



NOVEMBRE
2022



La connectivité centrasiatique au révélateur des crises internationales

Les transports, l'énergie et l'eau entre
interdépendance et désenclavements

Michaël LEVYSTONE

L’Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d’information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l’Ifri est une association reconnue d’utilité publique (loi de 1901). Il n’est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

L’Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l’échelle internationale.

Cette étude a été produite avec le soutien de l’Agence française de développement (AFD).



Les opinions exprimées dans ce texte n’engagent que la responsabilité de l’auteur.

ISBN : 979-10-373-0611-1

© Tous droits réservés, Ifri, 2022

Couverture : © Karasev Viktor/Shutterstock.com

Comment citer cette publication :

Michaël Levystone, « La connectivité centrasiatique au révélateur des crises internationales. Les transports, l’énergie et l’eau entre interdépendance et désenclavements », *Russie.Nei.Reports*, n° 41, Ifri, novembre 2022.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : accueil@ifri.org

Site internet : ifri.org

Russie.NEI.Reports

Russie.NEI.Reports est une collection numérique consacrée à la Russie et aux nouveaux États indépendants situés en Europe de l'Est (Biélorussie, Moldavie et Ukraine), dans le Caucase (Arménie, Azerbaïdjan et Géorgie) et en Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan). Rédigées par des experts reconnus, ces études *policy oriented* abordent aussi bien les questions stratégiques que politiques et économiques.

Auteur

Michaël Levystone est chercheur associé au Centre Russie/NEI, pour lequel il travaille sur les républiques d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan) et sur la politique étrangère de la Russie. Diplômé de l'ESSEC en Stratégie et Management du Commerce international, de l'IRIS en Relations internationales et de l'Université Paris 5 en Droit des Affaires internationales, il a travaillé à l'Ambassade de France au Kazakhstan et à l'Observatoire franco-russe, *think tank* affilié à la Chambre de commerce et d'industrie franco-russe basée à Moscou. Auteur de *Russie et Asie centrale à la croisée des chemins. Des survivances soviétiques à l'épreuve de la mondialisation*, paru en mai 2021 aux éditions L'Harmattan, il a écrit six publications pour l'Ifri :

- ▀ « Trente ans après la chute de l'URSS : focus sur l'Asie centrale », 30 septembre 2021, disponible sur : <https://storymaps.arcgis.com> ;
- ▀ « Les conséquences en Asie centrale du retour des Talibans au pouvoir », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 26 octobre 2021, disponible sur : www.ifri.org ;
- ▀ « D'un Berdymoukhamedov à l'autre. Contexte et enjeux de la transition au Turkménistan », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 8 mars 2022, disponible sur : www.ifri.org ;
- ▀ « Russie–Venezuela. Un partenariat à l'épreuve de la guerre en Ukraine », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 8 avril 2022, disponible sur : www.ifri.org ;
- ▀ « La guerre en Ukraine vue d'Asie centrale », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 13 juillet 2022, disponible sur : www.ifri.org ;
- ▀ « Le Kazakhstan à l'épreuve des crises. Des émeutes de janvier 2022 à la guerre en Ukraine », *Russie.NEI.Reports*, n° 39, Ifri, septembre 2022, disponible sur : www.ifri.org.

Résumé

Du rétablissement de l'Émirat islamique en Afghanistan par les Talibans à la guerre en Ukraine sans oublier le réchauffement climatique, les plus graves crises internationales, qu'elles soient conjoncturelles ou systémiques, impactent de plein fouet la connectivité en Asie centrale, dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'eau. Si la quête, existentielle au sein des pays de cette région enclavée (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan), de partenariats étrangers se trouve légitimée et même encouragée par le contexte troublé dans lequel ils évoluent, leurs démarches entreprises en ce sens depuis le début de la guerre en Ukraine, le 24 février 2022, tiennent à une volonté flagrante de contourner la Russie, lourdement sanctionnée par les Occidentaux.

Ainsi, les réseaux de transport centrasiatiques se développent dans deux directions : vers l'ouest, avec le Kazakhstan et la mer Caspienne comme maillons essentiels des routes commerciales sino-européennes ; vers le sud, que ce soit par la voie maritime (développement de liaisons portuaires du Kazakhstan et du Turkménistan avec l'Azerbaïdjan et l'Iran) ou par la voie terrestre (création d'une ligne ferroviaire entre l'Ouzbékistan, l'Afghanistan et le Pakistan).

Dans le secteur de l'énergie, le Kazakhstan, entravé par les blocages russes de son principal oléoduc, tourne son regard vers la mer Caspienne pour continuer d'acheminer du pétrole vers les marchés européens. Le Turkménistan destine ses exportations gazières aux marchés chinois et sud-asiatiques, où ses projets, mais aussi ceux du Kirghizstan et du Tadjikistan en matière d'hydro-électricité, sont entravés par les évolutions de la situation en Afghanistan.

Enfin, la question de l'eau met en lumière le paradoxe de pays interdépendants et divisés, entre ceux ayant la main sur les ressources hydriques de l'Asie centrale (Kirghizstan et Tadjikistan) et les autres, situés en aval du Syr-Daria et de l'Amou-Daria (Kazakhstan, Ouzbékistan et Turkménistan). Si les initiatives se multiplient en faveur d'une gestion intelligente des importantes ressources hydriques de la région, ce sujet reste le plus clivant en Asie centrale, en dépit de l'urgence qu'il revêt.

Sommaire

INTRODUCTION	7
LE TRANSIT INTERCONTINENTAL, VOCATION NATURELLE DE L'ASIE CENTRALE	8
Les réseaux de transport centrasiatiques : des réalités nationales contrastées	8
Un potentiel entravé par des carences sur la gestion des flux aux frontières	12
Chine, Turquie, Azerbaïdjan et Iran : des forces d'impulsion bénéfiques aux corridors eurasiatiques.....	14
LA RÉORIENTATION DES VOIES D'EXPORTATION ÉNERGÉTIQUE... 18	
Le transit turco-caucasien, une alternative efficace à la Russie pour rallier l'Europe ?	18
La Chine, un débouché magnifié	21
La ceinture irano-sud-asiatique, un vecteur de coopérations et de blocages.....	23
LE BASSIN HYDROGRAPHIQUE CENTRASIA TIQUE : FRAGMENTATIONS, INTERCONNEXIONS ET RISQUES	25
Des terres sèches non dépourvues d'eau	25
Une dualité dans l'accès et la gestion de l'or bleu	27
La sécurité hydrique de l'Asie centrale : entre menaces et lueurs d'espoir.....	29
CONCLUSION	32

Liste des sigles et acronymes

BAD : Banque asiatique de développement.

BTC : oléoduc Bakou–Tbilissi–Ceyhan.

CAREC : Central Asia Regional Economic Cooperation Program, programme mis en place en 1997 par la Banque asiatique de développement pour favoriser les échanges des pays d’Asie centrale avec ceux du Caucase et de l’Asie du Sud.

CASA-1000 : Central Asia-South Asia Power Project, projet de transmission d’hydro-électricité entre le Kirghizstan, le Tadjikistan, l’Afghanistan et le Pakistan.

CCWAEC : China-Central Asia-West Asia Economic Corridor, itinéraire terrestre des Nouvelles routes de la Soie transitant essentiellement par le Kazakhstan.

CKO : projet de ligne ferroviaire Chine–Kirghizstan–Ouzbékistan.

CPC : oléoduc Caspian Pipeline Consortium, reliant les gisements pétroliers du nord-ouest du Kazakhstan (Kachagan et Tengouiz, en mer Caspienne ; Karatchaganak, à la frontière avec la Russie) au port russe de Novorossiïsk (en mer Noire).

CPEC : China-Pakistan Economic Corridor, réseau d’infrastructures de transport construit par la Chine pour atteindre les ports de Gwadar et de Karachi, dans le sud du Pakistan.

IPL : Indice de performance logistique, établi par la Banque mondiale.

JICA : Japan International Cooperation Agency.

KTI : ligne ferroviaire Kazakhstan–Turkménistan–Iran.

M37 : principale autoroute du Turkménistan, desservant, d’ouest en est, les villes de Garabogaz, Turkmenbachi, Balkanabad, Achkhabad (capitale), Mary et Turkmenabad, avant de se poursuivre vers Boukhara, en Ouzbékistan.

NELBEC : New Eurasia Land Bridge Economic Corridor, itinéraire terrestre des Nouvelles routes de la Soie transitant notamment par le Kazakhstan et la Russie.

OCE : Organisation de coopération économique.

OMS : Organisation mondiale de la santé.

PAKAFUZ : ligne ferroviaire reliant le Pakistan (Peshawar) à l’Afghanistan (Kaboul ; Mazâr-e Charîf) et à l’Ouzbékistan (Termez).

SOCAR : State Oil Company of Azerbaijan Republic.

TAPI : projet de gazoduc Turkménistan–Afghanistan–Pakistan–Inde.

TITR : Trans-Caspian International Transport Route (ou Middle Corridor), réseau de transports reliant la Chine à l’Europe *via* l’Asie centrale, le Caucase et la Turquie.

TRACECA : Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, programme de transport international développé par l’Union européenne dans les années 1990.

UE : Union européenne.

UEEA : Union économique eurasiatique.

UNRCCA : United Nations Regional Centre for Preventive Diplomacy for Central Asia.

URSS : Union des républiques socialistes soviétiques.

USAID : United States Agency for International Development.

WREP : Western Route Export Pipeline, oléoduc Bakou–Tbilissi–Soupsa.

ZES : Zone économique spéciale.

Introduction

La guerre déclenchée par la Russie le 24 février 2022 en Ukraine incite les républiques d'Asie centrale, plus ou moins dépendantes de Moscou sur le plan économique, à chercher des relais de croissance alternatifs. Leur objectif consiste tout autant à éviter les conséquences des sanctions économiques adoptées par les États-Unis et l'Union européenne (UE) contre la Russie qu'à s'assurer des rentrées d'argent, en maintenant des voies d'accès aux marchés internationaux. Cette ambition, qui concerne les transports de marchandises et des ressources énergétiques, se heurte cependant à deux obstacles. Le premier est financier, les pays centrasiatiques ne disposant pas tous des ressources suffisantes pour réhabiliter leurs infrastructures de transport ou en créer de nouvelles (Kirghizstan, Tadjikistan). Le second est géographique dans la mesure où l'Asie centrale est enclavée entre la mer Caspienne isolée des océans, de grandes puissances qu'il convient de ménager (Russie, Chine, Iran) et un voisin incertain, l'Afghanistan, qui complique la volonté des pays centrasiatiques de se raccorder à l'Asie du Sud.

Ce contexte de crises est synonyme à la fois de nouveaux défis et opportunités à l'échelle régionale¹, auxquels les républiques d'Asie centrale semblent apparemment résolues à répondre ensemble dans les domaines des transports et de l'énergie. Cette volonté d'une approche coordonnée se retrouve également, et de plus en plus, s'agissant de l'eau. Sous l'effet de facteurs structurels (réchauffement climatique, vétusté des infrastructures, irrigation extensive dans des milieux impropres à la culture agricole), la question hydrique, autre volet de la connectivité centrasiatique, soumet les pays de la région à une incertitude supplémentaire.

