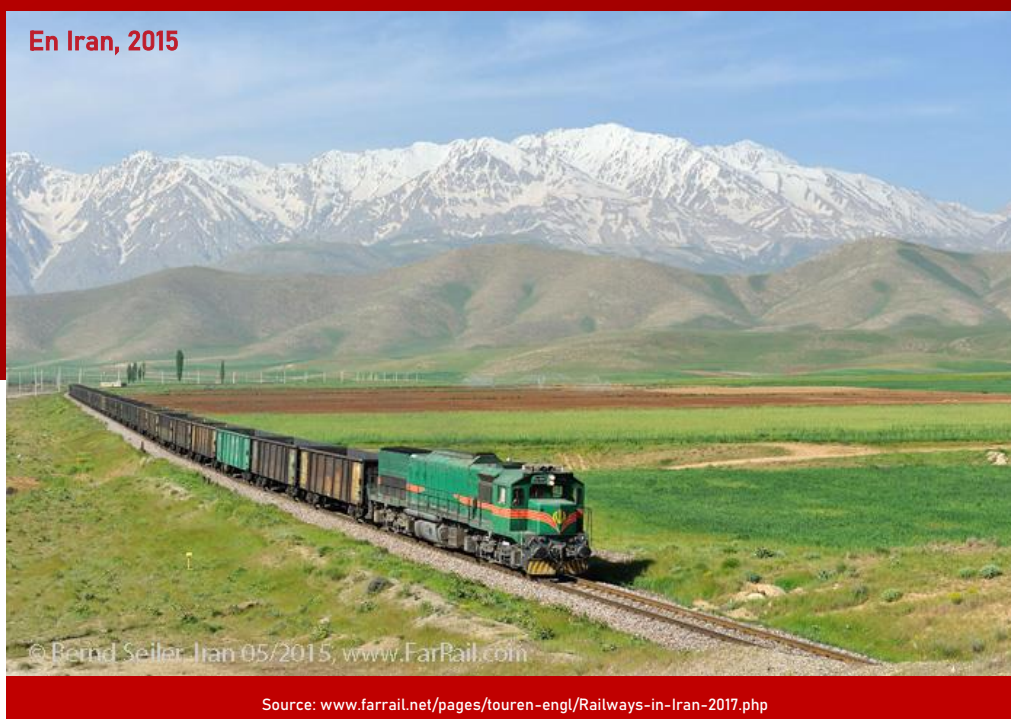


LE CORRIDOR NORD-SUD

ENJEU STRATÉGIQUE IRANIEN, JEU D'ÉQUILIBRISTE RUSSE ET DÉFI INDIEN

Frédéric LASSERRE, Olga V. ALEXEEVA



Études n°13

Octobre 2025

LE CORRIDOR NORD-SUD ENJEU STRATÉGIQUE IRANIEN, JEU D'ÉQUILIBRISTE RUSSE ET DÉFI INDIEN

Frédéric LASSERRE

Département de Géographie, Université Laval. Titulaire de la Chaire en Études indo-pacifiques et directeur du Conseil québécois d'Études géopolitiques

Frederic.lasserre@ggr.ulaval.ca

Olga V. ALEXEEVA

Département d'Histoire, Université du Québec à Montréal. Senior Fellow, China Institute, University of Alberta

Alexeeva.olga@uqam.ca

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	4
1. Le corridor Nord-Sud : un projet de développement des capacités de transport confronté à des obstacles majeurs.....	6
(R)éveil d'un projet.....	10
2. Les intérêts russes dans le corridor Nord-Sud	14
2.1 Un intérêt initial à saveur économique	14
2.2. L'éloignement des perspectives de coopération avec les Occidentaux depuis 2022	14
2.3. Un projet à vocation fondamentalement géopolitique	17
3. Les défis indiens dans la réalisation du corridor	19
3.1. Un intérêt économique grevé d'une relation complexe avec l'Iran	19
3.2. Le poids des enjeux géopolitiques.....	23
3.3. Le défi de concilier des intérêts différents	25
4. Quelle vision iranienne de la connectivité ?	26
4.1. Un enjeu majeur pour un État aux abois	27
4.2. Maintenir des relations cordiales avec l'Azerbaïdjan comme avec l'Arménie	30
4.3. Un chemin encore incertain vers la connectivité régionale	32

Conclusion.....	34
Les auteurs	36
Références	37

Summary

The International North-South Transport Corridor (INSTC), a multifaceted transportation and trade network has recently emerged as one of the new pivotal axes in the global geopolitical landscape. An extensive network of transportation links spanning multiple countries, the INSTC interconnects India, Iran, Russia, and a host of Central Asian nations. By creating an alternative route to existing trade corridors, the INSTC has the potential to reshape international commerce and geopolitics. This article delves into the strategic and economic significance of the corridor for main regional actors and explores how the INSTC complements or competes with other global infrastructure initiatives.

Keywords: International North-South Transport Corridor, Russia, India, China, Iran, transportation, connectivity, strategy, isolation.

Résumé

Le corridor de Transport International Nord-Sud (INSTC), un réseau de transport et de commerce multimodal, est récemment apparu comme l'un des nouveaux éléments du paysage géopolitique mondial. L'INSTC est un vaste réseau de transport couvrant plusieurs pays et reliant l'Inde, l'Iran, la Russie et les pays d'Asie centrale. En créant une voie alternative aux corridors commerciaux existants, l'INSTC a le potentiel de reconfigurer le commerce et la géopolitique internationaux. Cet article analyse le rôle que ce corridor joue dans les agendas stratégiques et économiques des principaux acteurs régionaux et explore comment l'INSTC complète ou rivalise avec d'autres initiatives mondiales en matière d'infrastructures.

Mots-clés : Corridor Nord-Sud, Russie, Inde, Chine, Iran, transport, stratégie, isolement, connectivité.

Introduction

Les corridors économiques ou de transport sont devenus à la fois des espaces d'interaction et des vecteurs de concurrence pour les puissances, et leur importance va bien au-delà des dimensions commerciales. La littérature abonde de textes faisant référence aux deux concepts, dont la différence semble floue. Le développement de ces nouveaux cadres de coopération multidimensionnels occupe aujourd'hui une place centrale au sein de la diplomatie géoéconomique des États et de leurs efforts stratégiques. Cela est particulièrement évident en Asie, où deux géants, la Chine et l'Inde ont lancé différentes initiatives pour atteindre leurs objectifs géopolitiques et socioéconomiques ainsi que pour renforcer leurs positions régionales.

