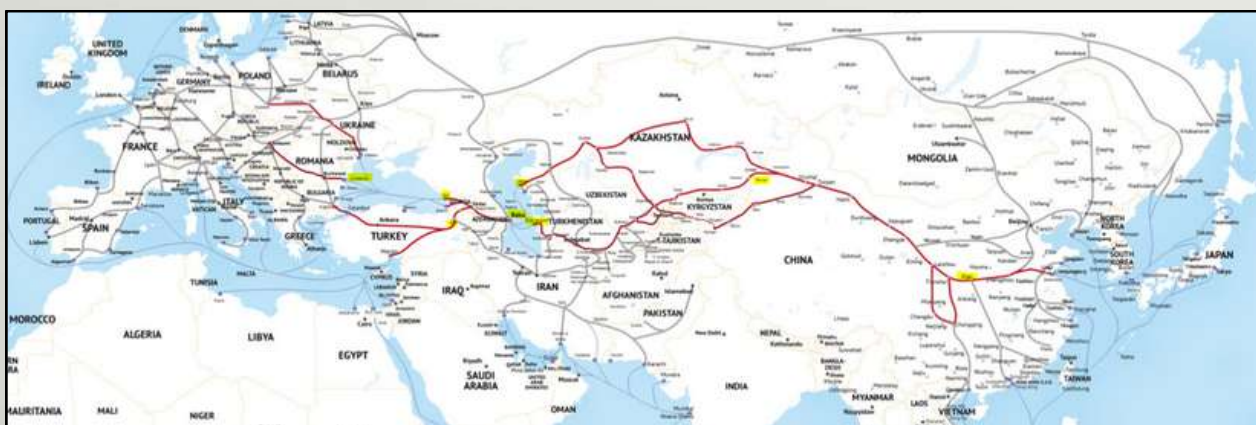


LES DIFFÉRENTES ROUTES ET CORRIDORS QUI PASSENT PAR LA MER NOIRE

D'après les projets révélés et menés par la Chine, différentes routes ou corridors doivent relier la Chine à l'Europe. Il en existe plusieurs, terrestres ou maritimes et parfois mixtes. Dans le cadre de la mer Noire, les corridors qui passent par la région sont les « corridors du Milieu ». Ils ne passent ni par la Russie, ni par l'Iran, ce qui leur permet d'éviter de potentielles disruptions ou sanctions sur le parcours et constitue leur force, surtout depuis l'invasion de l'Ukraine. Le corridor du Milieu part de la Chine, entre au Kazakhstan par le port sec de Khorgos, continue vers la mer Caspienne et le port kazakhstanais d'Aqtaou d'où il rejoint l'Azerbaïdjan par le port de Bakou. De l'Azerbaïdjan il passe soit par la terre et la Turquie vers l'Europe, soit par la Géorgie et la mer Noire vers l'Europe.

Le corridor inférieur Est/Ouest est assez similaire à la différence du Kazakhstan qui n'est pas traversé, la route empruntant les infrastructures du Kirghizstan, de l'Ouzbékistan et du Turkménistan avec le port de Turkmenbachy. Les deux itinéraires nécessitent environ vingt à vingt-cinq jours pour relier la Chine à l'Europe.

En 2022, la Chine a ouvert un nouveau tracé pour les trains de marchandises afin de relier Xi'an et Mannheim en Allemagne. Cette nouvelle route a été inaugurée le 13 avril 2022 lorsque le premier train de marchandise a quitté Xi'an avec 42 conteneurs, soit 316 tonnes de marchandises, pour un trajet de 11 300 km. Il passe par le port sec de Khorgos et le Kazakhstan jusqu'au port de Aqtaou sur la mer Caspienne d'où les marchandises sont transbordées vers le port de Bakou. A Bakou, les conteneurs sont remis sur les rails et envoyés au port de Poti, en Géorgie, en utilisant une partie de la ligne



BTK (Bakou-Tbilissi-Kars), projet soutenu par la Chine dans le cadre des nouvelles routes de la soie. A Poti, les marchandises sont à nouveau transbordées dans un porte-conteneurs qui traverse la mer Noire jusqu'au port de Constanta en Roumanie, d'où il sera ensuite finalement transporté jusqu'à Mannheim en Allemagne en passant par la Hongrie, la Slovaquie et la République Tchèque. Auparavant, cette liaison régulière entre Xi'an et Mannheim transitait par le territoire russe et biélorusse, mais depuis l'invasion russe en Ukraine et les sanctions européennes, la Chine essaie d'éviter la Russie. Malgré ce nouvel itinéraire, de nombreuses marchandises chinoises à destination de l'Europe transitent toujours par la Russie.

Ces nouvelles routes de la soie attirent également des acteurs occidentaux qui veulent en profiter, et DHL a par exemple annoncé utiliser les nouvelles routes de la soie en assurant un lien ferroviaire entre la Chine et la Turquie passant par le Kazakhstan, la Caspienne, le sud du Caucase et la mer Noire.

Ces corridors de transports annoncés par la Chine se manifestent sur le terrain par des investissements concrets et des constructions d'infrastructures pour améliorer la connectivité et attirer les marchandises chinoises, notamment dans le but de concurrencer la ligne russe du Transsibérien.



LES PROJETS CHINOIS DANS LA RÉGION DE LA MER NOIRE

La Chine est bien présente dans la région à travers plusieurs projets et réalisations dans le cadre des nouvelles routes de la soie. Toutefois, ces projets sont assez vulnérables aux changements géopolitiques dans la région dont certaines parties sont assez instables. L'intérêt de la Chine dans la région se manifeste par une importante activité économique de soutien de financement ainsi que de rencontres diplomatiques et engagements avec les pays de la mer Noire.

Pour la Chine, la mer Noire est une région où se rejoignent la « ceinture » et la « route » du projet des nouvelles routes de la soie chinoise, c'est-à-dire les volets terrestres et maritimes des itinéraires chinois. La zone est importante pour la Chine puisque passer par la Caspienne puis la mer Noire lui permet d'éviter au maximum les zones contrôlées par la Russie ou les Etats-Unis et de moins dépendre des éventuelles disruptions qui peuvent être créées par les grandes puissances ou des changements géopolitiques. Le point d'arrivée par la mer en Europe le plus proéminent est le port du Pirée, en Grèce, racheté en 2016 par le chinois Cosco Shipping.