Quelles conséquences la guerre en Ukraine et la crise afghane produisent-elles sur la gestion des infrastructures de transport et énergétiques en Asie centrale ? Comment les pays de la région répondent-ils, en parallèle, à l'urgence hydrique ?

1. La présente étude portera sur les enjeux de connectivité en Asie centrale. Cela ne signifie pas que les États-Unis et l'UE se désintéressent des dynamiques à l'œuvre dans cette région et dans son voisinage immédiat. Ces deux acteurs, évidemment plus périphériques sur un plan géographique que la Chine, l'Iran, l'Afghanistan, et dans une moindre mesure que l'Azerbaïdjan et la Turquie, s'étaient d'ailleurs manifestés sur ces sujets dans la région prise au sens large, durant les années qui ont suivi la chute de l'URSS. Les États-Unis avaient ainsi soutenu le projet d'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC) et le consortium CentGas (qui ne s'est pas concrétisé), dans l'objectif de favoriser l'exportation des hydrocarbures centrasiatiques vers ses alliés de l'époque (pétrole pour la Turquie ; gaz naturel pour le Pakistan), sans transits russe et iranien. Si elle a également eu des ambitions énergétiques (projet inabouti de gazoduc Nabucco avec l'Iran), l'UE s'est surtout signalée par son programme de corridor de transport multimodal lancé en 1993 entre l'Europe, le Caucase et l'Asie (TRACECA).

Le transit intercontinental, vocation naturelle de l'Asie centrale

Après des siècles de séparation des principales routes du commerce international (essentiellement maritimes), l'Asie centrale redevient, sous l'effet des bouleversements géoéconomiques induits par la guerre en Ukraine, un espace prisé par les puissances régionales désireuses d'esquiver la Russie. Ce regain d'intérêt peut avoir un effet vertueux sur les pays centrasiatiques, dont les politiques douanières manquent de coordination et dont les réseaux de transport présentent de très fortes disparités.

Les réseaux de transport centrasiatiques : des réalités nationales contrastées

Au **Kazakhstan**, comme partout ailleurs en Asie centrale, les routes automobiles constituent de loin le moyen de locomotion préférentiel pour le transport de marchandises. Néanmoins, le fret ferroviaire est nettement plus répandu dans ce pays que chez ses voisins centrasiatiques, et ceci pour deux raisons principales. D'une part, le Kazakhstan dispose à lui seul de plus de la moitié des chemins de fer de la région. D'autre part, et en dépit du plus ambitieux plan d'investissement lancé par un pays centrasiatique dans les infrastructures de transport², les artères autoroutières kazakhstanaïses demeurent en mauvais état. Tel est singulièrement le cas dans les régions du Kazakhstan occidental et d'Aktioubé (dans l'ouest du pays), de Kostanaï (nord), de Karaganda (centre) et de Kyzyl-Orda (sud)³. Une autre spécificité du réseau de transport du Kazakhstan tient à son ouverture sur la mer

2. Il s'agit du programme Nourly Jol (« Voie vers le Futur »), présenté en 2014 par le président Nazarbaïev, et crédité d'un budget de 9 milliards de dollars. En 2019, un sous-programme est adopté dans le cadre de la Nourly Jol pour la reconstruction et la rénovation de 23 000 kilomètres (km) de routes au Kazakhstan. « Avtomobil'nye dorogi » [Les autoroutes], Comité des autoroutes du ministère kazakhstanaïse de l'Industrie et du Développement des infrastructures, 5 décembre 2019, disponible sur : www.gov.kz.

3. À titre d'exemple, l'autoroute reliant, sur 369 km, Kyzyl-Orda à Jezkazgan n'a pas été rénovée depuis plus de cinquante ans. A. Kurmangalieva, « Vsé, čto nužno znat' ob avtomobil'nyh trassah Kazahstana » [Tout ce qu'il faut savoir au sujet des tracés autoroutiers du Kazakhstan], The Steppe, 29 mars 2022, disponible sur : <https://the-steppe.com>.

Caspienne, que lui confèrent les ports d'Aktaou et de Kouryk (lesquels ont doublé leur trafic marchand au cours du premier semestre 2022⁴).

Également riverain de la mer Caspienne, le **Turkménistan** s'ingénie depuis plusieurs années à mettre en valeur son littoral, où il a organisé la première édition du Forum économique caspien les 12 et 13 août 2019, et où il compte plusieurs ports : Aladja, Hazar, Ekerem, et, surtout, Turkmenbachi. Dès avant l'inauguration en 2018 de la version étendue et modernisée de ce dernier complexe capable d'assurer le transit de 4 millions de tonnes annuelles de marchandises, les autorités avaient lancé la construction d'une autoroute (M37) pour le raccorder à la capitale Achkhabad, centre névralgique des principales artères de transport du pays. Le Turkménistan a également investi dans le développement de corridors ferroviaires, essentiellement aux fins d'accroître l'exportation de vrac (pétrole, produits raffinés, matériaux de construction). Cet intérêt pour les infrastructures ferroviaires a d'ailleurs dépassé le cadre national, en dépit de l'autarcie prononcée du régime d'Achkhabad : c'est ainsi qu'ont pu voir le jour, depuis 2014, des liaisons tant avec l'Iran (ligne Kazakhstan–Turkménistan–Iran [KTI]) qu'avec l'Afghanistan (lignes Kerki–Imamnazar–Aqina et Serkhetabad–Tourgoundi).

Le **Kirghizstan** et le **Tadjikistan** présentent des similitudes sur le plan des transports. Leurs réseaux ferroviaires sont les moins développés de la région, en raison de chaînes montagneuses peu compatibles avec la création de telles infrastructures. Longitudinaux et autonomes les uns vis-à-vis des autres à l'échelon national, les réseaux ferroviaires kirghizstaniens et tadjikistans ont la particularité d'être imbriqués avec ceux des pays voisins, à l'image de la liaison entre Balyktchy (Kirghizstan) et Lougovoïe (Kazakhstan), et de celle entre Bekabad et Kokand (Ouzbékistan) à travers Konibodom (Tadjikistan), que les deux pays souhaiteraient d'ailleurs électrifier. Économies les moins développées d'Asie centrale, le Kirghizstan et le Tadjikistan dépendent des aides extérieures pour la réhabilitation de leurs infrastructures de transport. Ainsi, ce sont des prêts accordés par la Banque asiatique de développement (BAD) et l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) qui ont permis de rénover les grandes artères kirghizstaniennes Bichkek–Och, Bichkek–Naryn–Torougart et Och–Batken–Isfana.

Voyant dans la mise en service du KTI une volonté du Kazakhstan et du Turkménistan de le contourner⁵, l'**Ouzbékistan** entreprend, dès 2015, de

4. N. Khodjaye, « Death of China-To-Russia Cargo Transit Routes Means It's All Aboard for Kazakhstan », IntelliNews, 25 juin 2022, disponible sur : www.intellinews.com.

5. Dans le même ordre d'idées, les deux pays construisent, par-dessus la lagune de Kara-Bogaz-Gol, un pont autoroutier pour prolonger la route Achkhabad–Turkmenbachi vers la frontière kazakhstanaise. Confié à la société de construction ukrainienne Altkom, cet ouvrage devrait être fonctionnel en 2024. « Novyj avtomobil'nyj most svâzet Turkmenistan i Kazahstan v 2024 godu » [Un nouveau pont autoroutier reliera le Turkménistan au Kazakhstan en 2024], Mir 24, 17 juin 2022, disponible sur : <https://mir24.tv>.

valoriser son emplacement central dans la région⁶, en annonçant un plan quadriennal pour le développement et la rénovation de ses réseaux de transport. À cette occasion, les autorités de Tachkent, qui avaient lancé en 2011 les premiers trains passagers à grande vitesse d'Asie centrale (les Afrosiyob, conçus par le groupe espagnol Talgo), confirment leur intérêt pour le secteur ferroviaire, avec l'apparition de nouveaux corridors, par exemple entre Navoï et Noukous (sur une distance de 700 kilomètres [km]), ou entre Koumkourgan et la ville afghane de Tach Gozar (223 km). L'Ouzbékistan s'emploie en parallèle à densifier son réseau de lignes ferroviaires électrifiées – cf. la création en 2016 de la liaison entre Angren et Pop, dans l'est du pays –, qui culmine actuellement à 1 100 km (record régional). À l'appui de la politique de bon voisinage mise en œuvre par le président Mirziouïev depuis 2016 en Asie centrale, l'Ouzbékistan s'implique dans la création d'infrastructures transfrontalières pour fluidifier les flux : un pont autoroutier et ferroviaire reliant Farab à la ville de Turkmenabad, au sud du fleuve de l'Amou-Darya, ou encore un poste-frontière international à proximité de la localité kazakhstanaise de Beïneou.

Tableau 1 : Part des réseaux autoroutiers et ferroviaires dans le territoire et le transport de marchandises des pays d'Asie centrale

	KAZ.	KIRG.	OUZB.	TADJ.	TURK.
Réseau routier (en km)	96 000	34 000	43 000	27 000	24 000
Densité routière (en km/1 000 km²)	35,3	171,3	95,8	190,9	49,2
Fret routier en 2021 (en millions de tonnes)	3 310	26,2	1 373,5	20,1*	420,1**
Réseau ferroviaire (en km)	16 500	420	6 500	970	5 200
Densité ferroviaire (en km/1 000 km²)	6,1	2,1	14,5	6,8	10,6
Fret ferroviaire en 2021 (en millions de tonnes)	416	2,1	72	5,3*	20,8**

* Données concernant l'année 2018.

** Données concernant l'année 2016.

Sources : Rail-News.kz, Comité national des statistiques de la République du Kirghizstan, Comité national des statistiques de la République d'Ouzbékistan, Central Asia Regional Economic Cooperation Program (CAREC)⁷.

6. L'Ouzbékistan est le seul pays à partager des frontières avec tous les États centrasiatiques (ainsi qu'avec l'Afghanistan).

7. « V Kazahstane vyros ob"ëm perevozok gruzov vsemi vidami transporta » [Le transport de marchandises a augmenté sur tous les modes de transport au Kazakhstan], Rail-News.kz, 18 février 2022, disponible sur : <https://rail-news.kz> ; « Perevozki gruzov po vidam transporta » [Fret par mode de transport], Comité national des statistiques de la République du Kirghizstan, 2022, disponible sur : www.stat.kg ; « Social'no-èkonomičeskoe položenie Respubliki Uzbekistan. VI. Transport i svâz' » [Situation socio-économique de la République d'Ouzbékistan. VI. Transports et

Carte 1 : Les grandes voies de transport centrasiatiques



communications], Comité national des statistiques de la République d'Ouzbékistan (Goskomstat), 2021, p. 192-193, disponible sur : <https://stat.uz>; « Ocenka železnodorožnogo sektora dlâ Tadjikistana » [Évaluation du secteur ferroviaire pour le Tadjikistan], CAREC, mars 2021, p. 15, disponible sur : www.carecprogram.org; « Ocenka železnodorožnogo sektora dlâ Turkménistana » [Évaluation du secteur ferroviaire pour le Turkménistan], CAREC, mars 2021, p. 13, disponible sur : www.carecprogram.org.

