

# **The Logistics and Geo-politics of ‘Connectivity Diplomacy’ in Eurasia : the South-Corridor**

International seminar  
17-18 October 2024  
Centre for Russian & Central Asian Studies  
School of International Studies  
Jawaharlal Nehru University  
New Delhi, India

**Who controls the ports controls Central Asia Landlocked Countries?**

**Open debate on the Geopolitics & Diplomacy nexus from India to the Med Sea**

Author : Dr. Yann ALIX – General Delegate – Le Havre – France

## **Abstract :**

From the Mediterranean to the Arabian Sea, the world's changing geopolitical landscape is stimulating logistics and diplomacy. China, Russia, India, Iran, the European Union, the Arabian Peninsula states, the United States of America: no nation is excluded from the great Eurasian geopolitical and geostrategic game. For the landlocked states of Central Asia, the corridors remain vital arteries of connectivity. Port terminals, from India to Mediterranean Europe, are receiving particular political and economic attention in the light of tensions in Ukraine, Palestine, Iran and Yemen. The aim of this contribution is to put into perspective the new political and commercial competitions that are driving port interfaces, which have never been so much like doors that can open or close.

## **Résumé :**

De la Méditerranée et à la Mer d'Arabie, les turbulences géopolitiques mondiales stimulent le couple logistique et diplomatie. Chine, Russie, Inde, Iran, Union européenne, Etats de la Péninsule Arabique, Etats-Unis d'Amérique : aucune nation n'est exclue du grand jeu géopolitique et géostratégique eurasiatique. Pour les Etats enclavés de l'Asie Centrale, les corridors demeurent toujours un peu plus des artères vitales de connectivités. Les terminaisons portuaires, depuis l'Inde jusqu'en Europe Méditerranéenne, reçoivent une attention politique et économique très particulière avec les tensions ukrainiennes, palestiniennes, iraniennes ou encore yéménites. La présente contribution vise à mettre en perspective les nouvelles concurrences politiques et commerciales qui animent des interfaces portuaires qui n'ont jamais été autant des portes qui peuvent s'ouvrir mais aussi se fermer.

## Introduction

La crise géopolitique contemporaine met en perspective l'importance cruciale des isthmes, canaux et détroits dans les circulations maritimes internationales (Baggi et Carroué, 2024). Notre économie-monde repose sur une globalisation marchande qui elle-même n'est que le fruit d'une organisation géographique des productions rendue possible par les hyper-connectivités maritimes (Alix, 2024). Depuis la crise pandémique de la COVID-19, nos sociétés modernes ont saisi leurs dépendances et compris leurs interdépendance sur l'autel d'une logistique devenue une science inexacte aux effets directs et indirects insoupçonnés (UNCTAD, 2021)(Li, Gu & Meng, 2023). Les consommateurs mondiaux, ou tout du moins ceux vivant dans des économies extraverties reposant sur les fiabilités des services maritimes, ont découvert combien la dépendance manufacturière et industrielle avec la Chine pouvait être critique (Prosper, Plaisent & Macdonald, 2021)(Hebrard, 2020). Des consommateurs plutôt africains et méditerranéens, ont subi directement les affres d'approvisionnements en produits céréaliers de première nécessité devenus outils de guerre et chantage avec l'exacerbation du conflit en terres ukrainiennes (UNCTAD, 2022)(AFD, 2022). Le monde entier continue de s'interroger sur les conséquences à long terme des attaques guerrières des rebelles Houthis sur les navires de commerce qui empruntent le Golfe d'Aden et le Canal de Suez (Loïzzo, 2024). Ces agressions n'étant que le fruit d'une solidarité idéologique à l'égard du peuple palestinien suite aux réactions israéliennes après les attentats du 7 octobre 2024, cela ne fait que rappeler combien logistique maritime et géopolitique mondiale sont inter reliées. D'ailleurs, Israël a détruit partiellement le port stratégique d'Hodeïda en juillet 2024 après le lancement d'un drone par les rebelles Houthis, considérant cette infrastructure essentielle à l'importation de produits pétroliers et d'aide humanitaire pour le Yémen comme une porte d'entrée et d'approvisionnement pour l'acheminement d'armes iraniennes (*Journal de la Marine Marchande*, 2024).