En ce qui concerne la mer Noire, la Chine y est un peu moins implantée que dans les Balkans, notamment du fait de la Russie qui veut maintenir une forme de contrôle sur la région et les anciennes républiques soviétiques. La Chine évite un peu cette région pour ne pas froisser la Russie et empiéter sur sa zone d'influence. Il n'empêche que la mer Noire est un point d'arrivée important dans les plans de la Chine pour accéder aux marchés européens.

En 2013, les dirigeants chinois ont inclus la Crimée dans ces plans. La péninsule a été visitée par des entrepreneurs chinois qui y ont étudié la possibilité de construire un port en eau profonde sur la mer Noire qui permettrait de redistribuer les marchandises en provenance de l'Est vers l'Europe. La situation géographique de la péninsule sur la route des flux de marchandises eurasiens (1,1 trillion de dollars en 2011, selon les estimations du gouvernement ukrainien, avec une tendance à une croissance annuelle de 10 %) permettrait la construction d'un grand centre logistique et la résolution des problèmes de chômage, de pauvreté, etc. Lors d'une visite de travail du président ukrainien de l'époque, Viktor Ianoukovitch, à Pékin, un accord préliminaire a été signé pour la construction du port en eau profonde "Crimée", ainsi que pour la reconstruction du port de pêche de Sébastopol, pour un coût total de plus de 3 milliards de dollars, aux frais de la Chine. Le trafic annuel de marchandises prévu était d'environ 150 millions de tonnes. La tournure des événements à partir de 2014 a complètement remis en cause ce projet.

Si la Chine évite désormais l'Ukraine, elle est un peu plus présente dans les pays du Caucase et utilise la position stratégique du Caucase méridional comme pont entre la mer Caspienne vers l'Asie centrale, et la mer Noire vers l'Europe. Le projet le plus emblématique est sûrement la construction de la ligne de chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars dite BTK. Cette voie ferrée de 826 kilomètres a été inaugurée en 2017. Elle permet aux marchandises arrivant au port de Bakou via la mer Caspienne d'atteindre l'Anatolie et de continuer vers l'Europe par la terre et le tunnel de Marmara, mais elle est aussi reliée au Transcaucasien qui permet à ces mêmes marchandises d'atteindre les ports géorgiens sur la mer Noire de Batoumi et

Poti. Si la ligne n'a pas été directement financée par la Chine, celle-ci l'a encouragé et lui permet de contourner la Russie. En Turquie, depuis 2010, la construction d'une ligne ferroviaire entre Edirne et Kars, est en cours. La distance de 1500 km devrait être parcourue en 8 heures. L'intérêt de la Chine se manifeste par la promesse d'un financement de 35 milliards de dollars. En mai 2017, Pékin et Tbilissi ont signé un accord de libre-échange, peu de temps après l'accord d'association signé entre la Géorgie et l'UE. La Géorgie est aux portes de l'Europe et permet aux produits chinois d'atteindre le marché européen. La banque asiatique d'investissement AIIB a par exemple financé un projet autoroutier en Géorgie vers les ports de Batoumi et de Poti, arguant de la position de pont entre la mer Caspienne et la mer Noire.

Cette présence chinoise en Géorgie est aussi marquée par la hausse des exportations de produits géorgiens comme le vin vers la Chine, et par la place occupée par la langue chinoise, troisième langue la plus enseignée dans le pays après l'anglais et le russe. La situation des autres pays de la mer Noire est assez similaire et les échanges avec la Chine ont augmenté, notamment avec la Moldavie qui a signé un accord de libre-échange avec la Chine. En Géorgie, toutefois, tout n'a pas fonctionné comme ses dirigeants le souhaitent. En effet, le gouvernement géorgien a voulu devenir un hub de transit sur les nouvelles routes de la soie, en construisant un port et une ville très moderne, destinés à être un « Singapour » ou « Hong-Kong » du Caucase dans la petite ville côtière d'Anaklia. Les constructions ont commencé, mais les projets utopiques lancés par Saakachvili

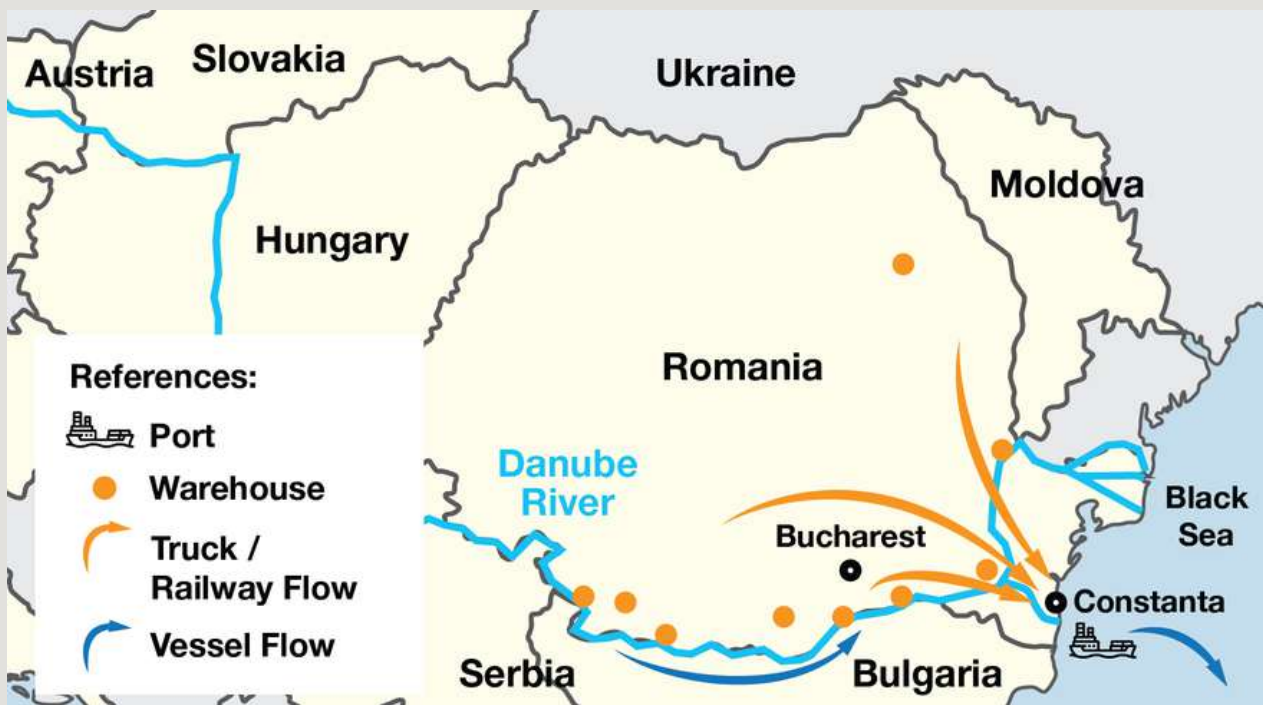
se sont embourbés et ont fini par être abandonnés lorsque les gouvernements suivants ont rompu l'accord d'investissement. Ce projet a beaucoup nui à la Géorgie, en donnant aux investisseurs potentiels l'image d'un pays marqué par le clientélisme et les rivalités personnelles.