Un potentiel entravé par des carences sur la gestion des flux aux frontières

Le régime des sanctions européennes contre l'économie russe, qui interdit de faire transiter par les gares et les ports russes les marchandises destinées à l'UE sans pour autant ralentir la dynamique des échanges sino-européens (+ 10 % au cours du premier trimestre 2022, par rapport au premier trimestre 2021), polarise naturellement les transporteurs étrangers sur l'Asie centrale. Aussi, les infrastructures centrasiatiques de transport devraient être, dans les prochaines années, sollicitées dans des proportions bien supérieures à celles d'avant 2022, où seulement 2 % des marchandises échangées entre l'Asie et l'Europe étaient acheminées par des camions ou des trains centrasiatiques⁸. Quoique la couverture autoroutière de l'Asie centrale soit bien supérieure à sa couverture ferroviaire, le primat devrait être donné aux trains sur les camions pour convoier les marchandises à travers cet espace, au regard des coûts qui seraient occasionnés par l'utilisation de routes fortement dégradées (65 %) sur un itinéraire dont le tracé, dans le sens de la longitude, recoupe celui des voies de chemins de fer kazakhstanaïses. La solution ferroviaire, si elle paraît donc s'imposer, s'accompagne cependant de ses propres difficultés. Ainsi, même à supposer que les marchandises soient acheminées, depuis l'extérieur, jusqu'aux gares centrasiatiques par des trains, la différence entre l'écartement des rails en Asie centrale (de 1 520 millimètres [mm], identique à celui en vigueur en Russie) et celui des rails en Asie et en Europe (1 435 mm) nécessite de procéder, en pénétrant et en quittant le territoire de la région, à des ruptures de charge⁹ exposant les usagers à des frais supplémentaires, ainsi qu'à un allongement des délais de transport, eux-mêmes accrus par la vétusté du matériel roulant ferroviaire utilisé en Asie centrale¹⁰.

8. P. H. Azimov et D. I. Nadžmiddinov, « Razvitie regional'noj transportno-logističeskoj sistemy stran Central'noj Azii v usloviâh globalizacii mirovoj èkonomiki » [Le développement du réseau régional de transports et logistique en Asie centrale dans le contexte de la mondialisation], *Naučno-tehničeskije vedomosti SPbGPU, Èkonomičeskie nauki*, Tome 12, n° 6, 2019, p. 89, disponible sur : <https://cyberleninka.ru>.

9. Les principales ruptures de charge à l'entrée du territoire centrasiatique s'opèrent aux frontières avec la Chine (à Khorgos et à Dostyk, dans l'est du Kazakhstan, ainsi qu'à Torougart et à Irkechtam, dans l'est du Kirghizstan), sans oublier celles qui ont lieu à la frontière turkméno-iranienne (Serakhs). Les ruptures de charge réalisées dans le port kazakhstanaïse de Kouryk (en mer Caspienne) concernent vraisemblablement des marchandises majoritairement transportées dans un sens est-ouest.

10. L'état des trains centrasiatiques tire à la baisse leur vitesse moyenne, échelonnée entre 60 et 70 km/heure. La porter à 80 km/heure permettrait notamment de concurrencer efficacement les transports maritimes. P. H. Azimov et D. I. Nadžmiddinov, « Razvitie regional'noj transportno-logističeskoj sistemy stran Central'noj Azii v usloviâh globalizacii mirovoj èkonomiki » [Le développement du réseau régional de transports et logistique en Asie centrale dans le contexte de la mondialisation], *op. cit.*

Aussi, l'appel lancé par le président Tokaïev, à l'occasion du dernier Sommet des chefs d'État d'Asie centrale tenu le 21 juillet 2022 à Tcholon-Ata (Kirghizstan), à favoriser l'intégration économique de la région en y créant un réseau de structures transfrontalières (postes-frontières, zones franches) sonne comme un vœu pieux dans le contexte actuel, et ceci, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les pays d'Asie centrale sont généralement rétifs à collaborer sur une base multilatérale dans le domaine douanier, chacun faisant prévaloir une gestion en propre de ses procédures de dédouanement et des contrôles réalisés à ses frontières, plutôt que de chercher à harmoniser sa législation avec celle de tous ses voisins centrasiatiques. Ensuite, si leur intégration au sein d'un système commun ferait sens – notamment pour des pays présentant des tracés frontaliers aussi imbriqués que le Kirghizstan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan autour de la vallée de Ferghana –, ce processus est entravé par des tensions locales¹¹ et par l'appartenance du Kirghizstan et du Kazakhstan à l'Union économique eurasiatique (UEEA). En outre, les plateformes logistiques et industrielles créées en Asie centrale pour développer le commerce transfrontalier n'ont pas été couronnées de succès, à l'exception de celles tournées vers les pays non centrasiatiques (comme Khorgos, entre le Kazakhstan et la Chine, et la zone économique spéciale [ZES] de Serakhs, à la frontière irano-turkménistanaise). Enfin, les piètres indices de performance logistique (IPL)¹² des pays centrasiatiques mettent en lumière leur manque de compétitivité, par rapport aux pays les plus avancés, pour ce qui concerne la gestion du trafic marchand à l'entrée et à la sortie de leurs territoires. La lenteur de l'administration douanière kazakhstanaise, capable d'infliger des délais d'attente pouvant atteindre une quarantaine d'heures, est à cet égard particulièrement redoutée, démontrant au passage que l'IPL, relativement meilleur, du Kazakhstan par rapport à celui de ses voisins centrasiatiques ne met pas pour autant ce pays à l'abri d'importantes lacunes en matière de gestion des flux à ses frontières.

11. Le 29 avril 2021, une guerre éclate entre le Kirghizstan et le Tadjikistan au sujet du réservoir d'eau de Golovnoï, situé dans la province de Batken, à la frontière entre les deux pays. Derrière les tensions liées à l'eau, ce conflit (gelé jusqu'à une brève réactivation, du 14 au 19 septembre 2022), met en évidence la difficulté pour Bichkek et Douchanbé de s'accorder sur la délimitation de leur longue frontière commune. Au 21 juillet 2022, 664 km (sur un total de 987) étaient démarqués. S. Ruhullo et F. Muhammadi, « Tadžikistan i Kyrgyzstan za god soglasovali ešë 80 km linii gosgranicy » [Le Tadjikistan et le Kirghizstan ont procédé à la démarcation de leur frontière commune sur 80 km supplémentaires en l'espace d'un an], *Radio Ozodi*, 22 juillet 2022, disponible sur : <https://rus.ozodi.org>.

12. L'IPL reflète les perceptions relatives à la logistique d'un pays basées sur des critères tels que : l'efficacité et le processus de dédouanement, la qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transport connexes, la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels, la qualité des services d'infrastructure, la capacité de suivi et de traçabilité des consignations et la fréquence à laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus.

**Tableau 2 : Indice de performance logistique (IPL)
des pays d'Asie centrale (2018)**

	KAZ.	KIRG.	OUZB.	TADJ.	TURK.
Performance globale	2,81	2,55	2,58	2,34	2,41
Compétence et qualité des services logistiques	2,58	2,36	2,59	2,33	2,31
Qualité de l'infrastructure commerciale et des transports	2,55	2,38	2,57	2,17	2,23
Efficacité du processus de dédouanement	2,66	2,75	2,1	1,92	2,35
Facilité d'obtenir des prix compétitifs sur les expéditions	2,73	2,22	2,42	2,31	2,29
Fréquence à laquelle les expéditions atteignent leur destinataire dans les délais fixés	3,53	2,94	3,09	2,95	2,72
Rang mondial (sur 160 pays référencés)	71 ^e	108 ^e	99 ^e	134 ^e	126 ^e

NB : les notes vont de 1 (faible) à 5 (élevée).

Élaboration de l'auteur à partir des données produites par la Banque mondiale. « Indice de performance logistique : performance globale », Banque mondiale, 2018, disponible sur : <https://donnees.banquemondiale.org>.

Chine, Turquie, Azerbaïdjan et Iran : des forces d'impulsion bénéfiques aux corridors eurasiatiques

La **Chine** n'a pas attendu l'effet de loupe produit par la guerre en Ukraine sur l'Asie centrale pour en faire un espace de transit commercial à destination des marchés européens. Pékin, qui mène depuis 2013 son projet des Nouvelles routes de la Soie, poursuit un double objectif en Asie centrale. D'une part, créer ou mettre à niveau les réseaux de transport locaux : ainsi des lignes ferroviaires Angren–Pop (Ouzbékistan) et Ouzen–Bereket–Gorgan (KTI), et des autoroutes Douchanbé–Chanak (Tadjikistan) et Kachgar–Irkechtam–Och–Andijan (reliant le Xinjiang au Kirghizstan et à l'Ouzbékistan). D'autre part, intégrer les infrastructures régionales à des corridors de transport multimodal plus vastes, dans le sillage desquels des ZES peuvent d'ailleurs voir le jour, à l'instar de celle créée dans le port kazakhstanaï d'Aktaou. Le contexte de la guerre en Ukraine conduit la

Chine à prioriser le corridor Chine–Asie centrale–Asie de l’Ouest (CCWAEC) sur le Nouveau pont terrestre eurasien (NELBEC)¹³, l’autre tracé phare de ses Nouvelles routes de la Soie en Asie centrale, qui transite quant à lui par la Russie. En parallèle, Pékin cherche à étendre ses routes commerciales vers les marchés situés au sud de l’Asie centrale. C’est en tout cas ce que semblent indiquer, d’une part, l’annonce de la reprise du chantier de la ligne ferroviaire Chine–Kirghizstan–Ouzbékistan (CKO)¹⁴ pour l’automne 2022 et, d’autre part, les discussions entamées entre les autorités de ces trois pays autour d’un projet de corridor de transport multimodal visant à relier les villes de Kachgar (Xinjiang) et de Hairatan (Afghanistan)¹⁵.