Le couloir international du transport Nord-Sud (*International North-South Transport Corridor* ou INSTC) fut conçu comme un réseau multimodal de 7 200 kilomètres reliant l'Inde à l'Iran, trois États d'Asie centrale (Turkménistan, Ouzbékistan et Kazakhstan) et la Russie. Bien que les premiers jalons officiels de cette initiative soient établis dès 1999,

avec un accord signé en 2000 (Vinokurov *et al.*, 2022)¹, les États n'ont longtemps guère fait progresser sa mise en œuvre. Ce n'est que récemment, sous l'effet de la convergence d'intérêts nationaux et de la transformation radicale de la conjoncture internationale, que le projet a connu une relance active et qu'il est désormais considéré par certains politiciens, journalistes et experts indiens, iraniens, russes et centrasiatiques comme une artère de transport capable à terme de concurrencer les corridors de transport trans-eurasiens en train de se mettre en place dans le cadre du projet chinois des Nouvelles routes de la soie (*Belt and Road Initiative* ou BRI) (Khorrami, 2023), voire de devenir le principal corridor de commerce entre l'Europe et l'Asie lorsqu'il sera achevé – sans qu'une date ne soit précisée (Rawandi-Fadai, 2023), avec comme argument l'idée que le corridor INSTC peut offrir des routes nettement plus courtes que via Suez, sans que la destination ne soit précisée (Aliyev, 2025 ; Azmi *et al.*, 2025)².

Quant à la place de cette initiative dans la stratégie globale de Moscou dans la région, elle a beaucoup évolué depuis le début du conflit en Ukraine et l'introduction des sanctions occidentales. Coupée des réseaux de transports et des marchés européens, la Russie cherche à sortir de son nouvel isolement, en développant, de façon quelque peu frénétique, les corridors de transport et des chaînes logistiques alternatives vers la Chine, l'Iran et la Turquie. Toutefois, ces trois partenaires du Kremlin, devenus essentiels pour son commerce extérieur depuis la guerre russo-ukrainienne de 2022, ne sont pas libres de contraintes imposées par les sanctions occidentales et ont chacun leurs propres visées géopolitiques, souvent peu compatibles avec les intérêts géopolitiques et sécuritaires russes dans la région. Le développement de l'INSTC qui s'appuie sur l'Iran et l'Inde, devrait aider Moscou à réduire sa dépendance envers Ankara et Pékin en diminuant du même coup leurs moyens de pression géopolitiques sur le Kremlin.

Dans le contexte de l'essor des corridors des Nouvelles routes de la soie lancées par Pékin en 2013, mais aussi de la transformation de l'ordre mondial à la suite de la guerre en Ukraine, ce projet fait désormais l'objet d'une attention particulière de la part des

-
1. Certains experts russes retracent les origines du corridor au projet de construction du canal entre la mer Caspienne et le golfe Persique envisagé par l'Empire russe en 1910 ; ce projet a fait également objet de discussions entre les autorités soviétiques et iraniennes dans les années 1970, à nouveau abandonné à la suite des changements politiques internes en Iran et en URSS et de la transformation radicale de la conjoncture internationale (Malysheva 2021, p. 59).
 2. Cet argument paraît étonnant en effet : si l'on peut concevoir qu'au départ de l'Inde vers la région de Moscou, il puisse être possible de monter un trajet plus court que via le canal de Suez, en revanche pour desservir le marché ouest-européen, l'argument semble peu crédible...

analystes et observateurs (Contessi, 2020 ; Abdraïmov, 2022). De nombreux articles ont été publiés sur les motivations du regain d'intérêt de la Russie ou encore de l'Inde. Plus rares sont les analyses détaillant les stratégies iraniennes, azerbaïdjanaises ou arméniennes, alors que plusieurs itinéraires, tant de l'INSTC que de la BRI, passent par ces États. Aux deux extrémités de ce corridor de transport à nouveau promu par Moscou et New Delhi, des motifs différents ont conduit tant la Russie que l'Inde à se réinvestir dans un projet qu'elles avaient auparavant délaissé. Ce retour contraste avec l'attitude de l'Iran qui, depuis les années 2000, n'a jamais cessé de manifester un intérêt pour ce corridor – une constance stratégique qui fait l'objet d'une autre analyse (Lasserre et Alexeeva, 2024). Comment expliquer le retour en grâce de l'INSTC aux yeux de la Russie et de l'Inde, et comment se conjuguent les intérêts, parfois divergents, de ces deux partenaires dans la mise en œuvre de ce corridor ? À travers une analyse des politiques russes et indiennes sur ce projet, cet article propose un retour sur le déploiement de ce projet de corridor Nord-Sud, dans ses aspects économiques, mais aussi géopolitiques. L'article repose sur une revue de la littérature afin de proposer une analyse croisée des objectifs des partenaires russe et indien. Après avoir présenté les enjeux, les défis et les intérêts en jeu pour la Russie et l'Inde dans la réalisation de l'INSTC, nous allons ensuite nuancer les perspectives du corridor.

1. Le corridor Nord-Sud : un projet de développement des capacités de transport confronté à des obstacles majeurs

L'idée du corridor de transport Nord-Sud entre la Russie et l'Inde a émergé dans les années 1990, dans le contexte de l'effondrement de l'Union soviétique et du changement notable de la conjoncture internationale. L'accord initial pour le corridor a été signé en 2000 entre l'Inde, la Russie et l'Iran. Plus tard, d'autres pays, notamment l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan, ont rejoint l'initiative³. Depuis lors, quelques travaux d'infrastructure ont été entrepris pour améliorer les routes, les ports et les liaisons ferroviaires tout au long des différents itinéraires envisagés dans le cadre de ce corridor. Par exemple, les autorités russes ont aménagé le port d'Olya, situé sur la Volga, près de son embouchure