Dans la région occidentale de la mer Noire, le gouvernement chinois a annoncé au début des années 2010 son intention de construire une ligne à grande vitesse entre le Pirée et Budapest, via Skopje et Belgrade, et ils ont aussi proposé la construction d'une autre LGV qui connecterait le port de Constanta sur la mer Noire, à Vienne, en passant par Bucarest et Budapest. Des négociations ont eu lieu dès 2014 entre le ministre roumain des Transports et la Chine. L'intention de construire un chemin de fer à grande vitesse, toujours avec un financement et une technologie chinoise, reliant Bucarest à Iasi et Chisinau va également dans le sens de leur utilisation. En Roumanie, COFCO (China National Cereals, Oils and Foodstuffs Corporation) possède un terminal du port de Constanta, des silos et des bureaux. En Roumanie, la compagnie possède deux silos dans les terres et quatre le long du Danube. La Roumanie est le pays européen où COFCO a le plus investi, du fait de la force de son agriculture et sa position géographique stratégique sur les axes de transports et de communication européens. COFCO est également présent dans les autres pays de la mer Noire, notamment la Bulgarie, la Moldavie et la Serbie. En Ukraine, COFCO a inauguré en 2014 un terminal dans le port de Mykolaïv d'où la compagnie exporte le blé ukrainien, notamment grâce à

l'acquisition de quatre silos dans le pays. Le centre international pour les études de la mer Noire (ICBSS), qui est lié à l'OCEMN a organisé plusieurs conférences sur les nouvelles routes de la soie dans la mer Noire et sa région et les problématiques que cela pose, notamment au regard de l'Union européenne. En effet, le projet OBOR est vue de différentes façon selon les acteurs, et si les Etats du sud-est de l'Europe sont enthousiastes à l'idée de ces projets et ces investissements, la méfiance règne à Bruxelles et en Europe du Nord, pour qui les nouvelles routes de la soie sont vues comme « un cheval de Troie ». Cette absence de politique commune européenne et de positionnement clair face à la Chine affaiblit à la fois l'Union européenne et les Etats qui pourraient bénéficier des investissements massifs de la Chine.

La situation dans les Etats de facto de la région est intéressante à observer : la Chine n'a pas peur d'investir dans ces territoires autonomes qu'elle sait protégés par la Russie et pas investis par les autres pays, et elle a par exemple voulu envoyer 3 000 travailleurs chinois en Abkhazie pour rénover les ports et les routes du territoire.

La Chine s'intéresse donc assez largement à cette région de la mer Noire par l'intermédiaire de projets, de financements et d'investissements, notamment dans les infrastructures de transport nécessaire au transit des marchandises chinoises, mais aussi dans l'agriculture, notamment en Roumanie. Malgré tout, les investissements chinois restent relativement limités comparé à ceux réalisés dans d'autres régions du monde ou sur d'autres projets, et le rachat du Pirée, crucial dans la stratégie chinoise, ne se place pas tout à fait dans la région de la mer Noire étant d'abord un port méditerranéen. Cette relative absence chinoise dans la région est notamment due à la volonté de la Chine de ne pas trop empiéter sur la zone d'influence historique de la Russie qui cherche depuis toujours à contrôler la mer Noire.



L'IMPACT DE LA GUERRE EN UKRAINE

L'Ukraine, avant 2022, a connu une nette augmentation dans l'activité des ports, notamment celui d'Odessa. En 2019, le chef de l'Autorité des ports maritimes ukrainiens (USPA) déclarait s'attendre à un développement accru du transport de conteneurs, en particulier en raison du transit des conteneurs et de l'inclusion de l'Ukraine dans les routes de la route de la soie chinoise. Toutefois, l'invasion massive de l'Ukraine par la Russie a très fortement impacté le commerce et les exportations ukrainiennes. Les ports ukrainiens souffrent beaucoup de cette guerre, certains étant à l'arrêt, d'autres, comme Marioupol ayant été conquis et sous contrôle de la Russie. Après avoir mis en place un blocus total pour les trajets vers ou depuis l'Ukraine, la Russie a finalement accepté de signer un accord céréalier le 22 juillet 2022 afin de permettre l'exportation de céréales depuis l'Ukraine par un couloir de transport. Cet accord a été signé sous l'égide de l'ONU et grâce à la médiation de la Turquie. Toutefois, la Russie remet régulièrement en cause cet accord, l'utilisant comme moyen de pression contre l'Ukraine et l'Occident. La guerre en Ukraine et le blocus mis en place par la marine russe a créé des goulots d'étranglements dans la mer Noire qui ralentissent le trafic maritime. De plus, les frais d'assurances ont explosé pour les navires qui se rendent en Ukraine et plus généralement dans la mer Noire en raison des risques militaires, notamment des mines marines dont certaines ont été retrouvées à la dérive près des côtes roumaines et turques. Malgré ces menaces et des prix d'assurance prohibitifs, de gros armateurs de porte-conteneurs continuent de lancer des itinéraires qui passent par la mer Noire,



Port de Poti



Port de Bakou



Port de Turkmenbachi



Port d'Aqtaou

notamment le chinois Cosco qui a lancé en novembre son service TBX1, le Turkey Black Sea Express 1, qui effectue la liaison entre le Pirée, Haydarpasa, Batoumi, Constanta, Varna et le Pirée. La guerre en Ukraine et les sanctions qui frappent la Russie ont eu un impact important sur le transit de marchandises chinoises par la Russie, et nombreuses sont les compagnies qui évitent désormais d'emprunter le corridor nord entre la Chine et l'Europe qui passe par la Russie. Des compagnies comme le français Gefco ont annoncé de nouveaux itinéraires qui évitent la Russie et utilisent le corridor du Milieu, via le Kazakhstan, la mer Caspienne et la mer Noire. Une augmentation du trafic sur cet axe apparaît dès l'invasion de l'Ukraine par la Russie, et le « corridor du Milieu », qu'il passe par le Kazakhstan et le port d'Aqtau ou par le Turkménistan et le port de Turkmenbachi gagne en importance sur le corridor Nord qui passe par la Russie. L'Azerbaïdjan est en passe de devenir un hub de transport régional grâce au port de Bakou qui peut récupérer le trafic de la mer Caspienne qui vient de Chine, d'Asie centrale et du Moyen-Orient, et ensuite renvoyer les marchandises vers la Turquie et l'Europe grâce à la ligne BTK et à l'accès à la mer Noire par le port de Poti en Géorgie. C'est en tout cas l'ambition des autorités azerbaïdjanaises, et force est de constater que c'est un pari qui est en train de fonctionner, le port de Bakou ayant connu une augmentation du transit de 20% entre 2020 et 2021. Le port est également devenu important pour les exportations européennes vers l'Asie centrale et la Chine.