Le **duo turco-azerbaïdjanais** exerce lui aussi, depuis le début de la guerre en Ukraine, une impulsion majeure sur les réseaux de transport transitant par l’Asie centrale. La Turquie, qui ne partage aucune frontière avec l’Asie centrale, voit dans son voisin azerbaïdjanais, pays riverain du Kazakhstan et du Turkménistan en mer Caspienne, une rampe de lancement vers cette région, à plus forte raison depuis que Bakou a reconquis le Haut-Karabakh aux dépens d’Erevan durant la guerre qui les a opposés en 2020. Alors que la Turquie avait déjà activé en 2018 un corridor de transport la reliant, *via* la Géorgie et l’Azerbaïdjan, au Turkménistan et à l’Afghanistan (Lapis Lazuli), la récente reconfiguration de l’espace transcaucasien lui permet d’ambitionner d’accéder plus directement à la mer Caspienne et à l’Asie centrale, grâce à la création d’un corridor de transport contournant l’Arménie à Zanguezour. La création du corridor de Zanguezour suscite également l’intérêt de Tachkent, qui entretient un dialogue trilatéral avec Ankara et Bakou sur ce sujet¹⁶. L’autre pays centrasiatique à regarder attentivement du côté de l’Azerbaïdjan et de la Turquie est le Kazakhstan, dont la guerre en Ukraine rehausse l’importance dans le cadre du Trans-Caspian International Transport Route (TITR, encore dénommé Middle Corridor), qui opère la jonction entre la Chine, l’Azerbaïdjan, la Turquie et l’Europe¹⁷. En mars 2022, le Kazakhstan a mis

13. 95 % du fret ferroviaire entre la Chine et l’Europe transitaient par le corridor septentrional des Nouvelles routes de la Soie jusqu’au début de la guerre en Ukraine. J.-M. Larçon, « La guerre en Ukraine transforme la carte des routes commerciales Chine-Europe », *The Conversation*, 29 août 2022, disponible sur : <https://theconversation.com>.

14. Le tronçon pourrait être construit suivant les normes d’écartement chinoises, traduisant à nouveau une certaine prise de distance des pays centrasiatiques par rapport à la Russie. V. Sorvënkov, « Organizaciâ bez sotrudničestva. Provodim itogi sammita ŠOS v Samarkande, na kotorom Putina zastavili ždat’ » [Une organisation sans coopération. Bilan du sommet de l’OCS à Samarcande, où l’on a fait attendre Poutine], *Mediazona*, 19 septembre 2022, disponible sur : <https://mediazona.ca>.

15. M. van Leijen, « A Brand New Corridor on the Table for China and Central Asia », *RailFreight.com*, 12 août 2022, disponible sur : www.railfreight.com.

16. E. Korotkova, « Uzbekistan, Turkiâ i Azerbajdžan podpisali Taškentskuû deklaraciû » [L’Ouzbékistan, la Turquie et l’Azerbaïdjan ont signé la Déclaration de Tachkent], *News-Asia*, 2 août 2022, disponible sur : www.news-asia.ru.

17. C. Szumski, « Kazakhstan Key “Middle Corridor” Linking China to EU », *Euractiv*, 17 juin 2022, disponible sur : www.euractiv.com.

en place un corridor de transport est–ouest avec l’Azerbaïdjan, la Turquie et la Géorgie, avant d’envoyer en juin, depuis Pavlodar, un train de marchandises vers Payas, dans le sud de la Turquie, par l’intermédiaire des territoires turkménistans et iraniens.

L’**Iran** fait valoir son statut de carrefour entre l’Asie centrale, le Caucase et le golfe Persique pour suppléer la Russie – affaiblie par la guerre en Ukraine – en tant que *hub* interrégional auprès des pays centrasiatiques. Un accord conclu en mai 2022 avec le Kazakhstan permet ainsi de réorienter le fret supposé emprunter l’itinéraire Chine–Russie–Europe vers une nouvelle route Chine–Kazakhstan–Iran–Europe¹⁸. Le port de Bandar-e Anzali, par lequel l’Iran avait établi des liaisons avec d’autres ports de la mer Caspienne en novembre 2021 pour faciliter son intégration économique dans la région, sert désormais au transbordement des conteneurs expédiés depuis les rives kazakhstanaïses et turkménistanaïses à destination des marchés sud-asiatiques¹⁹. Ces derniers éveillent un intérêt également très marqué du côté de l’Ouzbékistan, qui a organisé à Tachkent, les 15 et 16 juillet 2021, une conférence internationale au titre évocateur : « Asie centrale et du Sud : connectivité régionale, opportunités et défis ». L’ambition manifestée à cette occasion de faire de l’**Afghanistan** un pont entre l’Asie centrale et l’Asie du Sud continue de guider l’action des dirigeants de Tachkent. Ainsi, en marge de la signature de la Déclaration de Tachkent avec ses homologues turc et azerbaïdjanais, le ministre des Transports, Ilkhom Makhkamov, a appelé à la création d’un corridor de transport multimodal entre la Turquie, le Caucase, l’Asie centrale, l’Asie du Sud et l’Afghanistan²⁰. En parallèle, l’Ouzbékistan participe à la construction d’une ligne ferroviaire le reliant à l’Afghanistan et au Pakistan²¹, pays avec lesquels le fret a plus que doublé au cours du premier semestre 2022 (330 000 tonnes).

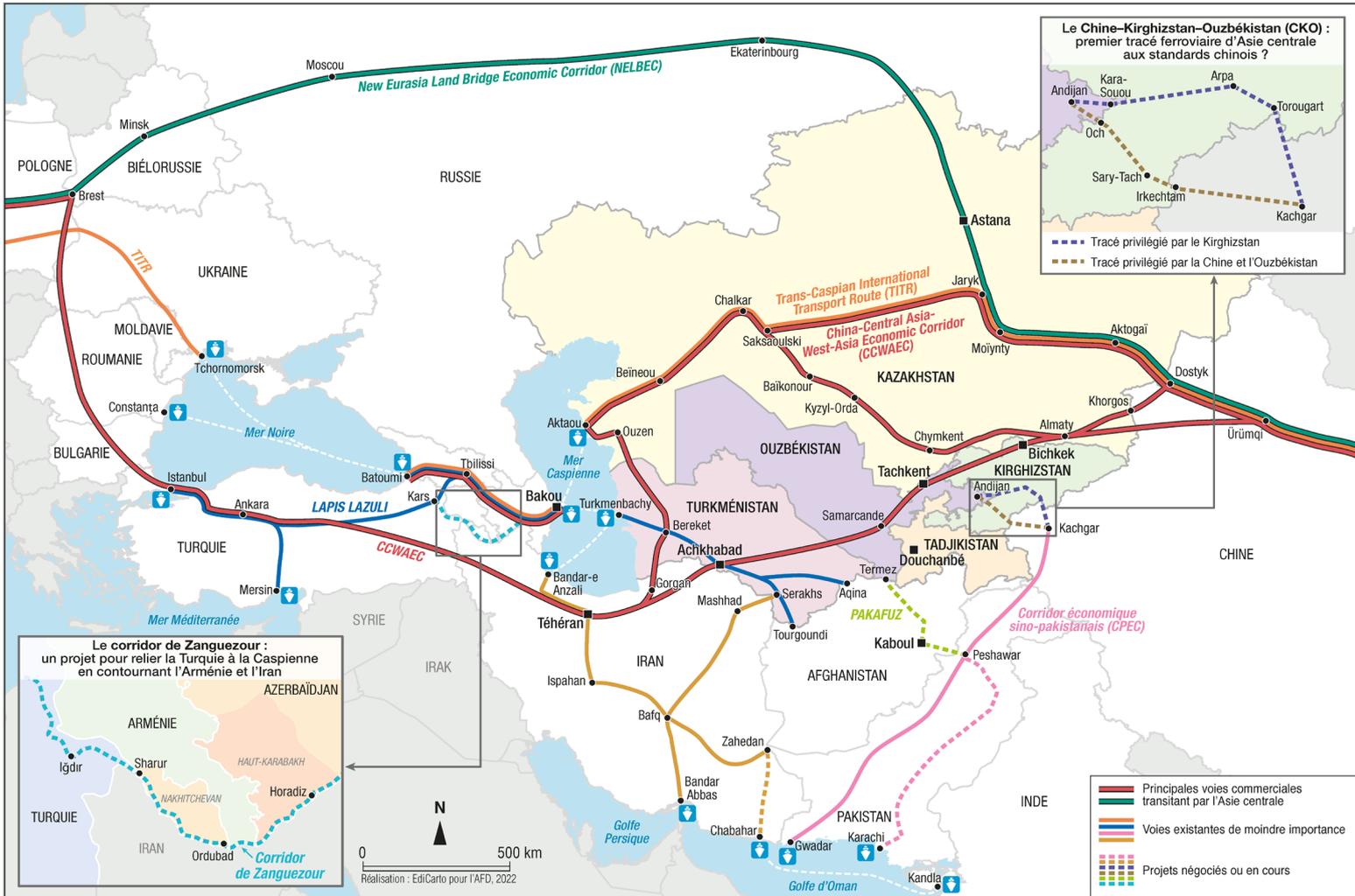
18. M. Utkina, « Kak rabotaet transportnaâ i tranzitnaâ diplomatiâ Irana v usloviâh zapadnyh sankcij » [Comment la stratégie iranienne en matière de transports et de transit s’adapte aux sanctions occidentales], *Vestnik Kavkaza*, 4 août 2022, disponible sur : <https://vestnikavkaza.ru>.

19. En août 2022, l’Iran conclut un nouvel accord permettant au Kazakhstan, à l’Ouzbékistan et au Turkménistan d’accéder à ses ports méridionaux de Bandar Abbas et de Chabahar, afin d’exporter leurs marchandises vers les pays du golfe Persique et de l’Asie du Sud. « Soglašenie meždû Turkmenistanom, Uzbekistanom i Kazahstanom o sozdanii meždunarodnogo transportnogo koridora » [L’accord entre l’Iran, le Turkménistan, l’Ouzbékistan et le Kazakhstan relatif à la création d’un corridor de transport international], *Pars Today*, 17 août 2022, disponible sur : <https://parstoday.com>.

20. « Uzbekistan predložil zapustit’ mul’timodal’nyj koridor ot Turcii i Kavkaza do Kabula » [L’Ouzbékistan a proposé de lancer un corridor multimodal reliant la Turquie et le Caucase à Kaboul], *EADaily*, 2 août 2022, disponible sur : <https://eadaily.com>.

21. Dans le détail, le PAKAFUZ opère la jonction entre les villes ouzbékistanaïse de Termez, afghanes de Kaboul et Mazâr-e Charif et pakistanaïse de Peshawar. Cet itinéraire permettra à l’Ouzbékistan d’avoir accès aux ports de Gwadar et de Karachi, en mer d’Arabie, *via* le corridor économique sino-pakistanaïse (CPEC), autre très grand projet d’infrastructure mené par Pékin dans le cadre de ses Nouvelles routes de la Soie.

Carte 2 : L'Asie centrale, plaque tournante des échanges interrégionaux



La réorientation des voies d'exportation énergétique

Le double contexte de crise géopolitique dans lequel se trouve l'Asie centrale, frontalière de l'Afghanistan et indirectement impactée par les conséquences économiques de la guerre en Ukraine, produit des bouleversements importants sur le paysage énergétique de cette région. Les principales voies alternatives à la Russie pour l'exportation des ressources énergétiques centrasiatiques – qu'il s'agisse d'hydrocarbures ou de surplus d'hydro-électricité – mènent vers la Turquie et le Caucase à l'ouest, la Chine à l'est et les voisins méridionaux de l'Asie centrale.

Tableau 3 : Les réserves prouvées de pétrole et de gaz naturel des principaux producteurs centrasiatiques d'hydrocarbures en 2020

	KAZ.	OUZB.	TURK.
Réserves prouvées de pétrole (en millions de tonnes)	3 900	100	100
Réserves prouvées de gaz naturel (en milliers de milliards de m ³)	79,7	29,9	480,3

Source : « Statistical Review of World Energy 2021 », BP, 2021, p. 16 et 34, disponible sur : www.bp.com.