La présente réflexion cherche à replacer ces considérations humides et salées dans le prisme de l'enclavement géophysique des territoires immenses de l'Asie Centrale. Les pays en « Stan » demeurent des espaces où les frontières peuvent devenir des barrières infranchissables et où les débouchés à la mer peuvent s'imposer comme des enjeux géopolitiques vitaux (Alix, 2021a). Bien au-delà des seules géographies physiques et politiques, ce sont bien des potentiels de débouchés maritimes, de corridors logistiques et de terminaisons portuaires qu'il convient de considérer en matière de désenclavement et de sécurisation des pré et post-acheminements. L'Inde, le Pakistan, la République d'Iran d'une part, les nations caucasiennes comme l'Azerbaïdjan et la Géorgie d'autre part mais aussi les pays baltes comme la Lituanie, la Lettonie et dans une moindre mesure l'Estonie constituent autant de champs des possibles en matière de connectivité. Cela sans considérer bien sûr les tutelles géopolitiques historiques que symbolisent la Russie et la Chine avec l'ambition croisée et concurrente de fiabiliser et sécuriser des relations commerciales et stratégiques avec les territoires de l'Asie Centrale (Alix, 2021b).

Ce papier, sous forme de réflexions ouvertes vise à mettre en perspective les rôles potentiels des principales entités portuaires qui s'égrènent depuis les rives indiennes de la Mer d'Arabie au pourtour méditerranéen européen. Cela permet de discuter des enjeux géopolitiques et géostratégiques qui animent de nouvelles concurrences portuaires et logistiques. Plusieurs considérations prospectives et stratégiques visent à ouvrir le débat sur les potentialités logistiques qui pourraient s'offrir aux pays enclavés de l'Asie Centrale, notamment avec le

renforcement portuaire de la Péninsule arabique comme carrefour de nouveaux corridors de transport.

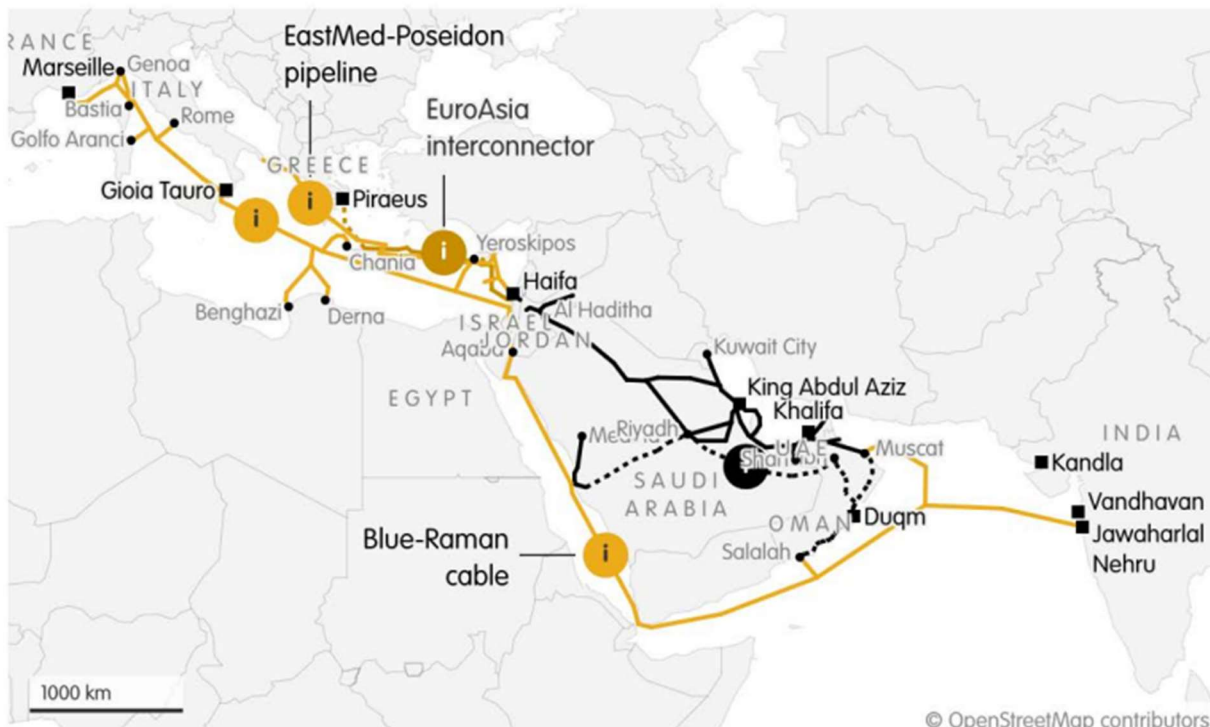
### **De Mumbai à Marseille : les ports au cœur de considérations géostratégiques essentielles**