S'il est encore trop tôt pour dire que le corridor Nord passant par la Russie est en

train d'être supplanté par un nouvel itinéraire alternatif qui passe par l'Asie centrale et le Caucase, il est certain que ce tracé a connu une hausse notable de trafic depuis l'invasion russe et qu'il gagne en notoriété, plusieurs compagnies de transport annonçant rediriger leurs flux vers ce corridor du Milieu. La Russie est toujours très impliquée dans le transit de marchandises entre la Chine et l'Europe malgré les sanctions, mais nombreux sont ceux qui essaient désormais d'éviter le territoire russe. La mer Noire apparaît donc comme importante dans les nouvelles routes de la soie mais comme une alternative relativement secondaire face à la route maritime moins chère, et la route terrestre par le Kazakhstan et la Russie, plus rapide. La guerre en Ukraine, bien que bloquant et condamnant l'accès à une partie de la mer, pourrait paradoxalement accroître considérablement son rôle et son importance dans le projet chinois des nouvelles routes de la soie.

LES AUTRES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET DE CORRIDORS DE TRANSPORTS DANS LA REGION DE LA MER NOIRE

Les projets chinois de nouvelles routes de la soie sont loin d'être les seuls ni les premiers impliquant cette région stratégique dans un réseau d'infrastructures et d'interconnectivité. Plusieurs projets et réalisations à l'échelle européenne ou interétatique ont vu le jour depuis la fin de la guerre froide.

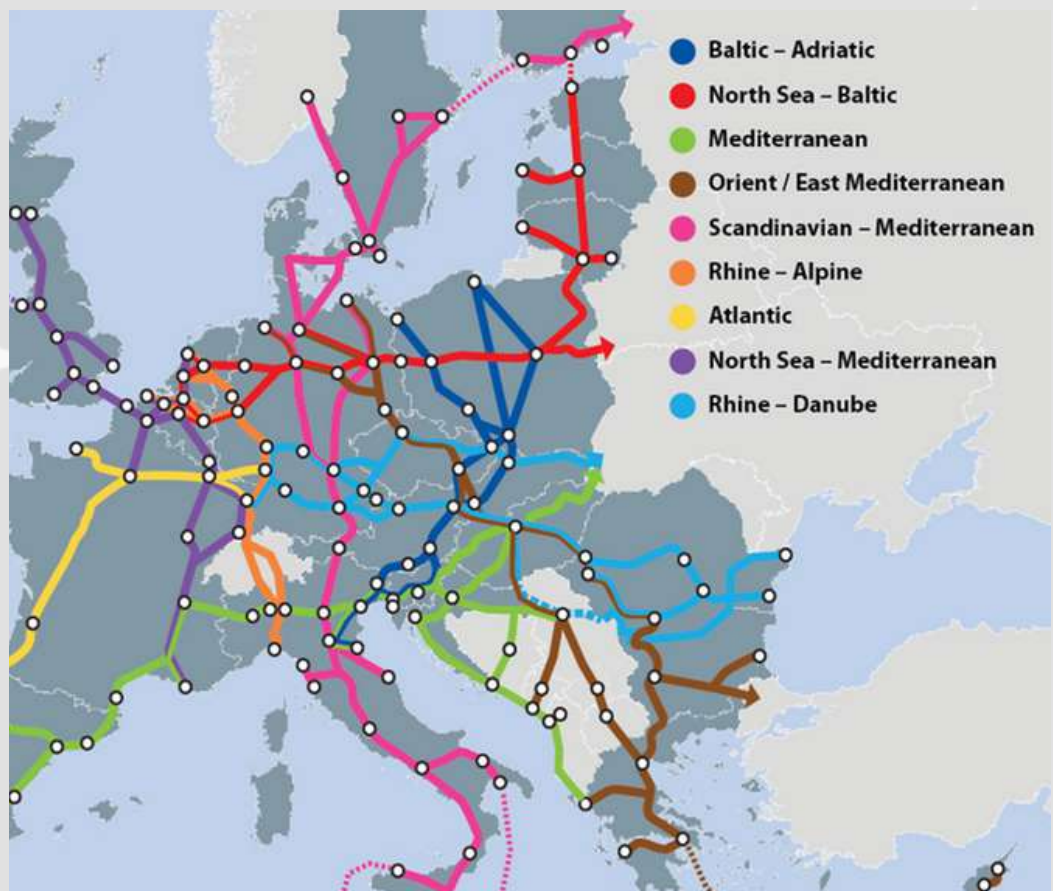


LES PROJETS EUROPÉENS

L'Union européenne a adopté en 1996 un programme d'un réseau européen de transport à travers l'ensemble de l'Union. Modifié à plusieurs reprises, notamment lors de l'entrée de nouveaux membres dans l'Union, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T ou TEN-T en anglais) consiste à connecter les différentes infrastructures multimodales existantes entre elles afin de relier les différents territoires de l'Union. Le RTE-T est composé d'infrastructures existantes et de nouveaux projets. Il comporte le réseau routier et ferroviaire, les voies navigables et les infrastructures aéroportuaires. Deux corridors atteignent la mer

Noire et desservent les régions côtières. Le corridor Rhin-Danube relie la Rhénanie et l'Allemagne du Sud à la Roumanie et au port de Constanta via l'Autriche, la Slovaquie, et la Hongrie. Il s'appuie sur le Danube, véritable colonne vertébrale de la région et sur les infrastructures autoroutières et ferroviaire qui relient la mer Noire à l'Europe de l'Ouest. L'autre corridor qui dessert

la région est le corridor Orient/Med-Est qui relie l'Allemagne du Nord et les ports de Hambourg et de Brême à la Méditerranée orientale et la mer Noire avec les ports de Bourgas, Thessalonique et du Pirée. De nombreux projets ont vu le jour financé par l'Union européenne, c'est par exemple le cas de la ligne à grande vitesse entre Bucarest et Constanta qui est en construction ou de l'autoroute A1 entre le port bulgare de Bourgas et Sofia. La voie ferrée existante entre les deux villes n'a pas encore été rénovée mais c'est un autre projet en cours dans la région et qui fait partie du réseau transeuropéen de transport. En parallèle, les corridors de transport paneuropéens, ou « corridors d'Helsinki », ont été lancés en 1997.