Le transit turco-caucasien, une alternative efficace à la Russie pour rallier l'Europe ?

Principaux producteurs d'hydrocarbures de l'Asie centrale, le Kazakhstan (pétrole) et le Turkménistan (gaz naturel) ont chacun entrepris de diversifier leurs voies d'exportation énergétique par rapport à celles dont ils ont hérité de la période soviétique, et qui les orientent vers le marché russe. Le **Kazakhstan** a ainsi mis en service, dès 2005, un oléoduc au départ de ses gisements caspiens vers l'ouest de la Chine. Cependant, ce pays est resté fortement dépendant de la Russie pour ses exportations pétrolières – essentiellement destinées à l'UE, son premier client –, tel que le rappellent les blocages successifs par Moscou, depuis le début de la guerre en Ukraine,

du Caspian Pipeline Consortium (CPC). Cet oléoduc, qui relie les champs géants du nord du Kazakhstan²² au port russe de Novorossiïsk sur la mer Noire, avait permis à Astana d'exporter 53 millions de tonnes de pétrole en 2021. Aussi, l'annonce en août 2022 de négociations entre le kazakhstanais KazMunayGas et l'azerbaïdjanais SOCAR, en vue de permettre l'exportation de pétrole kazakhstanais *via* les oléoducs Bakou–Tbilissi–Ceyhan (BTC) vers la mer Méditerranée et Bakou–Tbilissi–Soupsa (Western Route Export Pipeline, WREP) vers la mer Noire²³, doit-elle être accueillie avec une grande prudence. S'ils marquent clairement la volonté des autorités kazakhstanaïses d'accélérer leur stratégie de diversification des routes d'exportation pétrolière hors de l'orbite russe, ces projets – pour peu qu'ils se confirment – ne permettront en effet au pays d'écouler, dans le meilleur des cas, que 5 millions de tonnes cumulées de pétrole chaque année (soit un dixième du pétrole acheminé par le CPC)²⁴.

L'équation est tout autre au **Turkménistan**, qui s'est nettement émancipé de la Russie au cours des années 2010 en réorientant les exportations gazières vers la Chine, raccordée à partir de 2009 au gisement géant de Galkynych *via* le Kazakhstan et l'Ouzbékistan. Alors que la nature totalitaire du régime d'Achkhabad a jusqu'ici compromis toute perspective de coopération économique avec Bruxelles, la situation pourrait évoluer sous l'effet de la guerre en Ukraine, et ceci avec l'entremise de l'Azerbaïdjan. En janvier 2021 et sous les auspices de la Turquie, ce pays a en effet convenu avec le Turkménistan d'exploiter de concert un gisement pétro-gazier situé en mer Caspienne dont Bakou et Achkhabad se disputaient la souveraineté depuis la fin de l'URSS, et rebaptisé Dostluk (« Amitié ») pour l'occasion. Dans l'intervalle, le 18 juillet 2022, l'Azerbaïdjan a scellé un pacte gazier avec l'UE²⁵, contrainte de substituer de nouvelles sources d'approvisionnement à la Russie, dont elle a mis le gaz sous embargo. Aussi, la volonté affichée par les Européens d'accroître progressivement leurs importations gazières d'Azerbaïdjan – devant passer de 8 à 12 milliards de mètres cubes (m³) entre 2022 et 2023, avant d'atteindre à terme 20 milliards de m³ – pourrait faire gonfler, par ricochet, les carnets de commandes azerbaïdjanais en Russie et au Turkménistan, dont les réserves prouvées de gaz naturel (respectivement de 1 320,5 et 480,3 milliers de milliards de m³ en 2020) sont sans commune mesure avec

22. À savoir les gisements de Karatchaganak, près d'Oral (à la frontière russe), et de Kachagan et Tengouiz, en mer Caspienne.

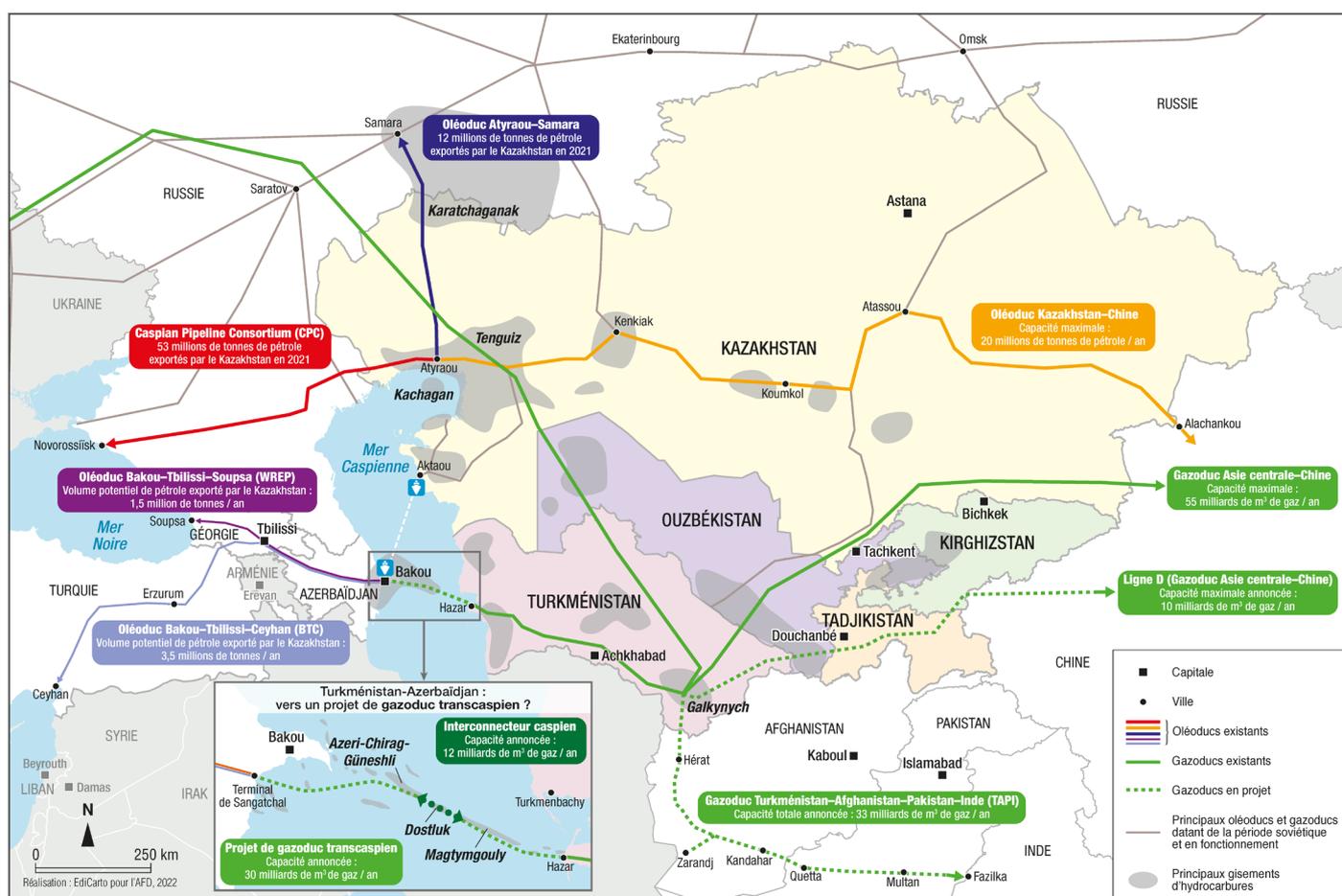
23. Ces deux itinéraires sous-tendent au préalable le chargement du pétrole sur des navires-citernes expédiés depuis le port kazakhstanais d'Aktaou.

24. F. Medžid, « Analitiki skeptičeski otneslis' k perspective tranzita kazahstanskoj nefti čerez Azerbajdžan » [Les analystes se montrent dubitatifs quant aux perspectives offertes par l'Azerbaïdjan pour le transit du pétrole kazakhstanais], *Kavkazskij Uzel*, 18 août 2022, disponible sur : www.kavkaz-uzel.eu.

25. « Gaz : l'UE se tourne vers l'Azerbaïdjan pour diversifier ses approvisionnements », France 24, 18 juillet 2022, disponible sur : www.france24.com.

celles de l'Azerbaïdjan (88,4 milliers de milliards de m³)²⁶. De ce point de vue, le projet d'un gazoduc transcaspien, que remet au goût du jour la collaboration turkméno-azerbaïdjanaise autour du champ de Dostluk, contribuerait à soutenir la demande européenne, sous réserve de l'allocation des fonds nécessaires à sa concrétisation²⁷.

Carte 3 : L'exportation des hydrocarbures centrasiatiques : un défi majeur dans un contexte géopolitique incertain



26. En tout état de cause, se rapprocher de l'Azerbaïdjan, dont le principal gisement gazier (Shah Deniz) est détenu à 20 % par la holding russe Lukoil, semble, à tout le moins, dissonant au regard de la politique de sanctions mise en place par Bruxelles à l'encontre de Moscou depuis son invasion du territoire ukrainien.

27. Le cabinet de conseil et d'audit américain Transcaspian Resources évalue à 800 millions de dollars le coût de la construction d'un gazoduc joignant les gisements *offshore* de Magtymgouly (Turkménistan) et d'Azeri-Chirag-Güneshli (Azerbaïdjan). D'une capacité annuelle estimée à 12 milliards de mètres cubes (m³) de gaz, l'Interconnecteur caspien servirait de premier jalon à la création d'un gazoduc reliant les rives turkménistanaise et azerbaïdjanaise de la mer Caspienne, et pouvant acheminer 30 milliards de m³ de gaz par an, sur une période minimale de trente ans. « Amerikanskaâ kompaniâ predlagaet Aşhabadu al'ternativnyj Transkspiû proekt tranzita gaza čerez Azerbajdžan stoimost'û do \$800 mln » [Une entreprise américaine propose à Achkhabad un projet de transit gazier alternatif au projet de gazoduc transcaspien, d'une valeur de 800 millions de dollars et qui transiterait par l'Azerbaïdjan], Interfax, 28 octobre 2021, disponible sur : <http://interfax.az>.