L'enclavement géographique de l'Asie Centrale constitue un enjeu de connectivité maritime et portuaire qui dépasse les seuls intérêts socio-économiques et stratégiques des nations concernées (Alix, 2022). De l'ambition globale chinoise BRI - *Belt and Road Initiative* - aux ajustements infrastructurels du pouvoir de Moscou dans le cadre des connectivités du Corridor Transnational Nord-Sud, les luttes ferroviaires et terrestres dans l'immensité centrale asiatique commencent et se terminent bien souvent par un port, considéré justement comme un gateway sur les circulations commerciales internationales. Que l'on évoque les corridors transsibérien, transcasprien ou encore eurasien, tous ont comme particularité d'articuler des réseaux de transports de marchandises qui traversent mais aussi drainent les espaces économiques enclavés d'Asie Centrale. Le Kazakhstan constitue probablement le cœur de cette projection infrastructurelle complexe où convergent d'après concurrences géopolitiques internationales ((Radvanyi, 2002)(Lasserre, 2024)(Lasserre & Alexeeva, 2021). La puissance d'aménagement des réseaux ferroviaires sur les immensités géographiques eurasiatiques ne sont plus à démontrer. Autant la route peut précéder le développement dans nombre de situations enclavées, autant les solutions ferroviaires constituent des outils politiques d'influence qui dépassent leurs seules utilités opérationnelles et logistiques dans l'immensité géographique et géophysique de l'Eurasie (Demircan, 2024)(ITF, 2022).

Les investissements portuaires portés par divers structures de financement chinoises, russes, indiennes, turques ou encore européennes illustrent l'exacerbation des concurrences logistiques régionales. Que l'on considère les terminaux d'Aktau au Kazakhstan, de Bakou en Azerbaïdjan, de Chabahar et Bandar Abbas en Iran, de Gwadar et Karachi au Pakistan, ces ports s'inscrivent comme des maillons cruciaux d'organisations de transport qui conjuguent de manière subtile des intérêts diplomatiques, stratégiques et logistiques. Le projet IMEC - *Corridor économique Inde-Moyen-Orient-Europe* - s'inscrit dans ce grand jeu d'influence rendu encore plus complexe par l'évitement opérationnel des réseaux transsibériens russes depuis le déclenchement des sanctions internationales contre le régime du Président Putin. A l'occasion du G20 des 9 et 10 septembre 2023 à New Delhi, l'Inde s'enorgueillit de lancer un immense projet de corridor commercial qui relie les principaux ports indiens de la Mer d'Arabie à ceux de l'Europe Méditerranéenne via de futurs sillons ferroviaires qui traversent la péninsule arabique, permettant ainsi d'éviter l'isthme de Suez (Rizzi, 2024).

**Figure 1 : Les principales composantes du *Corridor économique Inde-Moyen-Orient-Europe***

■ Ports — Existing railways - - - Planned railways — Undersea cables and pipelines



Source : ECFR 2024

Parmi les soutiens à ce projet qui est vite assimilé comme une réponse aux réseaux infrastructurels issus de BRI : les Etats-Unis, la France et l'Italie, mais aussi l'Arabie Saoudite et les Emirats Arabes Unis qui feraient de Jebel Ali un relais essentiel entre les ports stratégiques de Mumbai et Kandla d'une part et de Haïfa, Le Pirée, Gioia Tauro et Marseille d'autre part.