3. À travers des années, plusieurs États ont exprimé leur intérêt pour le projet, dont l'Azerbaïdjan, l'Arménie, la Biélorussie, la Bulgarie (à titre d'observateur), le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Oman, la Syrie, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie et l'Ukraine. En 2022, l'Inde a également invité l'Afghanistan et l'Ouzbékistan à y adhérer. Toutefois, pas tous ces pays participent officiellement à cette initiative en signant des accords formels ou en créant des groupes de travail bilatéraux ou trilatéraux pour discuter des activités concrètes.

dans la mer Caspienne, en le connectant au réseau ferroviaire national ; un terminal de conteneurs devait y être mis en exploitation dès l'automne 2024 (Morskii vestii Rossii, 2024), et deux quais ont été mis en service en 2025. En 2014, un nouveau chemin de fer liant le Kazakhstan, le Turkménistan et l'Iran (Aktau-Bereket-Etrek-Inchek Borun) s'est ajouté au réseau de l'INSTC, mais il restait peu utilisé jusqu'au très récemment à cause des prix de transport et des opérations de transit trop élevés en Asie centrale (Logirus, 2022). Finalement, en 2005, l'Iran, la Russie et l'Azerbaïdjan ont signé un accord pour compléter l'interconnexion de leurs réseaux ferroviaires. En 2009, pour assurer cette connexion ferroviaire avec l'Azerbaïdjan, l'Iran a débuté la construction du chemin de fer Qazvin-Astara, mais, en 2025, cette artère de transport reste toujours inachevée faute de financement : la ligne s'arrête à Rasht et le transport des marchandises jusqu'à la frontière azérie est essentiellement assuré par les camions (Smagin, 2023). En effet, la topographie complexe de l'Iran augmente sensiblement les coûts de travaux puisqu'il faut construire un grand nombre de ponts et de tunnels pour tracer les chemins de fer et les autoroutes. Ainsi, malgré la présence de ce projet dans les discours et préoccupations politiques des principaux acteurs depuis une vingtaine d'années, l'exploitation de l'INSTC n'a réellement débuté qu'en 2020, car des nombreuses difficultés financières, défis techniques et barrières administratives retardaient sans cesse la réalisation du projet, tout comme les problèmes de sécurité récurrents qui déstabilisaient la situation politique dans la région – notamment la guerre entre Arménie et Azerbaïdjan ; les vives tensions israélo-iraniennes ; le foyer de tension en Afghanistan avec la guerre des talibans pour la prise du pouvoir, effective en 2021.

L'INSTC est un corridor de transport de plus de 7 200 km, qui intègre plusieurs modes de transport différents, en particulier les rails, les routes et les voies maritimes (voir la figure 1). Il articule trois routes méridiennes. En partant de Saint-Pétersbourg et ses installations portuaires, les cargaisons sont transportées par les voies ferrées ou autoroutes russes jusqu'au port d'Astrakhan, d'où ils peuvent emprunter trois itinéraires – occidental, oriental et transcaspian. Le développement de l'INSTC se heurte cependant à un ensemble de contraintes infrastructurelles majeures, qui varient selon les itinéraires empruntés.

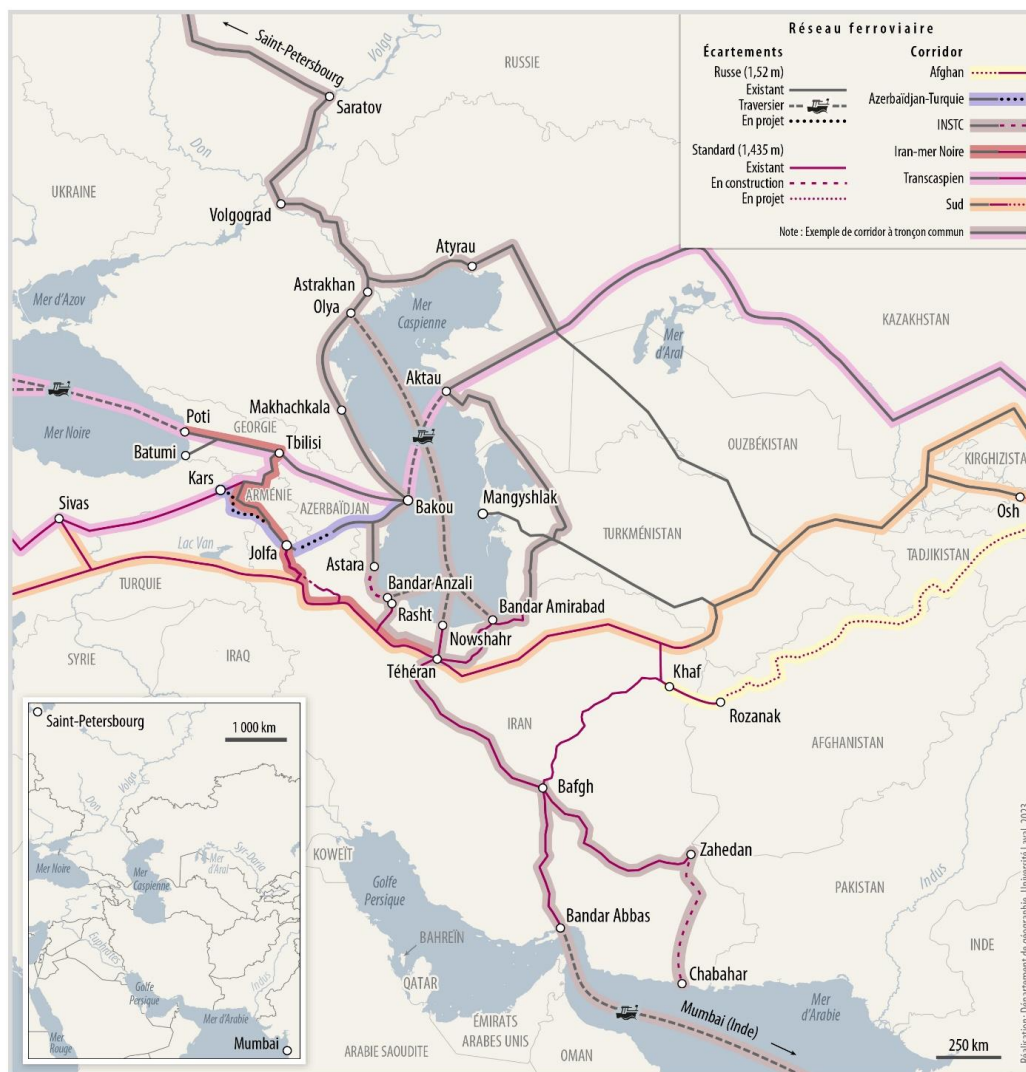


Figure 1. Les trois itinéraires de l'INSTC et leurs interconnexions avec les autres corridors trans-asiatiques