La Chine, un débouché magnifié

L'oléoduc Kazakhstan–Chine et le gazoduc Asie centrale–Chine ont beau, désormais, imposer le marché chinois comme un débouché naturel aux yeux des producteurs centrasiatiques d'hydrocarbures, la volonté de ces derniers d'y accroître leurs exportations pour s'assurer des rentrées d'argent par temps de crise peut cependant rencontrer d'importantes limites. Pour ce qui concerne le Kazakhstan, en effet, il convient de rappeler que l'oléoduc Kazakhstan–Chine ne représente qu'une part relativement marginale des exportations pétrolières réalisées chaque année par ce pays, en comparaison de celle des oléoducs russes²⁸. Les faibles importations chinoises de pétrole kazakhstanaï en 2021 (3,6 millions de tonnes) soulignent que l'oléoduc Kazakhstan–Chine (d'une capacité annuelle théorique de 20 millions de tonnes) est sous-exploité. Elles confirment en filigrane que le Kazakhstan ne représente qu'un fournisseur de second rang aux yeux de la Chine qui, en plus d'avoir réduit de moitié ses investissements dans l'industrie pétro-gazière de ce pays au cours de la décennie 2010²⁹, préfère s'approvisionner en pétrole auprès de l'Arabie Saoudite, de la Russie et de l'Irak. Aussi, le doublement voulu par le président Tokaïev des capacités de ses tronçons Atyraou–Kenkiak et Kenkiak–Koumkol³⁰ paraît une solution chimérique pour faire du Kazakhstan–Chine un oléoduc supplétif au CPC, et ceci d'autant que la Chine profite des sanctions pour faire main basse sur les hydrocarbures russes³¹. La Chine ne s'accommode pas pour autant des pressions exercées par Moscou sur le transit du pétrole kazakhstanaï. D'une part, Pékin redoute que la flambée des cours pétroliers ne fasse chuter la consommation mondiale, risquant d'impacter *in fine* l'économie chinoise elle-même, très fortement tournée vers les exportations³². D'autre part, Xi Jinping accorde à l'évidence une importance toute particulière au Kazakhstan, pays auquel il a consacré, le 14 septembre 2022, son premier

28. En 2021, le Kazakhstan aurait ainsi expédié 53 millions de tonnes de son pétrole *via* le CPC et 12 millions de tonnes *via* l'oléoduc Atyraou–Samara, portant la contribution des oléoducs russes à rien moins que 97 % du total des exportations kazakhstanaïes au cours de cette année. A. Kaliev, « Smožet li Kazahstan naladit' èksport nefi v obhod Rossii » [Le Kazakhstan pourra-t-il accroître ses exportations pétrolières en contournant la Russie ?], InoSMI, 19 juillet 2022, disponible sur : <https://inosmi.ru>.

29. A. Kumenov, « Kazahstan: prizrak kitajskogo kontrolâ nad nef'tû i gazom – po bol'sej časti illûziâ » [Le spectre du contrôle chinois sur le pétrole et le gaz du Kazakhstan est dans une grande mesure illusoire], InoSMI, 26 août 2022, disponible sur : <https://inosmi.ru>.

30. A. Syzdykbaev, « Rasširit' nefteprovod "Atyrau – Kenkiâk – Kumkol" planiruût v Kazahstane » [Le Kazakhstan projette d'accroître les capacités de l'oléoduc Atyraou–Kenkiak–Koumkol], Kazinform, 20 mai 2022, disponible sur : www.inform.kz.

31. En juin 2022, la Chine s'est ainsi vu livrer 8,42 millions de tonnes de pétrole par la Russie (contre 5,44 millions en juin 2021), laquelle a dépassé l'Arabie Saoudite (7,82 millions), premier fournisseur de Pékin. « Boudé par l'Occident, le pétrole russe inonde la Chine », *Le Figaro*, 20 juin 2022, disponible sur : www.lefigaro.fr.

32. J. Webster et P. Ryan, « Perspectives | Beijing and Moscow Clash Over Kazakhstan's Oil », *Eurasianet*, 11 août 2022, disponible sur : <https://eurasianet.org>.

déplacement international depuis la crise du coronavirus – une visite durant laquelle il a d'ailleurs assuré le président Tokaïev du soutien chinois sur la souveraineté et l'intégrité territoriale kazakhstanaïses, notoirement contestées par la Russie depuis le début de la guerre en Ukraine.

Quant au volet gazier des échanges sino-centrasiatiques, il fait ressortir plusieurs paradoxes. Malgré un moratoire décrété sur ses exportations de gaz pour préserver les prix sur son marché après la crise kazakhstanaïse de janvier 2022³³, l'Ouzbékistan aurait perçu une augmentation substantielle de ses recettes tirées, précisément, de ventes gazières au profit de la Chine – plus de 400 millions de dollars au cours du premier semestre 2022³⁴. S'agissant du Turkménistan, sous la présidence de Gourbangouly Berdymoukhamedov, il a convenu avec la Chine, avant le début de la guerre en Ukraine, d'ajouter un quatrième segment au gazoduc Asie centrale–Chine³⁵. Objectif maintenu par le successeur et fils de l'ancien chef de l'État turkménistanais, Serdar Berdymoukhamedov, la construction d'une « Ligne D » à travers l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Kirghizstan est destinée à rehausser la capacité annuelle du gazoduc Asie centrale–Chine, qui passerait ainsi de 55 à 65 milliards de m³. En soi, ce projet constitue un revirement par rapport à la stratégie mise en œuvre depuis plusieurs années par Achkhabad qui, pour s'extraire du diktat imposé par la Chine sur le prix de vente de son gaz, s'était efforcé de trouver de nouveaux débouchés à l'international. Cette démarche l'a conduit à relancer son partenariat gazier avec l'Iran et à porter un projet ambitieux avec les pays sud-asiatiques.

33. Le « Janvier sanglant » a eu pour point de départ un doublement soudain du prix du GPL dans la région de Manguistaou, située dans l'ouest du Kazakhstan.

34. Il ne faut évidemment pas exclure que l'augmentation des cours mondiaux des hydrocarbures, sous l'effet des embargos imposés aux exportations russes, explique ce renchérissement des exportations gazières ouzbékistanaises vers la Chine, dont l'administration douanière n'a pas tenu à divulguer le volume physique. « Vyručka Uzbekistana ot èksporta gaza v Kitaj vyrosla bolee čem vdvoe » [Les recettes tirées des exportations gazières ouzbékistanaises vers la Chine ont augmenté de plus du double], *Spot.uz*, 20 juillet 2022, disponible sur : www.spot.uz.

35. « Ašhabad i Pekin dogovorilis' o stroitel'stve četvërtoj vetki gazoprovoda Turkmenistan-Kitaj » [Achhabad et Pékin ont convenu d'ajouter un quatrième segment au gazoduc Asie centrale–Chine], *Radio Azatlyk*, 8 février 2022, disponible sur : <https://rus.azathabar.com>.

La ceinture irano-sud-asiatique, un vecteur de coopérations et de blocages

Le réchauffement des relations entre le Turkménistan et l’Azerbaïdjan a également bénéficié à l’Iran, qui a signé avec ces deux pays un *swap* (contrat d’échange de flux financiers) dans le secteur gazier, à l’occasion du sommet tenu par l’Organisation de coopération économique (OCE) à Achkhabad, le 28 novembre 2021. Alors qu’elles tablaient initialement sur un volume de 1,5 milliard de m³ par an, les parties se sont entendues, durant l’été 2022, pour doubler leurs exportations gazières dans le cadre de cet accord trilatéral³⁶. En parallèle, Achkhabad est engagé dans la création, sur 1 814 km, d’un gazoduc entre le Turkménistan, l’Afghanistan, le Pakistan et l’Inde (TAPI). La réalisation de cette infrastructure, d’une capacité totale annuelle annoncée de 33 milliards de m³ de gaz (3 milliards destinés à l’Afghanistan, 15 au Pakistan et autant à l’Inde), a débuté en 2015 avant de se voir suspendre, à plusieurs reprises, en raison de la situation en Afghanistan. En dépit d’un regain d’incertitude induit sur le plan sécuritaire par le retrait de l’armée américaine et, subséquemment, par le retour au pouvoir des Talibans à Kaboul en 2021 – qui a notamment conduit la BAD, principal bailleur de fonds du TAPI, à s’en retirer –, le Turkménistan continue de travailler activement sur ce projet³⁷.

En sus de cette coopération naissante dans le secteur gazier, l’Afghanistan se trouve de plus en plus lié aux républiques d’Asie centrale dans le domaine de l’électricité³⁸. L’Ouzbékistan, qui s’est engagé en début d’année à fournir pour 2 milliards de kilowattheures (kWh) d’électricité à

36. « Postavki gaza iz Turkmenistana v Azerbajdžan čerez Iran mogut byt’ udvoeny » [Les exportations gazières depuis le Turkménistan vers l’Azerbaïdjan à travers l’Iran pourraient doubler], *Ritm Evrazii*, 6 juin 2022, disponible sur : www.ritm Eurasia.org.

37. « Turkmenistan zainteresovan v uskorenii rabot po stroitel’stvu truboprovoda TAPI » [Le Turkménistan est intéressé par une accélération du chantier du TAPI], *Biznes Turkmenistan*, 23 août 2022, disponible sur : <https://business.com.tm> ; « Reanimaciâ proekta gazoprovoda TAPI načnëtsâ čerez polgoda » [Le projet du gazoduc TAPI reprendra dans six mois], *Neft’ i Kapital*, 9 juin 2022, disponible sur : <https://oilcapital.ru>.

38. Le réseau électrique mis en place dans les années 1960 par l’Union soviétique en Asie centrale crée des liens d’interdépendance entre ces différents pays. À titre d’exemple, le Kirghizstan a importé en 2021 un milliard de kWh d’électricité de trois autres pays centrasiatiques (300 millions du Kazakhstan, 246 millions de l’Ouzbékistan et 500 millions du Turkménistan). D. Musuralieva, « Kyrgyzstan snova importiruet energiû i v bol’sem ob’ëme. Kogda zaživëm bez pomoši sosedej? » [Le Kirghizstan importe à nouveau de l’énergie et en plus grandes quantités. Quand vivrons-nous sans l’aide de nos voisins ?], *Kaktus Media*, 30 juillet 2022, disponible sur : <https://kaktus.media>. Le Kazakhstan accuse en la matière un lien de dépendance bien plus fort envers la Russie, qui lui a livré pour 1,8 milliard de kWh d’électricité en 2021, qu’envers les autres pays d’Asie centrale, dont il n’a importé que 305 millions de kWh. « Otčët. Analiz rynka èlektroènergii i uglâ Kazahstana ânvar’-dekabr’ 2021 goda » [Rapport. Analyse du marché kazakhstanais de l’électricité et du charbon sur la période allant de janvier à décembre 2021], *Samruk Energy*, janvier 2022, p. 10, disponible sur : www.samruk-energy.kz.

l'Afghanistan³⁹, joue un rôle clé dans l'interconnexion des réseaux afghan et centrasiatique. La ligne à haute tension qu'il est en train de construire entre les villes ouzbékistanaise de Sourkhon et afghane de Pol-e Khomri prolongera en effet le réseau électrique de l'Asie centrale vers son voisin méridional. Tachkent souhaite par ailleurs raccorder cette infrastructure au Central Asia-South Asia Power Project, projet phare dans le domaine de l'hydro-électricité en Asie centrale mieux connu sous son acronyme CASA-1000, et qui est destiné à favoriser l'exportation des excédents de production kirghizstanais et tadjikistanais vers les marchés afghan et pakistanais (avec un objectif chiffré de 4,6 milliards de kWh par an). Le CASA-1000 repose sur un réseau de lignes à haute tension de 500 kW reliant, directement ou non, les postes électriques de Datka (Kirghizstan), Khodjent et Sangtouda (Tadjikistan), Kaboul (Afghanistan) et Peshawar (Pakistan). L'instabilité récurrente en Afghanistan a conduit, ici aussi, à reporter la date de la mise en service du CASA-1000, désormais fixée à 2024.