Multimodaux et au nombre de 10, ils reprennent certains tracés des RET-T et les prolongent dans les pays des Balkans, la Russie, le Bélarus, l'Ukraine et la Turquie. La mer Noire constitue un point d'arrivée ou de départ pour plusieurs de ces corridors qui suivent les mêmes principes que le RTE-T. Le corridor IV suit le corridor Orient/Med-Est et le prolonge jusqu'à Istanbul, le corridor VII reprend le tracé du corridor Rhin-Danube, le corridor VIII traverse le sud des Balkans et relie la mer Noire à la mer Adriatique par la Roumanie, la Bulgarie, la Macédoine du Nord et l'Albanie. Enfin, le corridor IX qui se divise en plusieurs branches relie la mer Baltique à la mer Noire en passant par la Russie, le Bélarus, l'Ukraine, la Moldavie et la Roumanie.

En marge de ces itinéraires de transports et d'infrastructures propres à l'Union européenne et ses voisins les plus proche, une autre initiative a été lancée en 1993, le Transport Corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA). Ce programme vise à améliorer les conditions de transport dans la région de la mer Noire, du Caucase et de l'Asie

centrale pour créer un corridor de transport continu entre l'Europe occidentale et la Chine. C'est un projet financé par l'UE et les Etats membres du programme (Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, Tadjikistan, Turkménistan et Ouzbékistan, Moldavie, Turquie, Ukraine), et par la BERD, la Banque Mondiale et la Banque asiatique de développement. Ce corridor de transport Europe-Chine lancé bien avant les nouvelles routes de la soie chinoise commence dans les ports européens de la mer Noire là où les corridors transeuropéens s'arrêtent. En tout, 39 projets techniques et 19 projets d'infrastructures ont été menés. En Bulgarie, l'UE à travers le TRACECA a financé à hauteur de 300 millions d'euro la réhabilitation de la ligne de chemin de fer entre le port de Varna sur la mer Noire et la ville de Ruse sur le Danube à la frontière avec la Roumanie, seul point de passage ferroviaire transfrontalier entre les deux pays. L'UE a aussi en partie financé l'amélioration des autoroutes E-60 et E-70 en Géorgie qui traversent le pays d'est en



ouest et améliorent la possibilité de transit pour les marchandises entre l'Europe, l'Asie centrale et la Chine.

Ainsi, très rapidement après la fin de la guerre froide, l'Union européenne a développé des projets et des initiatives dans le secteur du transport et des infrastructures afin d'améliorer la connectivité entre l'Europe et le Caucase et l'Asie à travers différentes structures comme les corridors pan-européens et le TRACECA.

LES COOPÉRATIONS INTERÉTATIQUES

Outre les projets portés et financés par l'Union européenne, la région de la mer Noire connaît une importante coopération interétatique, parfois grâce à l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN). Un des principaux projets de cette organisation est celui d'une autoroute circulaire de la mer Noire « Black Sea Ring ». Elle doit faire 7 000 kilomètres de long autour de la mer Noire avec des accès à la Serbie, l'Albanie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan. Ce projet est né lors d'une réunion des pays de l'OCEMN à Belgrade en 2007. Une grande partie de « l'Anneau de la mer Noire » consiste en des routes préexistantes de différentes catégories qu'il faut rénover, moderniser et agrandir, ainsi qu'à des constructions de raccords entre l'autoroute principale et les axes secondaires. Des raccordements sont également prévus avec les corridors Transeuropéens, Paneuropéens et Euro-asiatiques. Ce projet est financé par les Etats eux-mêmes avec parfois l'aide de l'UE, de la BERD, de la Banque Mondiale et



de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures. La Russie a officiellement commencé à construire sa partie de l'autoroute en prévision notamment des JO d'hiver de 2014 à Sotchi. Avant même le déclenchement de la guerre en Ukraine, la situation géopolitique en Géorgie notamment avec le territoire séparatiste d'Abkhazie rendait déjà compliqué l'accomplissement total de ce projet.

Un pays de la région est particulièrement actif dans la coopération interétatique, la Roumanie. En effet, le pays développe des coopérations très actives avec notamment la Géorgie, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan. La Roumanie a créé un groupe de parole entre ces quatre pays afin de développer les échanges et la coopération dans le domaine du transport et de l'utilisation de la mer Noire. Il en est sorti entre autres un projet officiellement baptisé Corridor de transport international Mer Caspienne - Mer Noire (ITC-CSBS). En plus du transport de biens venant de Chine et d'Europe, le transport de gaz naturel liquéfié (GNL) ont été évoqué par le Turkménistan qui en est un important producteur et exportateur important et qui permet à l'Union européenne de diversifier ses approvisionnements pour moins dépendre de la Russie.

En dehors des cadres habituels de discussions entre grandes puissances, les pays de la région ont réussi à s'entendre dans certains domaines pour améliorer leur coopération et promouvoir la mer Noire comme un espace de transit important pour la Chine et l'Union européenne. C'est dans leurs intérêts communs de créer les infrastructures nécessaires afin de réorienter une partie du trafic ferroviaire et routier qui passe par la Russie vers le Caucase et la mer Noire.