Source : F. Lasserre

L'itinéraire transcaspien, au départ des ports russes d'Astrakhan, d'Olya ou de Makhatchkala, offre le transport de marchandises jusqu'à l'Iran (Bandar Anzali, Nowshahr et Amirabad) dont plusieurs sont directement reliés au réseau ferré iranien, notamment Bandar Anzali depuis 2024. Des liaisons maritimes existent également avec d'autres grands ports sur la mer Caspienne, dont Bakou (Azerbaïdjan), Aktau et Kuryk (Kazakhstan), et Turkmenbachy (Turkménistan). Si le port d'Astrakhan assure le transport des cargaisons diverses (céréales, conteneurs, vrac liquide etc.), celui d'Olya n'est adapté qu'aux trafics conteneurisés. Quant au port de Makhatchkala, c'est le seul

terminal du bassin caspien qui reste libre de glace toute l'année et dispose d'installations capables de traiter les hydrocarbures, les conteneurs et les cargaisons sèches. La capacité cumulée des ports russes sur la mer Caspienne ne s'élève qu'à 23,5 millions de tonnes par an, ce qui constitue une contrainte majeure car les projets de développement des exportations de la Russie vers les routes plus au sud dépasseraient vite cette limite – si tant est que les goulets d'étranglement logistiques soient surmontés : à la fin de l'année 2023, seulement environ 20% de ces capacités ont été exploités : le port d'Astrakhan a traité 3,2 millions de tonnes, celui de Makhatchkala – 3,4 millions, et Olya – 0,6 million (Verigo *et al.*, 2024). En outre, la flotte fluviale et maritime disponible est insuffisante et vieillissante, ce qui limite considérablement l'efficacité des échanges par cette voie maritime. D'un côté, la Russie ne dispose pas de navires polyvalents adaptés aux itinéraires mixtes empruntant le canal Volga-Don, tandis que l'âge moyen des navires de sa flotte caspienne atteint 35 ans ; de l'autre, la flotte iranienne, chargée de desservir l'ensemble des ports des pays riverains, ne compte qu'une cinquantaine de bâtiments (Nekrasova et Tretyakov, 2025).

La branche orientale du corridor est fonctionnelle depuis 2014 avec l'inauguration des tronçons manquants entre le Kazakhstan, le Turkménistan et l'Iran. Sur la branche occidentale, les travaux d'infrastructures en cours devraient permettre l'achèvement vers 2027 du tronçon manquant Rasht-Astara sur la branche occidentale. Il est également question de finaliser une connexion autoroutière entre l'Iran et la mer Noire *via* l'Arménie (nécessitant 556 km de modernisation du réseau arménien en territoire montagneux) (Cargo Express, 2025), ou entre l'Azerbaïdjan et la mer Noire ou la Turquie, sans que des estimations crédibles et les coûts associés à de tels chantiers ne soient rendues publiques.

L'itinéraire occidental qui longe la rive occidentale de la mer Caspienne et transite par le territoire de l'Azerbaïdjan jusqu'à la frontière iranienne, souffre des goulets d'étranglements sur l'ensemble du tracé. En Russie, par exemple, les différents tronçons ferroviaires faisant partie de l'itinéraire ont des capacités de transport inégales : de Volgograd à Verkhniy Baskountchak, il n'y a qu'une seule voie non électrifiée, dont la capacité maximale annuelle est de 14 millions de tonnes, alors que le tronçon entre Verkhniy Baskountchak et Astrakhan passe à une double voie, toujours non électrifiée, avec une capacité accrue de 30 millions de tonnes, puis, entre Astrakhan et le nœud ferroviaire de Kizilyurt, se rétrécit de nouveau à une voie unique, pouvant transporter seulement 10 millions de tonnes par an (Verigo *et al.*, 2024). La situation est similaire en Azerbaïdjan : le tronçon ferroviaire reliant Samur à Shirvan est constitué de deux voies

électrifiées, avec une capacité de transport de 30 millions de tonnes par an, mais la portion allant de Shirvan jusqu'à la ville frontalière d'Astara, longue de 190 kilomètres, se réduit à une voie unique non électrifiée, limitant la capacité à 10 millions de tonnes par an (Verigo *et al.*, 2024). Surtout, il manque un segment assurant la continuité de l'infrastructure ferroviaire, entre Astara et Rasht en Iran. Ce segment manquant de 130 km est l'objet de nombreuses annonces du lancement du chantier permettant d'assurer une continuité ferroviaire du sud de l'Iran jusqu'en Russie. Du côté de l'infrastructure routière, les accès aux grands centres urbains russes proches de la frontière azérie sont saturés, notamment au point de contrôle de Yarag-Kazmalyar, où le trafic peut atteindre 14 000 véhicules par jour (Nekrasova et Tretyakov, 2025).

Finalement, l'itinéraire oriental emprunte la voie ferroviaire qui traverse d'abord le territoire du Kazakhstan, puis du Turkménistan pour se connecter au réseau national de l'Iran à Serakhs (ligne ferroviaire Tedjen-Machhad). En Iran, l'essentiel du trafic est assuré par des camions, alors que le rôle des voies ferrées, assez vétustes et peu développées, reste faible : environ 100 millions de tonnes de marchandises passent annuellement par le principal port iranien de Bandar-Abbas, situé dans le détroit d'Ormuz, dont seulement 7 millions sont transportés par les trains (Skorlygina, 2023). En quittant les ports iraniens sur le golfe Persique (Bandar-Abbas et Chabahar), les cargaisons arrivent enfin en Inde, à Mumbai, par la voie maritime. Sur ce trajet, la principale difficulté réside dans la capacité limitée de certains tronçons ferroviaires. Ainsi, les sections situées au Turkménistan et à la frontière avec l'Iran ne permettent qu'un passage de 10 millions de tonnes par an et le tronçon entre Incheh-Borun et Gorgan, de 6 millions de tonnes par an (Nekrasova et Tretyakov, 2025).