**Carte 4 : Asie centrale – Asie du Sud :
des réseaux électriques en voie d'interconnexion**



39. U. Amueva, « Uzbekistan i Afganistan podpisali kontrakt na \$100 mln na postavku elektroenergii » [L'Ouzbékistan et l'Afghanistan ont signé un contrat de fourniture d'électricité d'une valeur de 100 millions de dollars], Anadolu Agency, 3 janvier 2022, disponible sur : www.aa.com.tr.

Le bassin hydrographique centrasiatique : fragmentations, interconnexions et risques

En matière hydrique, le problème auquel est confrontée l'Asie centrale ne tient pas tant à la quantité de ressources disponibles qu'à leur accès, différencié suivant les pays. Si cette situation a pu créer de très fortes tensions depuis 1991 dans la région, un consensus s'y fait jour, alors que plusieurs facteurs (irrigation extensive dans les zones arides, pollution, changement climatique) menacent la sécurité hydrique des républiques d'Asie centrale.

Des terres sèches non dépourvues d'eau

L'Asie centrale est extrêmement paradoxale sur le plan hydrographique. Région aride composée d'une succession de dépressions sèches, à l'image des steppes du Kazakhstan et des déserts de l'Ouzbékistan (Kyzylkoum) et du Turkménistan (Karakoum), l'Asie centrale n'en est pas pour autant dépourvue de ressources hydriques, comptant une mer fermée sur sa façade occidentale, la mer Caspienne, et surtout deux châteaux d'eau sur son versant oriental, les chaînes montagneuses du Tian-Chan (Kirghizstan) et du Pamir (Tadjikistan), où se forment les principaux fleuves centrasiatiques : le Syr-Daria et l'Amou-Daria.

Si l'Amou-Daria présente un débit annuel moyen plus important que celui du Syr-Daria (79 contre 37 km³ d'eau, environ), les deux fleuves ont en commun de sillonner, sur plus de 2 000 km, l'Asie centrale – et notamment le territoire de l'Ouzbékistan, parcouru dans le sens de la longueur –, pour se jeter dans la mer d'Aral, dont le bassin recoupe chaque pays centrasiatique, en plus de l'Iran, de l'Afghanistan et, partiellement, du Xinjiang. Les bassins du Balkhach et de la Djoungarie contribuent, eux aussi, à assurer la desserte en eau des basses terres sèches de l'Asie centrale (en l'occurrence celles du Kazakhstan). Cette multitude de bassins versants transfrontaliers, qui suffit encore à maintenir les cinq pays centrasiatiques au-dessus du seuil de pénurie en eau (1 700 m³ annuels/habitant, tel qu'il est fixé par l'Organisation mondiale de la santé [OMS]⁴⁰), crée des liens

40. Des disparités dans l'accès à l'eau s'observent cependant au niveau infranational, tel qu'en témoigne le cas du Kazakhstan. Alors que la partie orientale de ce pays concentrerait 75 % de ses ressources hydriques (notamment grâce aux rivières des bassins hydrographiques du Balkhach et de l'Irtych), sa partie centrale n'en détiendrait que 3 %. A. Cariou, « L'eau et l'aménagement du territoire en Asie

d'interdépendance entre les États situés en aval du Syr-Daria et de l'Amou-Daria (Kazakhstan, Ouzbékistan et Turkménistan) et ceux qui se trouvent en amont (Kirghizstan et Tadjikistan).

Carte 5 : Les frontières hydriques et étatiques, des réalités dissociées en Asie centrale



**Tableau 4 : Apports annuels en eau du Syr-Daria
et de l'Amou-Daria par pays (en km³)**

PAYS	SYR-DARIA	AMOU-DARIA
Kazakhstan	2,5	0
Ouzbékistan	5,6	6,8
Turkménistan	0	1,4
Kirghizstan	27,5	1,6
Tadjikistan	1	58,8
Afghanistan & Iran	0	10,8
TOTAL	36,6	79,4

Source : « *Investicii v vodno-energetičeskij kompleks Central'noj Azii* » [Investissements dans le système hydraulique et énergétique de l'Asie centrale], Centre d'analyses sectorielles et d'études intégrées de la Banque eurasiatique de développement, 2021, p. 13, disponible sur : <https://eabr.org>.

Une dualité dans l'accès et la gestion de l'or bleu

Dans le cadre de sa division du travail en Asie centrale, l'Union soviétique avait équipé le Kirghizstan et le Tadjikistan de barrages hydrauliques, pour stocker l'eau durant l'hiver et mieux irriguer, lors des saisons agricoles (printemps et surtout été), les terres arables du Kazakhstan, de l'Ouzbékistan et du Turkménistan. En retour, ces trois républiques devaient fournir au Kirghizstan et au Tadjikistan du pétrole, du gaz naturel et du charbon, pour leur permettre de faire face à leurs besoins en matière d'énergie et de chauffage, notamment l'hiver. Les indépendances des républiques d'Asie centrale en 1991 ont remis en question ce système de co-gestion des ressources hydriques. Désireux de développer leur potentiel en matière d'hydro-électricité, gage d'autonomie énergétique par rapport à leurs voisins producteurs d'hydrocarbures, le Kirghizstan et le Tadjikistan, responsables de 85 % des approvisionnements en eau de l'Asie centrale, se sont lancés dans la construction de barrages (Kambar-Ata en 2022 pour le premier ; Rogoun en 2016 pour le second), avec pour objectif de privilégier une gestion de l'eau prioritairement tournée vers la satisfaction de leurs besoins domestiques.

Tributaires des approvisionnements hydriques en provenance du Kirghizstan et du Tadjikistan, les trois pays aval ne se trouvent pas dans une situation tout à fait identique pour autant. D'une part, l'Ouzbékistan (80 %) et le Turkménistan (97 %) affichent des taux de dépendance hydraulique bien supérieurs au Kazakhstan, dont seulement 40 % de l'eau provient de l'étranger. Une similitude existe toutefois entre le Kazakhstan et le Turkménistan, en ce sens que ces deux pays dépendent de fournisseurs d'eau non centrasiatiques. Ainsi, avant de se jeter dans la partie de la mer Caspienne sous souveraineté kazakhstanaise, le fleuve Oural prend sa source dans les monts éponymes en Russie ; quant au fleuve Ili, qui alimente notablement le bassin du Balkhach, il se forme dans le Xinjiang, où le développement de projets hydro-électriques inquiète les autorités kazakhstanaises. Le Turkménistan, pour sa part, dépend des fleuves afghans de l'Hari Rûd et du Murghab et iranien de l'Atrak⁴¹. D'autre part, sa faible densité de population, son niveau de vie plus élevé et l'industrialisation de son économie conduisent le Kazakhstan à faire un usage plus responsable de ses ressources hydriques que celui de ses voisins de la basse Asie centrale. Le poids du secteur agricole dans le produit intérieur brut du Turkménistan (20 %) et de l'Ouzbékistan⁴² (26 %) tire à la hausse la consommation en eau de ces deux pays, qui affichent les indices d'exploitation les plus élevés de la région : 112,5 % pour le Turkménistan et 120,5 % pour l'Ouzbékistan⁴³. Quoique plus raisonnables, le Kazakhstan (21,7 %), le Kirghizstan (32,6 %) et le Tadjikistan (44,6 %) se trouvent eux aussi en situation de stress hydrique, si l'on se réfère au critère établi par l'Agence européenne pour l'environnement (20 %).

41. *Ibid.*, p. 7-8.

42. 90 % de l'eau consommée en Ouzbékistan l'est à des fins agricoles. Il faut dire que ce pays regroupe à lui seul la moitié des terres irriguées de l'Asie centrale, soit 4,2 millions d'hectares. M. Maurel, « Quelle géopolitique de l'eau en Asie centrale et dans le Caucase ? », Observatoire français des Nouvelles routes de la Soie, 15 novembre 2020, disponible sur : <https://observatoirefrs.com> ; « 2019 Water Yearbook: Central Asia and Around the Globe », Centre régional des Nations unies pour la diplomatie préventive en Asie centrale (UNRCCA), 10 décembre 2020, p. 121, disponible sur : <https://unrcca.unmissions.org>.

43. Chiffres établis pour l'année 2018 par AQUASTAT, le système mondial de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture.

Carte 6 : Les ressources hydriques de l'Asie centrale : prélèvements et utilisations



La sécurité hydrique de l'Asie centrale : entre menaces et lueurs d'espoir

En l'espace de quarante ans, la disponibilité des ressources en eau en Asie centrale est passée de 8 400 à 2 500 m³ annuels par habitant. Si elle reste portée par une croissance démographique annuelle de + 1,5 % – avec un pic à + 1,6 % en 2020 –, l'Asie centrale risque de basculer, dès 2030, sous le seuil de pénurie en eau⁴⁴. La vétusté des infrastructures hydrauliques locales, qui remontent pour l'essentiel à la période soviétique et n'ont pas été suffisamment entretenues par les nouvelles autorités depuis 1991, les rend par ailleurs impropres à répondre efficacement à cette demande

44. « Central Asia. Water & Energy Program. Working for Energy and Water Security », Banque mondiale, 6 septembre 2019, p. 3, disponible sur : <https://documents.worldbank.org>.

accrue en eau. À titre d'exemple, dans le secteur agricole, 70 % des eaux destinées aux terres irriguées de la basse Asie centrale seraient perdues en cours de route⁴⁵, avec pour facteurs explicatifs supplémentaires l'aridité et le réchauffement climatique, auquel la région paye un tribut déjà élevé. L'augmentation des températures en Asie centrale, deux fois supérieure à la moyenne mondiale depuis les années 1970, entraîne, il est vrai, une fonte des glaciers au Kirghizstan et au Tadjikistan⁴⁶, augurant d'une diminution des débits fluviaux – la Banque mondiale, dans ses prédictions les plus pessimistes, table ainsi sur une baisse de 5 % du niveau du bassin du Syr-Daria et de 15 % de celui de l'Amou-Daria. Conséquence du rejet des eaux usées industrielles et des eaux de drainage agricole dans les grandes rivières, mais aussi de la salinisation intensive pratiquée par l'URSS (notamment autour de la mer d'Aral, qui n'occupe plus que 10 % de sa superficie d'origine), la pollution des hydrosystèmes locaux n'arrange rien à ce panorama, bien que des embellies se fassent jour.