ETUDE DE CAS : LE PORT DE CONSTANTA, ROUMANIE

Le port de Constanta sur la côte roumaine est un des ports les plus importants de la mer Noire et illustre l'importance croissante qu'acquiert cette mer

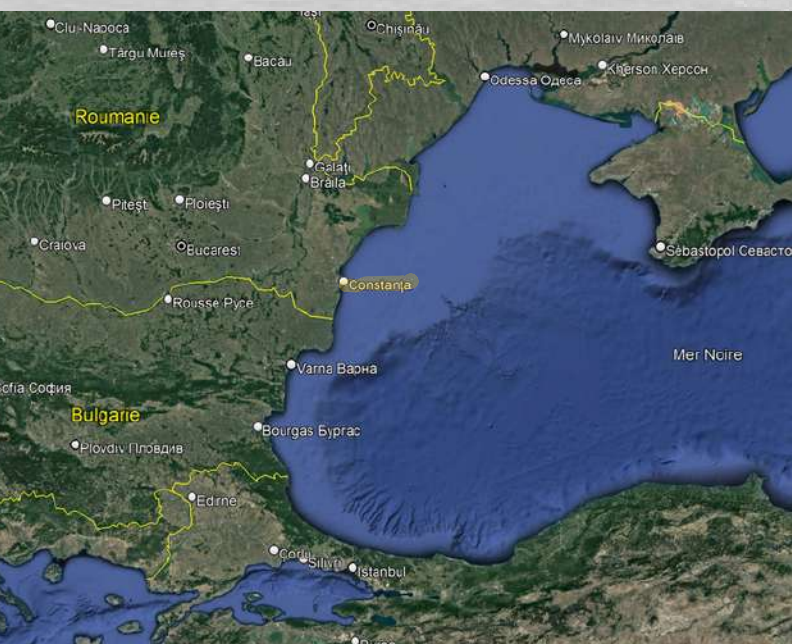


LA « PORTE DE L'EUROPE DE L'EST »

Le port de Constanta est considéré comme la « Porte de l'Europe de l'Est » dans la route de la soie maritime. Cette « nouvelle route de la soie » passe par le canal de Suez et le port de Constanta vers divers centres logistiques multimodaux en économisant le temps et les coûts de transport par rapport aux itinéraires existants via Rotterdam, Bremerhaven, Hambourg ou un autre port ouest-européen. Le port est situé à quelque 330 kilomètres du détroit du Bosphore et d'Istanbul et à 160 kilomètres du delta du Danube. C'est le plus grand port de la mer Noire, et il est relié aux corridors paneuropéens IV et VII (Rhin-Danube). C'est en réalité un ensemble de ports de différentes tailles, dont des installations fluviales et maritimes. Les infrastructures du port en eaux profondes permettent d'accueillir tout type de bâtiments. C'est une zone franche qui permet de faciliter le commerce international et le transit de biens vers ou depuis les pays enclavés d'Europe centrale et orientale.

Constanta bénéficie de la proximité avec le Danube, voie d'accès au cœur de l'Europe au quel le port est relié par un canal navigable. Le Danube est une voie de transport très importante, ainsi que l'autoroute Budapest-Craiova-Bucarest-Constanta qui privilégie le port de Constanta face aux ports de Varna et Burgas. Le port a connu une augmentation continue de trafic depuis 2014 avec en 2022 un trafic total de 75 500 000 tonnes, ce qui correspond quasiment au trafic du port de Marseille et le place en sixième position des plus grands ports européens en termes de tonnage.

La position stratégique du port à l'entrée de l'Europe et ses infrastructures capables d'accueillir plusieurs dizaines de millions de tonnes de marchandises par an en font un candidat idéal aux nouvelles routes de la soie.



LA PLACE DU PORT DE CONSTANTA DANS LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

Port de Ningbo-Zhoushan



Le gouvernement chinois et les investisseurs sont conscients de la place stratégique que représente le port de Constanta, et bien qu'ils aient priorisé le port du Pirée, plusieurs projets d'infrastructures concernent directement Constanta. La société DOE (Danube-Oder-Elbe) Europe SE a par exemple mis en œuvre un projet de transport de marchandises par voie maritime entre la Chine et les pays d'Europe centrale et orientale via le port de Constanta, au moyen du canal Constanta - Danube. DOE Europe SE et le port de Constanta visent une capacité de rechargement de conteneurs d'un million d'EVP (équivalent vingt-pieds, soit la taille générale d'un conteneur standard) par an. C'est aussi le projet de construction d'une ligne de chemin de fer par le gouvernement chinois entre Constanta et Vienne qui passerait par Bucarest et Budapest. Le port de Constanta a par ailleurs signé un accord de coopération avec le port de Ningbo-Zhoushan en Chine, le troisième plus gros port du monde, en 2017. Le directeur du port de Ningbo Zhoushan, Mao Jian Hong, a déclaré : « la signature de ce protocole crée les conditions d'une future coopération en matière de formation du personnel, de gestion portuaire et même opérationnelle. Nous considérons la coopération entre les deux Etats comme

particulièrement importante au commerce de la route de la soie. Une coopération complémentaire et directe entre le port de Constanta, le port le plus important de Roumanie, et Ningbo Zhoushan, le port le plus achalandé du monde, selon le tonnage des navires exploités, peut créer des conditions de coopération de très haut niveau entre nos pays. » En plus de cet accord, la compagnie chinoise Cofco a investi dans le port et possède désormais un terminal et des bureaux.

Le port de Constanta fait partie des nouvelles routes de la soie, tout comme la Roumanie en général qui occupe une place stratégique à l'est de l'Union européenne. Ce port bénéficie donc d'investissements chinois sans toutefois être complètement possédé par ces derniers comme le port du Pirée. Si Constanta n'est pas le point d'arrivée principal des routes de la soie maritimes, elle constitue un accès secondaire mais malgré tout très important pour le commerce maritime qui passe par l'océan Indien puis la mer Méditerranée, ou par la mer Noire et la mer Caspienne grâce au corridor du Milieu.

L'IMPACT DE LA GUERRE EN UKRAINE

L'attaque soudaine sur l'Ukraine et le blocus de la mer Noire par la Russie a forcé presque tous les navires et cargaisons à destination d'Odessa à s'arrêter à Constanta, ce qui a amené le port à subir une véritable surcharge de conteneurs depuis le début de la guerre. Les compagnies maritimes déchargent désormais leur fret à Constanta d'où il est amené par la route ou les rails vers Odessa et l'Ukraine. Dans l'autre sens, une partie des exportations qui se faisaient par Odessa, notamment les céréales, ont été détournées et sont maintenant exportées par Constanta qui tourne à plein régime. Cette soudaine augmentation du trafic est bien visible dans les statistiques, puisque le nombre d'EVP en transit par le port a augmenté de 23% entre 2021 et 2022, passant de 632 000 EVP en 2021 à 777 000 EVP en 2022. Les céréales représentent 31,7% du trafic total du port en 2022, en nette progression grâce à l'afflux des céréales ukrainiennes. Outre les conséquences directes du blocus des ports ukrainiens, la guerre en Ukraine et les sanctions contre la Russie ont rendu la route terrestre transsibérienne moins attractive et plus difficile à utiliser pour le transit des marchandises entre la Chine et l'Europe. Le port de Constanta, dans la continuité du corridor du Milieu bénéficie de cette réorientation du trafic par l'Asie centrale, la mer Caspienne, le Caucase et la mer Noire.