(R)éveil d'un projet

Plusieurs auteurs font valoir l'intérêt commercial de l'INSTC : ce corridor permettrait une liaison plus rapide entre Mumbai et Moscou ou Saint-Pétersbourg. Il permettrait également d'éviter les risques que poserait une fermeture du canal de Suez, comme lorsque l'échouement du navire porte-conteneurs *Ever Given* a bloqué le trafic pendant six jours en mars 2021. Le trafic y connaît une croissance réelle : en 2022, selon les autorités russes, l'ensemble du trafic sur les trois branches du corridor aurait atteint 20 000 conteneurs et 8,4 millions de tonnes (Mt), soit une augmentation de 65% par rapport à 2021. Cette tendance s'est confirmée en 2023 : au premier trimestre, le trafic de marchandises le long de l'INSTC a augmenté de 54% par rapport à 2022, son volume ayant atteint 3,2 Mt (Ministère des Transports de la Russie, 2023). Si la croissance est forte, le trafic demeure toutefois réduit en valeur absolue.

En absence de statistiques officielles⁴, il est difficile de savoir quel est le volume réel de transport des marchandises le long de l'INSTC puisque les différentes sources journalistiques citant les propos des différents responsables politiques donnent des chiffres très variés. On observe de même que les prévisions semblent avoir connu de multiples ajustements (Papatolios, 2023a). Ainsi, selon Serguei Saburov, le vice-directeur de la Direction des corridors de transports internationaux créée en 2020 sur l'initiative du Kremlin pour planifier et superviser le fonctionnement des corridors passant par le territoire russe, en 2022, le trafic total sur l'INSTC s'élevait à entre 14,2 et 14,5 millions de tonnes (Papatolios, 2023a ; Agence Interfax de l'Azerbaïdjan, 2023), dont 9 millions pour le rail et 5,2 Mt pour la route. Or Valentin Ivanov, le vice-ministre du ministère des Transports russe affirme que ce volume n'aurait atteint que 8,4 millions de tonnes (PortNews, 2023), ce qui semble être plus plausible étant donné l'état des infrastructures ferrées et portuaires concernées par ce trafic. Les informations partielles citées par de rares études académiques russes (voir le tableau 1) nous permettent néanmoins de constater qu'en 2022, on a enregistré une augmentation notable du trafic le long de l'INSTC par rapport aux deux années précédentes et que l'essentiel de son développement est soutenu par des échanges commerciaux entre la Russie et l'Azerbaïdjan et la Russie et la Géorgie. L'Inde et l'Iran sont également devenus plus actifs dans leur utilisation de ce corridor de transport, sans toutefois révolutionner les flux des échanges régionaux.

4. En avril 2022, le Kremlin a « temporairement » interdit la publication des données économiques devenues désormais un secret d'État. Officiellement, cette mesure vise à « protéger les entreprises et certains citoyens russes des sanctions occidentales », mais l'objectif réel est probablement le souhait des autorités de cacher l'ampleur de la crise économique et des dépenses militaires ainsi que pour masquer le développement des importations parallèles permettant à Moscou de contourner les sanctions (Starostina, 2022).

Tableau 1. Le trafic de marchandises au départ de/vers la Russie le long les différents itinéraires de l'INSTC, 2020-2022 (milliers de tonnes)

Itinéraire	2020	2021	2022 (jan.-oct.)
Occidental (à travers l'Azerbaïdjan), dont de /vers :	6 135,0	4 945,1	6 199,6
<i>Azerbaïdjan</i>	4 830,1	3 884,7	3 468, 5
<i>Géorgie</i>	1092,9	811,2	2 456,5
<i>Iran</i>	194,4	243,8	262,1
<i>Turkménistan</i>	16,7	4,4	6,5
<i>Inde</i>	0,0	0,7	2,5
<i>Autres destinations</i>	0,8	0,4	3,5
Transcaspien	333,3	169,8	404,4
Oriental (à travers le Kazakhstan et le Turkménistan)	3,6	0,7	41,9
Total	6 471,9	5 115,6	6 645,9

Source : Vydashenko et Vydashenko, 2023, p. 244

Selon les déclarations officielles, l'utilisation de l'INSTC devrait réduire de manière considérable le délai de livraison des marchandises de l'Inde vers la Russie : de 30 à 45 jours en suivant l'itinéraire traditionnel qui passe par le canal de Suez, ce délai passerait à 15-25 jours si l'on utilise l'INSTC, ce qui devrait réduire le coût de transport de 30% (Vydashenko et Vydashenko, 2023, p. 241 ; Belov et Binish, 2021, p. 21). Or, dans les faits, ce délai de livraison avoisinait 45 jours avant le début du conflit en Ukraine ; puis, en 2023, il s'est encore allongé pour atteindre 60 jours (Potaeva et Litova, 2023), du fait des complexités logistiques, de la disponibilité de motrices, et des procédures douanières notamment. Il y a donc un écart considérable entre les prévisions officielles et la réalité.

Les compagnies ferroviaires russe RZD et iranienne RAI affichent une grande confiance dans la capacité de croissance du corridor. Fin 2022, les RZD annonçaient, sans date précise, un accroissement du trafic à 35 Mt par an à brève échéance ; six mois plus tard, cet objectif a été porté à 100 Mt par an. Ces chiffres paraissent d'autant moins réalistes que la capacité réelle du corridor, compte tenu des retards dans l'achèvement des

segments manquants et des difficultés opérationnelles et goulets d'étranglements, ne dépassait guère 15 Mt en 2023 (Papatolios, 2023a).

En théorie, les corridors multimodaux permettent d'optimiser le transport de marchandises en réduisant son coût et en favorisant la connectivité régionale (Brodt et Lasserre, 2025). Toutefois, une gestion et une coordination efficaces sont essentielles pour garantir le bon fonctionnement d'un tel corridor. Or, dans le cas de l'INSTC, cette intermodalité reste difficile à assurer puisqu'elle exige une modernisation très coûteuse des infrastructures existantes sur le territoire de six pays différents pour qu'elles soient capables de gérer efficacement l'augmentation du trafic commercial. L'un des problèmes majeurs reste, par exemple, la différence d'écartement des rails entre les pays participants au projet, ce qui entraîne des problèmes opérationnels importants⁵. Pour les résoudre, il faudrait installer à chaque passage frontalier les équipements permettant soit de lever les trains et changer les bogies, soit effectuer le transfert de marchandises d'un train à l'autre ; sans les installations modernes, ces opérations peuvent prendre des heures, voire des journées.