Sur le plan régional en effet, alors que les initiatives tendant à une gestion intégrée des ressources en eau étaient vouées à l'échec depuis 1991⁴⁷, l'avènement de Chavkat Mirziyoyev à la présidence de la République d'Ouzbékistan en 2016 a insufflé une nouvelle dynamique sur ce sujet. Opposé aux projets hydro-électriques des pays amont sous Islam Karimov⁴⁸, l'Ouzbékistan fait désormais valoir une approche concertée, créant en 2018 un groupe de travail pour une gestion conjointe de l'eau avec le Tadjikistan⁴⁹, et allant jusqu'à proposer de financer les projets de Kamar-Ata au Kirghizstan et de Rogoun au Tadjikistan. De plus, le 6 août 2021, à Turkmenbachi, la troisième édition des Réunions consultatives des chefs d'État d'Asie centrale (autre initiative du président Mirziyoyev) a abouti à l'adoption d'une déclaration conjointe qui fait la part belle aux questions hydriques. Les cinq *leaders* centrasiatiques y ont ainsi souligné l'importance d'arrêter des positions communes autour de

45. R. Sidos, « L'eau en Asie centrale : un dialogue difficile », *Regard sur l'Est*, 22 avril 2019, disponible sur : <https://regard-est.com>. Le canal du Karakoum, supposé approvisionner la moitié des terres arables du Turkménistan, perdrait un tiers de la ressource. « Water in Central Asia: An Increasingly Scarce Resource », Think tank du Parlement européen, 12 septembre 2018, p. 9, disponible sur : www.europarl.europa.eu.

46. Les glaciers des monts Zeravchan pourraient s'amenuiser sur une surface de 25 à 30 km² sur les cinquante prochaines années, et réduire de moitié l'écoulement de ses eaux. « 2019 Water Yearbook: Central Asia and Around the Globe », *op. cit.*, p. 84.

47. L'accord de coopération signé à Almaty en 1992 pour une gestion commune des ressources hydriques n'a pas été respecté par les pays centrasiatiques, dans les faits. Quant à la Commission interétatique pour la coordination de la gestion de l'eau en Asie centrale, mise sur pied la même année en vue de réguler la consommation des eaux détournées de l'Amou-Daria et du Syr-Daria, elle s'est rapidement avérée inefficace.

48. Le premier président ouzbékistanais était partisan de la manière forte : par exemple, en 2016, en réaction à la volonté du Kirghizstan d'asseoir son contrôle sur des infrastructures hydrauliques situées près de la frontière avec l'Ouzbékistan, Islam Karimov avait déployé des troupes, de l'autre côté de cette frontière.

49. Le Kazakhstan a lui-même conclu des accords avec le Kirghizstan pour la gestion des fleuves Tchou et Talas.

la préservation des glaciers, de l'assainissement et de la potabilité de l'eau, tout en soutenant l'action du Fonds international pour le sauvetage de la mer d'Aral, une organisation dont le Kirghizstan s'était détourné en 2016. De son côté, le Kazakhstan manifeste un intérêt accru pour la gestion de l'eau : après s'être doté d'un Conseil hydrique en mars 2022, le gouvernement d'Astana cherche à relancer le projet abandonné de Consortium hydro-énergétique d'Asie centrale⁵⁰.

À l'échelle nationale, à la différence du Turkménistan qui reste de loin l'État d'Asie centrale le plus consommateur en eau⁵¹, le Kazakhstan et l'Ouzbékistan s'emploient à lutter contre le gaspillage de cette ressource. Le premier a annoncé la réhabilitation de 120 canaux d'irrigation d'ici à 2025, avec pour objectif de réduire de 800 millions de m³ ses pertes annuelles en eau⁵². Le second a choisi de se doter d'infrastructures pour une gestion intelligente de l'eau : il compte par exemple recourir plus assidûment aux technologies d'économie d'eau (prévues pour 2 millions d'hectares de terres arables) et à celles de la micro-irrigation (600 000 hectares)⁵³. La chute des exportations ouzbékistanaises de coton entre 2000 (40 %) et aujourd'hui (10 %) tend à démontrer que l'Ouzbékistan privilégie la culture d'autres denrées agricoles, s'inspirant en cela du Kazakhstan, qui a rapidement remplacé le coton par le blé, deux fois moins consommateur en eau. Le remodelage de son agriculture a permis au Kazakhstan de s'imposer comme un très grand producteur céréalier, davantage en mesure de faire face à l'insécurité alimentaire ouverte par la guerre en Ukraine en 2022. Il n'en demeure pas moins que le défi majeur restant à la charge de l'ensemble des pays centrasiatiques pour accroître la productivité de l'eau consiste à mettre fin aux pratiques héritées de l'époque soviétique tendant à une irrigation extensive des zones arides et semi-arides, pour réorienter les débits fluviaux vers des terres naturellement fertiles.

50. S. Lapteva, « V Kazahstane obsuzdaût vodno-ènergetičeskij konsorcium CA » [Le Kazakhstan s'affaire à la création d'un consortium hydro-énergétique centrasiatique], *Večernij Biškek*, 28 juillet 2022, disponible sur : www.vb.kg.

51. La forte consommation en eau du Turkménistan, qui culmine à près de 6 000 m³ annuels par habitant (rien moins que le triple de celle de l'Ouzbékistan), s'explique, une fois encore, essentiellement par la forte évaporation des eaux acheminées à travers le désert du Karakoum *via* le canal éponyme (cf. note 45).

52. « V Kazahstane do 2030 plošad' orošaemyh zemel' budet dovedena do 3 mln ga – S. Brekešev » [D'ici à l'année 2030, la superficie des terres irriguées sera portée à 3 millions d'hectares au Kazakhstan, selon le ministre de l'Écologie, de la Géologie et des Ressources naturelles, Serikkali Brekechev], Premier ministre de la République du Kazakhstan, 5 octobre 2021, disponible sur : <https://primeminister.kz>.

53. Objectifs annoncés par la Conception pour le développement du secteur hydraulique de la République d'Ouzbékistan sur la période 2022-2030. « Rethinking the Nexus of Climate Change, Development and Discourse of Danger in Central Asia », Université d'Asie centrale (UCA), 29 septembre 2020, p. 3, disponible sur : <https://ucentralasia.org>.

Conclusion

L'étude croisée de la connectivité dans les secteurs des transports, de l'énergie et de l'eau met à l'honneur une réalité contrastée en Asie centrale. En sus de cette hétérogénéité dans l'appropriation de leurs territoires et dans l'exploitation de leurs ressources depuis leurs indépendances proclamées en 1991, les républiques d'Asie centrale ont, dans leur ensemble, longtemps fait preuve d'une forte désunion.

En 2022, les crises majeures auxquelles ils font face, depuis la guerre en Ukraine jusqu'au chaos en Afghanistan sans oublier le réchauffement climatique, amènent les pays centrasiatiques à repenser les questions liées aux transports, à l'énergie et à l'eau d'une manière relativement moins solitaire et conflictuelle. Par-delà l'inédite volonté commune à ces États de s'insérer davantage dans la mondialisation, cette strate de crises les place également face à des défis compliquant leur quête de désenclavement : blocages par Moscou du transit du pétrole kazakhstanais ; ralentissement des projets gazier TAPI et hydro-électrique CASA-1000 en raison de l'incertitude qui règne en Afghanistan ; perdurance en Asie centrale des réseaux et des modes soviétiques de gestion des ressources hydriques.

Exorbitant par sa gravité et par ses potentialités, le contexte actuel n'en revêt pas moins un certain classicisme, mettant l'Asie centrale – comme bien souvent dans son histoire – en situation d'attente vis-à-vis des puissances étrangères. La Russie paraît en retrait de la reconfiguration géoéconomique d'une région où la Chine, l'Iran et le duopole formé dans le Caucase par la Turquie et l'Azerbaïdjan sont à la manœuvre. Les initiatives des États-Unis et de l'UE en font des acteurs à suivre également. L'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) a ainsi consacré la douzième édition du Central Asia Trade Forum, tenue à Astana les 12 et 13 octobre 2022, à la digitalisation des services numériques⁵⁴. Quant à l'UE, la Commission européenne a annoncé, le 1^{er} décembre 2021, le Global Gateway, projet de connectivité relatif au développement international de réseaux de transport, énergétiques et numériques. La conférence régionale organisée par l'UE à Samarcande les 17 et 18 novembre 2022 tend à prouver que l'Asie centrale a toute sa place dans ce dispositif⁵⁵.

54. « USAID's 12th Central Asia Trade Forum Seeks to Advance Connectivity and Trade in Region », *The Astana Times*, 7 octobre 2022, disponible sur : <https://astanatimes.com>.

55. « European Union and Central Asia Will Hold the First Regional Conference on Connectivity in November 2022 », *News Central Asia*, 18 juillet 2022, disponible sur : www.newscentralasia.net.

Les dernières publications des *Russie.NEI.Reports*

- ▀ [P. Baev, « Russia's War in Ukraine: Misleading Doctrine, Misguided Strategy », *Russie.NEI.Reports*, n° 40, Ifri, octobre 2022.](#)
- ▀ [M. Levystone, « Le Kazakhstan à l'épreuve des crises. Des émeutes de janvier 2022 à la guerre en Ukraine », *Russie.NEI.Reports*, n° 39, Ifri, septembre 2022.](#)
- ▀ [R. Genté, « Cercles dirigeants russes : infaillible loyauté au système Poutine ? », *Russie.NEI.Reports*, n° 38, Ifri, juillet 2022.](#)
- ▀ [C. Therme, « Le partenariat russo-iranien. Une entente conjoncturelle aux accents sécuritaires », *Russie.NEI.Reports*, n° 37, Ifri, mars 2022.](#)
- ▀ [B. Lo, « Rewinding the Clock? US-Russia Relations in the Biden Era », *Russie.NEI.Reports*, n° 36, Ifri, février 2022.](#)
- ▀ [P. Baev, « Russia and Turkey: Strategic Partners and Rivals », *Russie.NEI.Reports*, n° 35, Ifri, mai 2021.](#)
- ▀ [J. Nocetti, « The Outsider: Russia in the Race for Artificial Intelligence », *Russie.NEI.Reports*, n° 34, Ifri, décembre 2020.](#)
- ▀ [L. Litra et A. Getmanchuk, « One Year of Zelensky's Presidency: One Step Forward, One Step Back », *Russie.NEI.Reports*, n° 33, Ifri, octobre 2020.](#)
- ▀ [A. Paratnikau, « Un régime dans la tourmente : le système de sécurité intérieure et extérieure du Bélarus », *Russie.NEI.Reports*, n° 32, Ifri, août 2020.](#)
- ▀ [T. Kastouéva-Jean \(dir.\), « Mémoire de la Seconde Guerre mondiale dans la Russie actuelle », *Russie.NEI.Reports*, n° 31, Ifri, juin 2020.](#)
- ▀ [O. Konkka, « Quand la guerre s'invite à l'école : la militarisation de l'enseignement en Russie », *Russie.NEI.Reports*, n° 30, Ifri, mai 2020.](#)
- ▀ [B. Lo, « The Return: Russia and the Security Landscape of Northeast Asia », *Russie.NEI.Reports*, n° 29, Ifri, mars 2020.](#)

Si vous souhaitez être informé des parutions par courrier électronique (ou recevoir davantage d'informations), merci d'écrire à l'adresse suivante : souin@ifri.org.



27 rue de la Procession 75740 Paris cedex 15 – France

Ifri.org