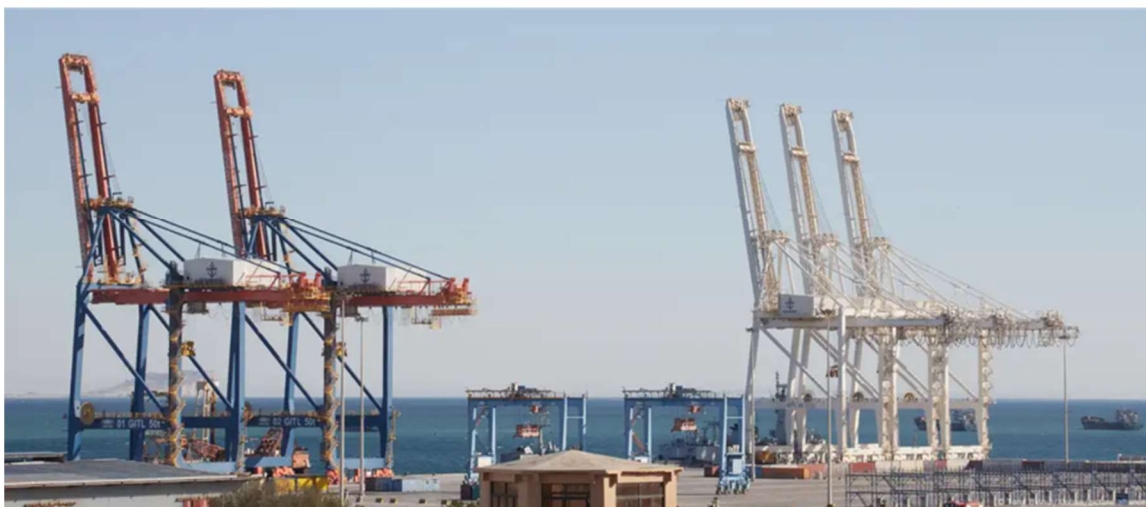
Les Etats du Golfe, l'Inde et l'Europe font de ce projet évalué à 600 milliards (dont 200 de financements annoncés par les seules Etats-Unis) une projection stratégique qui sécuriserait une nouvelle artère de commerce entre l'Inde, le Golfe Persique et l'Europe, sans écarter les potentiels commerciaux d'importantes puissances démographiques comme l'Iran, la Turquie, l'Egypte et bien évidemment l'ensemble des populations enclavées de l'Asie Centrale. Gérard Mestrallet, représentant français désigné par la Présidence Macron auprès de l'organe de gouvernance multilatéral de l'IMEC, insistait sur l'inclusion pleine et entière de l'Europe occidentale, argumentant sur la place du port de Marseille au même rang que celui du Pirée en Grèce (Journal de la Marine Marchande, 2024b).

### **Axe Inde-Iran au cœur de nouvelles dynamiques portuaires régionales pour contrer les positionnements géostratégiques chinois dans l'espace maritime de l'Indo Pacifique.**

Les chinois furent parmi les premiers à bouleverser les dynamiques portuaires et logistiques régionales avec le pharaonique projet CPEC (*China–Pakistan Economic Corridor*) qui faisait d'un petit port (Gwadar) une nouvelle tête de pont au cœur de la province tourmentée du Balouchistan pakistanais. Gwadar installe durablement les intérêts chinois dans le pré carré historique de la géostratégie maritime indienne. A 600 kilomètres du Détroit d'Ormuz où transite plus d'un tiers du pétrole mondial, Gwadar est un pion militaro-stratégique même si le discours officiel argumente sur le développement socio-économique généré par un corridor ferroviaire et routier qui relie le port pakistanais à la ville chinoise de Kashgar dans la province

du Xinjiang. Toutefois, les images récentes prises sur les terminaux portuaires de Gwadar tendent à démontrer que le succès commercial n'est pas au rendez-vous (Figure 2) avec des retours sur investissements largement déficitaires (Schacht, 2024).

**Figure 2 : Port de Gwadar au Balouchistan Pakistanais en 2023**



Source : Schacht, 2024

Gwadar n'est pas un cas isolé. En filant la théorie largement commentée du collier de perles, Beijing a investi massivement les ports de Chittagong au Bangladesh et de Kyaukpyu en Birmanie pour en faire des extensions industrielles et stratégiques situées entre les passages délicats des Détroits de Malacca et d'Ormuz. Il convient aussi de rappeler que Pékin a orchestré la mise sous tutelle pour 99 ans du nouveau port en eau profonde sri lankais (-17 mètres) d'Hambantota suite à l'incapacité de rembourser un prêt chinois contracté en 2017 par l'Etat sri lankais (Figure 3).