CONCLUSION

La mer Noire est donc un espace stratégique, tant sur le plan militaire, qu'économique et énergétique, à la croisée des empires et des zones d'influence. Le triangle relationnel entre la Russie, la Turquie et l'Union européenne rend parfois ardue la lecture des intérêts de chacun et des actions entreprises. La Chine en arrière-plan et certains Etats d'Asie centrale ont aussi des intérêts certains en mer Noire où ils voient transiter leurs matières premières et leurs marchandises vers l'Europe. Les nouvelles routes de la soie intègrent la mer Noire mais au deuxième plan, derrière les itinéraires principaux. La guerre en Ukraine et les sanctions occidentales contre la Russie compromettent toutefois la route du Nord qui traverse la Russie par le Transsibérien, et le corridor du Milieu a gagné en importance et en volume de marchandises qui y transitent, notamment dans les ports de la Caspienne et de la mer Noire méridionale. La région étendue de la mer Noire est, elle, au cœur des nouvelles routes de la soie maritime avec le port du Pirée désormais possédé par Cosco, et les Balkans où la Chine investit dans de nombreux projets d'infrastructures. Toutefois, les nouvelles routes de la soie ne sont ni les premiers ni les seuls investissements et projet d'infrastructure dans la région et il existe d'autres initiatives régionales de mise en valeur de ce territoire, dans le cadre de l'Union européenne notamment avec les RTE-T et le TRACECA. Le port de Constanta, illustre les enjeux autour de la mer Noire : plus gros port de la mer Noire, il bénéficie à la fois des investissements chinois, mais encore une fois au deuxième plan, derrière des ports comme ceux du Pirée et d'Hambourg, mais aussi des investissements européens et de sa localisation sur des corridors de transports européens. Le transit par le port a largement augmenté depuis le début de la guerre en Ukraine avec la réorientation vers ce port d'une partie du trafic qui passait par la Russie et l'Ukraine.

La mer Noire peut être considérée comme un espace secondaire des échanges internationaux, pas située directement sur les grands axes de communication comme le sont la mer Méditerranée, la mer Rouge ou la mer du Nord, mais elle connaît une importance croissante et joue un rôle crucial pour toute une partie de l'Eurasie, de l'Asie centrale aux hautes plaines du Danube.

MAYEUL PENTEL

BIBLIOGRAPHIE

Articles scientifiques :

- Frans-Paul van der Putten, "The Balkans and Black Sea Region and China's New Silk Road", Clingendael Institute, 06/07/2017, https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Balkans_Black_Sea_Region_and_China.pdf, (consulté le 25/03/2023)
- -Gueorgui Tchankov, « „Новият път на коприната” и Черноморският регион », in Икономически и социални алтернативи, Université d'économie nationale et mondiale, Sofia, Vol.3, pp.40-61, octobre 2015. https://www.unwe.bg/uploads/Alternatives/03_Chankov.pdf
- Balázs Sárvári, Anna Szeidovitz, "The Political Economics of the New Silk Road", in Baltic Journal of European Studies, Tallinn University of Technology, Vol. 6, No. 1 (20), 2016. <https://sciendocom/pdf/10.1515/bjes-2016-0001>

Articles de presse :

- High speed train project might be completed this year", in The Diplomat Bucharest, 29/01/2014. <https://www.thediplomat.ro/articol.php?id=4594>
- Sam Chamber, "Georgia eyes China's Silk Road initiative, plans Black Sea port", in Splash247, 16/09/2015. <https://splash247.com/georgia-eyes-chinas-silk-road-initiative-plans-black-sea-port/>
- Marie-Béatrice Baudet, « Dans le port roumain de Constanta, base arrière des cargos de la mer Noire », Le Monde, 14/03/2022. https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/03/14/dans-le-port-roumain-de-constant-base-arriere-des-cargos-de-la-mer-noire_6117407_3234.html
- Timour Ozturk, « Guerre en Ukraine : tankers et cargos naviguent en eaux troubles sur la mer Noire », Les Echos, 05/05/2022. <https://www.lesechos.fr/monde/europe/guerre-en-ukraine-tankers-et-cargos-naviguent-en-eaux-troubles-sur-la-mer-noire-1405007>
- François d'Alañon, « En mer Noire et en mer d'Azov, ce blocus maritime russe qui étrangle l'Ukraine », La Croix, 05/05/2022. <https://www.la-croix.com/Monde/En-mer-Noire-mer-dAzov-blocus-maritime-russe-etrangle-lUkraine-2022-05-05-1201213621#>

Article en ligne :

- "China Begins Using Caspian & Black Sea Routes For European Trade", Silk Road Briefing, 28/04/2022, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/04/28/china-begins-using-caspian-black-sea-routes-for-european-trade/> (consulté le 25/03/2023)
- "Azerbaijan's Caspian Baku Port To Expand Cargo Traffic Infrastructure & Trans-shipment", Silk Road Briefing, 05/07/2022, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/07/05/azerbajians-caspian-baku-port-to-expand-cargo-traffic-infrastructure-transshipment/> (consulté le 25/03/2023)
- "Black sea countries complete preparations for implementation of Black Sea Ring project", World Highways, 23/08/2016. <https://www.worldhighways.com/wh10/wh8/feature/black-sea-countries-complete-preparations-implementation-black-sea-ring-project>
- Pablo Moreno, « Géorgie : les utopies enlisées d'Anaklia », Regards sur l'Est, 11/01/2021. <https://regard-est.com/georgie-les-utopies-enlisees-danaklia>
- « Le port roumain de Constanta, le canal Constanta-Danube : Nouvelles routes chinoises en Europe ? », Observatoire français des nouvelles routes de la soie, 13/02/2019. <https://observatoirefrs.com/2019/02/13/port-roumain-de-constant-le-canal-constant-danube-nouvelles-routes-chinoises-en-europe/>