La baisse du niveau de la mer Caspienne est un autre facteur qui affecte, quant à lui, le développement de l'itinéraire transcaspéen. La faible profondeur de la mer dans les zones d'installations portuaires limite le tonnage des navires que les ports russes peuvent accueillir, ce qui nécessite la réalisation d'importants travaux de dragage afin d'approfondir le chenal maritime⁶. À cela s'ajoute le nombre insuffisant de navires circulant entre la Russie et l'Iran et le manque des terminaux et des grues modernes capables de charger et décharger rapidement des conteneurs. De plus, les ports caspiens russes ne sont pas toujours libres de glace en hiver : de décembre à mars, la navigation se voit réduite alors que les navires doivent être accompagnés par des brise-glaces, ce qui augmente sensiblement la durée et le coût de transport de la marchandise par la route transcaspéenne (Potaeva et Litova, 2023).

Au-delà de ces contraintes opérationnelles réelles, comment se décline le renouveau d'intérêt de la part de la Russie pour ce projet de corridor ?

5. Le réseau ex-soviétique en Russie, en Azerbaïdjan, en Arménie et en Asie centrale est à écartement large dit russe (1,52 m). En Inde prévaut l'écartement très large (1,676 m), en Iran c'est l'écartement standard (1,435 m) qui domine largement, mais on y trouve également quelques voies à écartement de 1 520 mm ou de 1 676 mm (Vladimirov, 2022).

6. Le tirant d'eau actuel est 3,5 m, alors que pour assurer la sécurité de la navigation ce niveau doit avoisiner 4,5 m (Logirus 2022).

2. Les intérêts russes dans le corridor Nord-Sud

2.1 Un intérêt initial à saveur économique

En promouvant le projet de l'INSTC, Moscou poursuivait un nombre d'objectifs économiques et géopolitiques différents, qui vont ensuite connaître une évolution importante sous l'influence du changement du contexte international. Initialement, le Kremlin imaginait que ce corridor pouvait être intégré aux réseaux de transport européens, en transformant ainsi le territoire russe en zone de transit du commerce international entre l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe. De plus, en tirant des avantages financiers de ce transit, Moscou espérait donner un nouvel élan au développement des régions du centre de la Russie, de la Volga et de la mer Caspienne, qui sont toutes incluses dans l'itinéraire de l'INSTC (Malysheva, 2021, p. 63). Le développement de ce corridor de transport devait également créer de nouvelles opportunités pour l'expansion et la modernisation des différentes infrastructures en Russie avec l'aide des technologies et investissements occidentaux, en améliorant sa connectivité économique au monde globalisé. En effet, avant le début de l'invasion russe de l'Ukraine, plusieurs investisseurs occidentaux s'intéressaient aux projets liés au développement des infrastructures de l'INSTC sur le territoire russe. Ainsi, *Murphy Group Holdings* britannique envisageait de participer à la construction d'un complexe douanier et logistique dans la région d'Astrakhan, la société allemande *HPC Hamburg Port Consulting* offrait ses services en matière d'audit des projets de terminal de conteneurs alors que les compagnies logistiques britannique et allemande, *All Seas Global* et *Bundesvereinigung Logistik*, ont même signé un mémorandum de coopération avec les partenaires russes privés et étatiques dans le but de développer le potentiel de transport de conteneurs via les ports capsiens russes (Kryukova, 2020, p. 145-146).

2.2. L'éloignement des perspectives de coopération avec les Occidentaux depuis 2022

Avec le début du conflit en Ukraine et l'introduction des sanctions à l'encontre de la Russie, ces projets de collaboration ont été abandonnés ou mis sur glace. Moscou se voit désormais contraint de financer elle-même la plupart de travaux d'infrastructure qui sont nécessaires pour augmenter le volume d'échanges via ce corridor, y compris la construction du dernier tronçon de chemin de fer Rasht-Astara en Iran qui sera financée presque en totalité par l'État russe via un prêt de 1,3 ou 1,6 milliard d'euros (Smagin 2023 ; van der Laan, 2024a ; Tehran Times, 2025). Certes, le Kremlin déclare vouloir investir d'ici 2030 entre 250 et 280 milliards de roubles russes (entre 3 et 3,5 milliards de dollars

américains) dans le développement des infrastructures de l'INSTC sur le territoire de la Russie, mais aussi en Asie centrale et dans le Caucase (Borodaevskaya, 2023). En 2024, Moscou a ainsi rendu publique son souhait de développer une voie ferrée à écartement russe (1,52 m) jusqu'au port de Bandar Abbas près du détroit d'Ormuz, assurant ainsi une continuité logistique de la Russie jusqu'au port iranien via l'Azerbaïdjan tout en évitant la question du transbordement imposé par la différence d'écartement du réseau ferroviaire iranien (van der Laan, 2024c). Ce projet semble confirmer l'intérêt plus marqué de Moscou pour le développement d'un accès logistique non seulement à l'Iran, mais aussi aux façades maritimes de ce pays. Toutefois, étant donné l'ampleur des travaux envisagés sur le seul territoire de la Russie (voir le tableau 2), et le coût important pour la seule complétion de la ligne Rasht-Astara, ce budget de l'ordre de 3 milliards de dollars ne serait pas suffisant et devrait probablement être revu à la hausse, si tant est qu'il obtienne l'assentiment du gouvernement iranien. Les relations russo-iraniennes ont pu être compliquées dans le passé, Téhéran en particulier n'ayant guère apprécié que Moscou ne se soit pas opposé aux sanctions décrétées par le Conseil de sécurité en 2015 avant la signature de l'accord sur le nucléaire (Golshiri *et al.*, 2024). Toutefois, dans le contexte de la chute du régime syrien en décembre 2024 et de la campagne de bombardements israéliens et américains en juin 2025, Téhéran a besoin du soutien de ses partenaires, même si l'idée d'un rapprochement stratégique avec Moscou reste impopulaire tant au sein de la société que de certains cercles politiques iraniens⁷. L'affaire de la base aérienne de Shahid Hojeh illustre cette ambivalence. En 2016, Moscou a conclu un accord avec Téhéran lui accordant l'utilisation de cette base située près de la ville de Hamedan comme point d'appui logistique pour les forces russes engagées alors dans les opérations en Syrie. Toutefois cet accord a provoqué une telle indignation au sein de la société iranienne, relayée par des critiques au Parlement, que Téhéran a été obligé de revenir sur sa décision et de révoquer son autorisation (Smagin, 2019).