**Figure 3 : Vue aérienne du port d'Hambantota**



Source : Sri Lanka Ports Authority

Djibouti et les modestes Etats insulaires des Maldives ou de Maurice constituent d'autres composantes de la stratégie maritime et portuaire chinoise. Elles disposent toutes d'infrastructures portuaires intéressantes auxquelles d'ambitueuses projections manufacturières, industrielles et énergétiques (via notamment des modèles de zones franches intégrées) promettent des développements socio-économiques profitables aux populations locales.

Ce collier de perles portuaires ne peut pas se résumer à de simples composantes d'un chapelet de comptoirs commerciaux et relais infrastructurels pensés par la Chine, Ils participeraient à la pérennisation du renforcement de l'expansion militaire de la puissance chinoise dans les eaux internationales de l'Indopacifique (*Le Monde*, 2018). Ce qui est intéressant, c'est que la plupart de ces ports participent aux maillages de potentiels logistiques terrestres qui consolident des *continuums* entre l'espace maritime international et les espaces intérieurs jusqu'aux confins des marchés enclavés de l'Asie Centrale et de l'Afrique. Djibouti constitue une intéressante illustration du drainage logistique et industriel des flux de l'Ethiopie via un sillon ferroviaire entièrement financé par des intérêts chinois. Mais Djibouti est surtout devenue l'une des bases militaires internationales les plus puissantes afin de positionner Beijing au plus près du passage géostratégique majeur du Détroit de Bab-el-Manded (Alix, 2023). Ces ports sont des infrastructures critiques qui participent à la stratégie de drainage et d'écoulement des potentiels énergétiques et miniers à destination du système industriel chinois.

Dans la tourmente des sanctions internationales qui frappent la République d'Iran, le port océanique de Chabahar fait figure d'exception, et cela est tout sauf anodin si l'on observe le développement de cette infrastructure idéalement localisée dans le Golfe d'Oman. Chabahar constitue en quelque sorte une « réponse » aux vellétés d'encerclément géostratégique de l'Inde par les intérêts maritimes et portuaires chinois. Chabahar, situé à seulement 76 miles nautiques de Gwadar, constitue le port-pivot d'une relation à trois dimensions pour les intérêts indiens :

- La première relève des connectivités maritimes qui lient le port iranien financé dès son origine par les intérêts indiens aux ports de Kambla et de Mumbai ;
- Le deuxième est la connectivité potentielle de Chabahar vers les marchés enclavés de l'Asie Centrale, qui permet de contourner les corridors logistiques pakistanais pour rallier en premier lieu les marchés de l'Afghanistan avant de se prolonger sur les territoires enclavés d'Asie Centrale (Daudet et Alix, 2016) ; et,

- La troisième dimension relève en quelque sorte d'un pari géopolitique de la part de l'Inde qui, après avoir financé la construction du port de Chabahar, va en devenir l'unique exploitant commercial et stratégique pour les 10 prochaines années suite à la signature d'un accord hautement symbolique entre les autorités iraniennes et indiennes le 13 mai 2024 (Figure 4).

**Figure 4 : Cérémonie de signatures officielle pour un accord historique indo-iranien en vue de l'exploitation commerciale et stratégique du port de Chabahar**



Source : Le Marin, 2024

### **Discussion : les ports comme des portes qui s'ouvrent et se ferment au gré des opportunités géopolitiques et géostratégiques**

Les ports constituent en quelque sorte l'expression infrastructurelle d'opportunités géopolitiques qui concrétisent les accords géostratégiques entre intérêts souverains. Gwadar et Chabahar manifestent chacun à leur manière les temporalités qui associent d'une part la Chine et le Pakistan alors que d'autre part se nouent des relations partenariales entre l'Inde, l'Iran et accessoirement l'Afghanistan enclavée, satisfaite de disposer d'une alternative aux solutions portuaires et logistiques pakistanaises. Quant à l'IMEC, il élargit le spectre géographique et temporel en projetant une artère commerciale qui connecte Europe et Inde via les intérêts du Golfe Persique. Si l'on ajoute les ambitions russes, notamment sur les ports partenaires de la Caspienne, il se dessine une géopolitique portuaire ambivalente, qui ouvre mais aussi resserre les capacités de connectivités des socio-économies enclavées d'Asie Centrale.