- « L'Ukraine, ses ports et son fret maritime », Observatoire français des nouvelles routes de la soie, 10/01/2022. <https://observatoirefrs.com/2020/01/10/lukraine-ses-ports-et-son-fret-maritime/>
- “New China to Europe new alternative rail route via the Black Sea”, GEFCO <https://www.gefco.net/en/newsroom/detail/news/new-china-to-europe-new-alternative-rail-route-via-black-sea/>
- “Black Sea digital boost in focus for key Middle Corridor”, International Road and Transport Union (IRU), 10/10/2022. <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/black-sea-digital-boost-focus-key-middle-corridor>
- “KTZ tests new China-Europe route to avoid the congested Black Sea”, RailFreight, 03/03/2023. <https://www.railfreight.com/corridors/2023/03/03/ktz-tests-new-china-europe-route-to-avoid-the-congested-black-sea/?gdpr=accept>
- “COSCO SHIPPING - Lines CO., LTD announced TBX1 & LGX1 Services”, COSCO, 10/10/2022. <https://world.lines.coscoshipping.com/greece/en/news/businessnews/20/1>
- Michael Eric Lambert, “China takes it all in the Black Sea region”, New Eastern Europe, 19/02/2019. <https://neweasterneurope.eu/2019/02/19/china-takes-it-all-in-the-black-sea-region/>
- “COFCO around the world: Growing along “Europe’s Mississippi”, COFCO, 20/10/2021. <https://www.cofcointernational.com/stories/cofco-around-the-world-growing-along-europe-s-mississippi/>
- “The new Black Sea-Caspian freight transport corridor provides a solid ground for sustainable economic growth, peace and stability”, Georgian Ministry of Foreign Affairs, 04/03/2019. <https://mfa.gov.ge/en/news/985837-shavi-zghva-kaspiis-zghvis-akhali-satransporto-der>
- “The activation of the “Caspian Sea – Black Sea” international transport corridor was discussed with the Romanian side”, Turkmen Ministry of Foreign Affairs, 15/07/2020. <https://www.mfa.gov.tm/en/articles/503>
- “Russia proposes new corridor between Caspian and Black Sea”, RailFreight, 19/06/2019. <https://www.railfreight.com/corridors/2019/06/19/russia-proposes-new-corridor-between-caspian-and-black-sea/>
- Fuad Shahbazov, “New Caspian–Black Sea Transit Corridor Boosts Geostrategic Importance of South Caucasus”, Eurasia Daily Monitor, 03/04/2019. <https://jamestown.org/program/new-caspian-black-sea-transit-corridor-boosts-geostrategic-importance-of-south-caucasus/>
- « L'Initiative céréalière de la mer Noire est prolongée », ONU, 11/03/2023. <https://news.un.org/fr/story/2023/03/1133402>
- “A.Karaismailoğlu: Turkey forecasts 116% increase in BTK line”, Report.az 23/11/2020. <https://report.az/en/infrastructure/a-karaismailoglu-turkey-forecasts-116-increase-in-btk-line/>

Rapports et études :

- « Press release on the 10th international Black Sea symposium “The Black Sea – Silk Road corridor: building bridges of cooperation” », BSEC, Athènes, 06-07/03/2019. <http://core.bsec-organization.org/UploadedFiles/PressReleases/20190306-07-10th-international-black-sea-symposium-the-black-sea-silk--road-corridor-building-bridges-of-cooperation-uf2a01oi.pdf>
- Apostolos Goulas, “The Black Sea Ring Highway”, Egnatia Odos S.A, 2009. <https://unece.org/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE2-03-pres05e.pdf>
- Argyro Spyridaki, “The European Transport Policy at the Black Sea area”, ICBSS Policy brief, n°30, décembre 2014.

Sitographie :

- Carte des câbles sous-marins : <https://www.submarinecablemap.com/> (consulté le 27/04/2023)
- Site du câble sous-marin Géorgie-Russie : <http://dantelco.com/ge-ru-system.html> (consulté le 27/04/2023)
- Site du câble sous-marin « Caucasus » : <http://www.co.ge/en/441/> (consulté le 27/04/2023)
- Site du réseau de câbles sous-marins KAFOS : <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/intra-europe/kafos> (consulté le 27/04/2023)
- Carte du Conseil de l'Europe des RTE-T : <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (consulté le 27/04/2023)
- Bulgarie, projets d'investissements : <http://www.traceca-org.org/en/countries/bulgaria/investment-projects/> (consulté le 27/04/2023)
- Géorgie, projets d'investissements : <http://www.traceca-org.org/en/countries/georgia/transport-infrastructure-projects-in-georgia/> (consulté le 27/04/2023)
- DOE Europe SE : http://www.doe-europe.eu/doe_en.pdf (consulté le 27/04/2023)
- ADY : <https://adycontainer.com/en/home/> (consulté le 25/03/2023)
- BSEC : <http://www.bsec-organization.org/> (consulté le 26/03/2023)
- « Black Sea Highway », Three Seas, 2021. <https://projects.3seas.eu/projects/black-sea-highway> (consulté le 26/03/2023)
- Black Sea Cross Border Cooperation : <https://blacksea-cbc.net/about-us> (consulté le 26/03/2023)
- "Joint Operational Programme "Black Sea Basin 2007-2013", Black Sea Silk Road Corridor", Black Sea Cross Border Cooperation, <http://blacksea-cbc.net/wp-content/uploads/2015/12/fact-sheet-MIS-2675.pdf> (consulté le 26/03/2023)
- Projet AIIB : https://www.aiib.org/en/projects/approved/_download/2017/georgia_batumi-bypass-road.pdf (consulté le 26/03/2023)
- Global Maritime Traffic. <https://globalmaritimetraffic.org/gmtds.html> (consulté le 27/03/2023)
- "Black and Caspian Freight Forum 2022: corridors, cargos, infrastructure", RDL Group. <https://www.rdl.group/black-and-caspian-freight-forum-2022/> (consulté le 27/03/2023)
- DHL, <https://lot.dhl.com/is-central-asia-the-hidden-gem-in-chinas-new-silk-road/> (consulté le 28/03/2023)
- Global Energy Monitor (gazoducs) <https://globalenergymonitor.org/projects/global-gas-infrastructure-tracker/tracker/> (consulté le 27/03/2023)
- Global Energy Monitor (oléoducs) <https://globalenergymonitor.org/projects/global-oil-infrastructure-tracker/tracker-map/> (consulté le 27/03/2023)
- "Welcome to the AMBO Pipeline Experience", AMBO Pipeline LTD 2022. https://www.ambo-pipeline.com/_files/ugd/df8936_88b73a06b8ac4bbe93e1bb41801b5c83.pdf?index=true (consulté le 27/03/2023)
- Global Energy Monitor (ressources naturelles) <https://globalenergymonitor.org/projects/global-oil-gas-extraction-tracker/tracker-map/> (consulté le 27/03/2023)
- Marine Traffic (ports de Constanta, Poti, Batoumi, Bourgas, Varna, Odessa, Novorossisk, Touapse). <https://www.marinetraffic.com/fr/ais/details/ports>
- Port of Constanta. <https://www.portofconstantza.com/pn/en/home>