7. Cette attitude est alimentée par les griefs historiques non-résolus datant des XIX^e-XX^e siècles, dont l'annexion du Caucase du Sud et l'occupation conjointe de l'Iran par les troupes soviétiques et britanniques en 1941. Ces exemples sont régulièrement cités par les médias iraniens lorsqu'il est question des relations avec la Russie et continuent donc à nourrir une méfiance persistante vis-à-vis de l'État russe et ses ambitions géopolitiques dans la région.

Tableau 2. Les principaux projets d'infrastructure (au-delà de 500 millions \$É.-U.) envisagés sur le territoire de la Russie dans le cadre de l'INSTC

Projet	Cout du projet (millions \$É.-U.)	Date de fin de travaux	Source de financement
Électrification de la section Rtischevo-Kochetovka (régions de Saratov et Tambov)	684	2024	Budget fédéral de la Russie, <i>Russian Railways</i> (RZhD)
Construction de deux nouvelles lignes ferroviaires : Kurdyum - Ivanovsky et Lipovsky - Kurdyum (région de Saratov).	760	2025	Budget fédéral de la Russie, RZhD
Construction d'un pont autoroutier traversant la Volga sur l'autoroute A-298 (Saratov - Ozinki - frontière avec le Kazakhstan)	1807,8	2027	Budget fédéral de la Russie
Reconstruction de deux tronçons de l'autoroute A-181 : St. Pétersbourg - frontière avec la Finlande	811,6	2023-2028	Budget fédéral de la Russie
Reconstruction des différents tronçons de l'autoroute M-1 connectant la Russie à la Biélorussie	576,2	2024-2027	Budget fédéral de la Russie
Construction d'un tronçon de l'autoroute M-11 : Moscou-St. Pétersbourg	824,5	2024	Budget fédéral de la Russie, Fonds de la richesse nationale de la Russie
Construction de l'autoroute Tsem dolina (région de Krasnodar) - Novorossiysk	1246	indéterminé	indéterminé
Construction du complexe hydroélectrique de Bagaevsky sur le fleuve Don pour assurer la liaison entre les ports de la mer d'Azov, de la mer Noire et de la mer Caspienne	578,8	2024	Budget fédéral de la Russie
Travaux de dragage et de l'entretien des cours d'eau faisant partie du réseau fluvial russe	829,7	2024	Budget fédéral de la Russie

Source : Vinokurov *et al.*, 2022, p. 65-78.

Dans son rapport sur les problèmes logistiques de l'INSTC, l'Eurasian Development Bank a identifié 102 projets d'infrastructures et équipements prioritaires, voire critiques, dont le coût total est estimé à 38,3 milliards de dollars américains (Vinokurov *et al.*, 2022, p.45), ce qui dépasse largement le montant annoncé par le Kremlin. En Russie, on prévoit, par exemple, la construction d'autoroutes de contournement d'Astrakhan, de Derbent et de Khasavyourt (Daghestan), la modernisation des trois anciens ports du bassin de la mer Caspienne et la construction d'un nouveau, à Lagan (République de Kalmoukie). À cela s'ajoute la nécessité absolue de reconstruire de nombreux postes de contrôle ferroviaires et routiers dans le Caucase et en Asie centrale afin qu'ils puissent gérer la croissance du trafic prévu. La Russie devrait également trouver une solution au problème

de déficit des conteneurs, y compris réfrigérés, causé par le départ du marché russe des grandes compagnies internationales, comme *Maersk* et *Hapag Lloyd*, ainsi qu'au manque des équipements modernes pour le contrôle non intrusif des camions, voitures de train et conteneurs devenus désormais inaccessibles à cause de sanctions occidentales (Vinokurov *et al.*, 2022, p. 23). Ainsi, pour tirer le profit de l'exploitation de l'INSTC, la Russie doit d'abord résoudre le problème de financement de différents projets d'infrastructure, car sans leur réalisation, ce corridor de transport ne pourrait pas fonctionner au maximum de sa capacité et donc apporter les gains escomptés.

2.3. Un projet à vocation fondamentalement géopolitique

L'enthousiasme du Kremlin au sujet de l'INSTC est également et peut-être surtout alimenté par des calculs géopolitiques. Projet à la rentabilité économique incertaine, l'INSTC ressort plus d'une vision politique que strictement économique. En développant ce corridor, la Russie réduira sa dépendance à d'autres couloirs de transport qui sont vitaux pour ses échanges commerciaux, mais qu'elle ne contrôle pas. La Russie pourra ainsi éviter, par exemple, de faire passer ses marchandises par la mer Noire, dont les accès sont contrôlés par la Turquie et où ses navires risquent de subir des attaques des drones ukrainiens. De plus, l'INSTC est parfois présenté comme un itinéraire alternatif entre l'Asie et l'Europe du Centre et de l'Est à ceux qui contournent la Russie, dont le Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) et la Trans-Caspian International Transport Route (TITR), ou Middle Corridor, et qui promeuvent, aux yeux de Kremlin, l'agenda politique des acteurs extrarégionaux, celle de l'UE et des États-Unis (Malysheva, 2021, p. 64). C'est ainsi que l'INSTC est parfois présenté dans les médias comme un itinéraire nettement plus court que via Suez « pour atteindre l'Europe » (Sood et Bashkar, 2017), une caractérisation un peu réductrice car en réalité l'INSTC offre sur le papier un itinéraire avantageux pour les seuls marchés d'Europe orientale. Pour Moscou, l'INSTC présente le fort avantage de proposer un axe de transport que la Russie contrôle davantage et qui renforce sa coopération économique avec l'Iran et l'Inde. L'INSTC lui permet aussi à terme de proposer une certaine complémentarité entre cet itinéraire et les corridors présentés comme concurrents, le Middle Corridor ou l'IMEC (India-Middle East-Europe Corridor) lancé en 2020 entre l'Inde et la Méditerranée via la péninsule arabique, à travers les intersections entre des axes de transport.