A l'instar du Kazakhstan mais aussi de l'Ouzbékistan, il se joue un équilibre subtil entre la préservation de souveraineté nationale et les exigences souvent économique-financières de soutiens bilatéraux de la part de « grands frères historiques et stratégiques ». Moscou et Pékin bien sûr, et dans une moindre magnitude Mumbai, Bruxelles ou même Karachi et même Téhéran cherchent à orienter les flux au profit de terminaux portuaires dans lesquels ils sont activement (ou passivement) impliqués. De Mumbai à Marseille, d'Istanbul à Chittagong, c'est une certaine vision du monde maritime et portuaire qui se décide, dans l'optique ultime de sécuriser les approvisionnements énergétiques et stratégiques globaux. Les influences commerciales, politiques et idéologiques s'interpénètrent pour faire mais aussi défaire des corridors de transport multimodaux. La résurgence du corridor du milieu dans le but de contourner le territoire russe et les sanctions internationales en est une illustration éclairante

(Lasserre et A, 2024). Le rôle de l'Iran dans les activistes idéologiques du Moyen-orient en est une autre manifestation aux effets maritimes et portuaires indéniables.

Les Etats enclavés du Kazakhstan et du Turkménistan, mais aussi du pourtour caspien comme l'Azerbaïdjan et l'Iran tirent profit de cette « opportunité géopolitique » issue du conflit ukrainien et de la posture unilatérale de la Russie face aux sanctions occidentales. Cet exemple, exploité notamment de manière aussi opportune qu'ambivalente par Ankara, permet de valoriser l'attractivité des ports turcs dans un souci de préservation des connectivités logistiques avec des territoires aux héritages linguistiques et identitaires proches. Il permet de considérer aussi des alternatives comme le projet IMEC qui projette une nouvelle conception du monde avec un corridor qui conteste une vision où toutes les routes énergétiques planétaires pourraient mener à Beijing pour paraphraser une célèbre citation à l'égard de Rome et de l'Empire Romain.

Le temps long de la diplomatie et celui nettement plus court de la logistique se conjuguent pour que les circulations de matières et de biens soient garanties et surtout optimisées vers et depuis l'Asie Centrale enclavée. Le cas emblématique des ressources naturelles en uranium du Kazakhstan et dans une moindre mesure de l'Ouzbékistan demeure symptomatique de ces concurrences multidimensionnelles. De la visite présidentielle française au Kazakhstan en 2023 aux *JV* avec les entreprises chinoises et les pressions russes sur les contrats d'approvisionnement, l'organisation des expéditions dépend en grande partie de la garantie de disposer de réseaux de transport fiables et efficaces qui véhiculent les volumes vers les marchés finaux de transformation/consommation. Les corridors ferroviaires et leurs indispensables terminaisons portuaires constituent des « assets stratégiques vitaux » qui matérialisent des relations d'interdépendances entre logistique et diplomatie. L'exemple uranifère n'est qu'une illustration dans un monde marchand libéral où les sécurisations énergétiques de demain se co-construisent aujourd'hui dans le prisme des intérêts économiques/financiers souvent privés et des ambitions souveraines et régaliennes des Etats.

Le Golfe Persique ne s'y trompe pas dans une géopolitique habile qui conjugue diplomatie et logistique. L'IMEC constitue une pièce centrale d'un immense puzzle où les intérêts des Etats du Golfe,, souvent en concurrence directe, investissent dans d'immenses complexes portuaires. DP World demeure un modèle en la matière, ayant fait de Jebel Ali un centre de transbordement conteneurisé et une place d'intégration de services logistiques entre l'Europe et l'Asie. Oman, l'Arabie Saoudite, ou encore Abu Dhabi considèrent le déploiement de nouveaux ports, sur leur propre territoire mais aussi à l'international dans une perspective géostratégique semblable.

**Figure 5 : Port de Duqm dans le sultanat d'Oman : nouveau point géostratégique du Golfe Persique ?**





Source : Port of Duqm, 2024

Les vocations de ces infrastructures demeurent autant commerciales que politiques. Pour les pays enclavés en particulier, ces rivalités globales en matière portuaire représentent autant de nouvelles portes qui peuvent s'ouvrir. La diversification des solutions d'acheminements s'avère essentielle pour ne pas être tributaire ou dépendant d'un seul corridor dominé par une seule puissance. Les Etats enclavés de l'Asie Centrale disposent d'options distinctes qui incluent des ports éloignés comme Klaipeda en Lituanie ou même plusieurs options portuaires de la rangée portuaire arctique dans une perspective de connectivités Nord-Sud à long terme pour les produits pétroliers et gaziers carbonés (Faury, Alix & Montier, 2021).

Les seules performances économiques et logistiques des interfaces portuaires ne prédestinent pas les concurrences entre corridors de transport qui traversent l'Asie Centrale. Le couple logistique et diplomatie n'a jamais aussi bien fonctionné depuis la réactivation des projets qui contournent l'immensité géographique russe. Les connectivités demeurent tributaires de postures géopolitiques et géostratégiques. Les interfaces portuaires incarnent des potentiels infrastructurels qui facilitent ou restreignent l'accès aux circulations maritimes internationales. Ukraine, Gaza, Yémen : ces trois zones de conflits redessinent les possibles portuaires et influent sur les réalités logistiques qui interconnectent l'Asie Centrale avec le reste du monde. Quand l'Iran saisit un porte-conteneurs de la compagnie italo-suisse MSC Shipping pour le mettre au mouillage en face du port de Bandar Abbas, cela ouvre/ferme des circuits logistiques qui impactent les importateurs et exportateurs de l'Asie Centrale (*The Times of India*, 2024).

De manière concomitante, les velléités géostratégiques chinoises dans l'Océan Indien activent des tractations politiques en vue de consolider des positions portuaires comme à Chabahar ou Duqm sur la péninsule arabe. Alors que les corridors ferroviaires sont scrutés depuis longtemps par les analystes et les observateurs, il n'est pas inutile d'approfondir les

connaissances et les recherches sur le rôle structurant de la diplomatie et la logistique en matière portuaire.

### Selective references:

Agence Française de Développement, 2022. *Afrique : la guerre en Ukraine découple la crise alimentaire*. Publié le 22 juillet 2022. <https://www.afd.fr/fr/actualites/afrique-la-guerre-en-ukraine-decouple-la-crise-alimentaire>

Alix, Y., 2024, Ports et portes dans un monde maritime turbulent : Leçons géopolitiques et pensées prospectives. *Les Colloques Cerisy Ports et Portes. Session Perceptions, récits, imaginaires, histoire et futurs des ports*. 4 au 11 septembre 2024. Cerisy. France.

Alix, Y. 2023. *Histoires courtes maritimes et portuaires. D’Afrique uniquement*. Tome II. EMS Editions. Caen.

Alix, Y., 2022, Logistics and Diplomacy: Converting Central Asia’s Landlockedness into an effective “Landlinkedness” connectivity. In Alix, Y., Baizakova, K., Nicharapova, J. & Rakhimov, M., (sous la direction), 2022, *Logistics & Diplomacy in Central Asia*. Editions EMS Caen. Pp. 99-113.

Alix, Y., 2021a, Transport and Value Chain Management for Asian Landlocked Countries on a Post-Covid Trade Pattern. International Conference *Central and South Asia: Regional Connectivity. Challenges and Opportunities*. 15-16 July. Tashkent. Republic of Uzbekistan.

Alix, Y., 2021b, TransArctic Russian Maritime Highway : Some perspective about the future Eurasian Trade Pattern. In Alix, Y., Baizakova, K., & Chabal, P., (sous la direction), 2021, *Evolving regional values and mobilities in global contexts*. Collection Enjeux Internationaux. P.I.E. Peter Lang Editions. Brussels.

Biaggi, C. & Carroué, L., Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes. *Géoconfluences*, juin 2024. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-etmondialisation/articles-scientifiques/passages-strategiques-maritimes-ppo-geopolitique>

Demircan, N. 2024. Rising Importance of Railways in the Eurasian Geopolitics: Potential Advantages and Risks. *International economy politics congress: “Present and future of economy politics in Eurasia*. Istanbul.

Daudet, B., Alix, Y., 2016, The Republic of Iran: Geopolitics game changer thanks to the railway sector? *World Affairs*. National University of Mongolia. School of International Relations and Public Administration. 2016 N°2/33 (459).

Olivier Faury, O., Alix, Y., & Montier, N. 2021. From the USSR to the polar silk road: the rise of the strategic Russian Arctic port range. *Post-Communist Economies*.

*International Transport Forum*. 2022. *Transport Connectivity in Central Asia: Strengthening Alternative Trade Corridors between Europe and Asia*. International Transport Forum, Transport policy responses to the war in Ukraine, No 2, October 24, 2022.

*Journal de la Marine Marchande*, 2024. Mer Rouge : le port de Hodeïda toujours en feu suite à une frappe israélienne. Publié le 22 juillet 2024. <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/port/yemen-le-port-de-hodeida-toujours-en-feu-suite-a-une-frappe-israelienne-917828.php>

*Journal de la Marine Marchande*, 2024. Gérard Mestrallet, représentant de l'IMEC pour la France : Le port de Marseille doit être la tête de pont européenne du futur corridor. Publié le 22 mai 2024. <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/logistique/gerard-mestrallet-representant-de-limec-pour-la-france-le-port-de-marseille-doit-etre-la-tete-de-pont-europeenne-du-futur-corridor-905673.php>

Lasserre, F. (2024). Le train, au cœur des rivalités des nouvelles routes de la soie. *Carto* n°81, 32- 33.

Lasserre, F., & Alexeeva, O. 2022. Belt and Road Initiative en Asie centrale, coopération ou rivalités entre puissances régionales autour des axes ferroviaires ? *Paix et sécurité européenne et internationale*. N°18. ffhalshs-03739469v2f

*Le Marin*, 2024. L'Inde et l'Iran ont signé un accord qui prévoit l'exploitation du port de Chabahar par le gouvernement indien pendant dix ans. Publié le 16 mai 2024. <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/ports-de-commerce/linde-exploitera-le-port-de-chabahar-en-iran-pendant-dix-ans-1f152086-1399-11ef-8a2a-01c2428a5400>

*Le Monde*, 2018. Les ports, « perles » stratégiques de l'expansion chinoise. Publié le 07 septembre. [https://www.lemonde.fr/international/article/2018/09/07/les-ports-perles-strategiques-de-l-expansion-chinoise\\_5351687\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2018/09/07/les-ports-perles-strategiques-de-l-expansion-chinoise_5351687_3210.html)

Li, Z., Gu, W., & Meng, Q. 2023. The impact of COVID-19 on logistics and coping strategies: A literature review. *Regional Science Policy & Practice*, 15(8).

Hebrard, P., 2020, L'impact de la Covid-19 sur le monde maritime. *Note n°24/20. Fondation pour la recherche stratégique*. Paris.

Loïzzo, C., 2024. La crise en Mer Rouge, révélatrice de la vulnérabilité des grandes routes maritimes mondiales. *Géoconfluences*, janvier 2024. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/brevs/mer-rouge-houthis>

Prosper, B., Plaisent, M., & Macdonald, R. 2021. Impact de la COVID-19 sur la mondialisation : perceptions chinoise et canadienne. *Revue Interventions économiques* [En ligne], Hors-série. Transformations | 2021, mis en ligne le 10 novembre 2021. <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/14810> ; DOI :

Radvanyi, J. 2002, Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie. *Revue Hérodote : La Russie dix ans après*. N°104.

Rizzi, A. 2024. The infinite connection: how to make the India-Middle East-Europe Economic Corridor happen. Policy Brief European Council on Foreign Relations/31. April 2024.

Schacht, K., 2024. *Pakistan's Gwadar port shows China's Belt and Road can fail*. Publié le 13 mai 2024. DW. <https://www.dw.com/en/pakistans-gwadar-port-shows-chinas-belt-and-road-can-fail/a-68992914>.

*The Times of India*, 2024. *MSC cargo ship, with 17 Indians onboard, seized for “violating maritime laws”, Iran says*. Publié le 15 avril 2024.

UNCTAD, 2021, COVID-19 and Maritime Transport. Impact and Responses. *Transport and Trade Facilitation Series N°15*. United Nations. Geneva.

UNCTAD, 2022, The impact on trade and development of the war in Ukraine. *UNCTAD rapid Assessment*. UNCTAD/OSG/INF/2022/1. 16 March 2022. United Nations.