Finalement, l'INSTC pourrait aussi servir de contrepoids à l'influence chinoise dans l'Asie centrale, qui a sensiblement augmenté depuis la mise en place de la BRI. Certes, la Russie a officiellement rejoint l'initiative chinoise et a accepté d'accorder ses projets en Asie centrale avec ceux de Pékin, mais dans les faits, la coopération sino-russe dans le cadre

de la BRI reste assez peu développée, malgré les déclarations grandiloquentes à Moscou et à Pékin (Alexeeva et Lasserre, 2020).

Par ailleurs, la guerre en Ukraine a donné au projet de l'INSTC une nouvelle dimension. D'une part, en étant de plus en plus coupée des corridors traditionnels, la Russie n'a plus d'autres choix que développer des itinéraires alternatifs, peu importe les risques économiques que cela représente. D'autre part, la Chine est désormais le principal partenaire commercial de la Russie et le seul moyen pour Moscou de limiter l'ampleur de sa dépendance économique envers Pékin est d'approfondir ses relations avec d'autres pays de la région et en particulier avec l'Inde, le seul grand acteur de l'espace eurasiatique non intégré au réseau de la BRI. Conscient de ses enjeux, le Kremlin a récemment élevé ce projet au rang de priorité nationale. Ainsi, en novembre 2024, Vladimir Poutine a officiellement entériné la création d'un groupe de travail chargé du développement de l'INSTC et a nommé un représentant spécial du Président pour superviser ce processus (Shchepetov, 2025). Ce type de nomination, relativement rare, est réservé aux projets d'envergure géopolitique, comme ce fut le cas pour l'Arctique ou l'Extrême-Orient russe, et témoigne de la volonté du Kremlin de centraliser la coordination politique et technique, en contournant la lenteur administrative des ministères sectoriels.

Toutefois, ses calculs stratégiques pourraient avoir un coût économique non négligeable. Au-delà de la nécessité de financer la réalisation d'une série de projets d'infrastructure très coûteux, la Russie va devoir faire face aux problèmes de conversion des roupies indiennes et des rials iraniens. En effet, après l'invasion de l'Ukraine, suite à l'entrée en vigueur des sanctions, la Russie est contrainte de ne plus utiliser le dollar américain et l'euro dans ses échanges commerciaux : elle a été déconnectée du système SWIFT et ses réserves à la banque centrale ont été gelées, en l'obligeant de trouver d'autres options. Puisque les banques occidentales refusent de traiter les transactions en dollars ou en euros des compagnies russes, l'essentiel du commerce de la Russie avec l'Inde et l'Iran se fait désormais en monnaies nationales. Cela représente un véritable casse-tête pour les géants énergétiques russes, Gazprom et Rosneft, qui ont accumulé des sommes importantes en devises difficilement convertibles. En Inde, tout comme en Chine d'ailleurs, le gouvernement impose une limite sur les transferts de la monnaie nationale à l'étranger ; en résultat, les compagnies russes ont désormais un équivalent de 30 milliards de dollars américains en roupies bloqué en Inde (Aroutunov, 2023). Pour l'instant, la seule solution que New Delhi propose à Moscou, c'est d'investir cet argent dans l'économie indienne en capitalisant ainsi sur l'isolement croissant de la Russie. Si le trafic sur l'INSTC augmente, ce problème risque de prendre une ampleur encore plus importante.

3. Les défis indiens dans la réalisation du corridor

3.1. Un intérêt économique grevé d'une relation complexe avec l'Iran

L'Inde s'est nettement désintéressée du projet d'INSTC au tournant du siècle peu après la signature de l'accord initial, face aux pressions américaines contre l'Iran et tout partenariat économique avec la République islamique ; mais aussi face aux difficultés de mise en œuvre logistique du corridor et l'absence de volonté apparente des partenaires russe et iranien pour établir un régime plus efficace de dédouanement (Eurasian Research Institute ERI, 2015). L'Inde n'était pas seule dans ce cas : de 2007 à 2017, le Conseil de coordination de l'INSTC ne s'est jamais réuni, traduisant la désaffection du projet pendant de nombreuses années (Vinokurov *et al.*, 2022).

L'Inde a affiché un regain d'intérêt pour l'INSTC dès 2012, à travers la politique *Connect Central Asia* (Singh Roy, 2015), et à nouveau lorsqu'une étude et des essais logistiques menés par la *Federation of Freight Forwarders Associations* en 2014 ont souligné la pertinence d'un corridor de transport entre Mumbai et Moscou, permettant de réduire le temps de transport de 40% et les coûts de 30%, en évitant le trajet via le canal de Suez et Gibraltar (Eurasian Research Institute, 2015 ; Vinokurov *et al.*, 2022). Ce projet permet également de renforcer sa coopération avec la Russie, une approche également jugée avantageuse par Moscou dans un contexte de guerre en Ukraine. Cette coopération permet à l'Inde d'affirmer sa politique d'autonomie stratégique, mais aussi de bénéficier du besoin russe de réorienter ses exportations de matières premières.

La coopération irano-indienne se concentre sur le projet de port de Chabahar, dont les plans d'expansion ont été annoncés par l'Inde dès 2003 (Wani, 2023) et sur la voie ferrée le connectant au réseau iranien existant à Zahedan, qui a fait l'objet d'un accord irano-indien signé en 2016 et qui a suscité un certain nombre de frictions entre les deux partenaires. Le port de Chabahar et l'ouverture vers l'Asie centrale constituent pour l'Inde un élément de sa stratégie du « collier de diamants », destinée à contrer la stratégie chinoise dite du « collier de perles » (Kaleji, 2023a), mais aussi, de manière plus générale, à répondre à la BRI en proposant des corridors vers l'Asie centrale, la Russie et l'Arctique tout en assurant une connexion avec les corridors développés entre Chine et Europe (Sarma et Menezes, 2018).

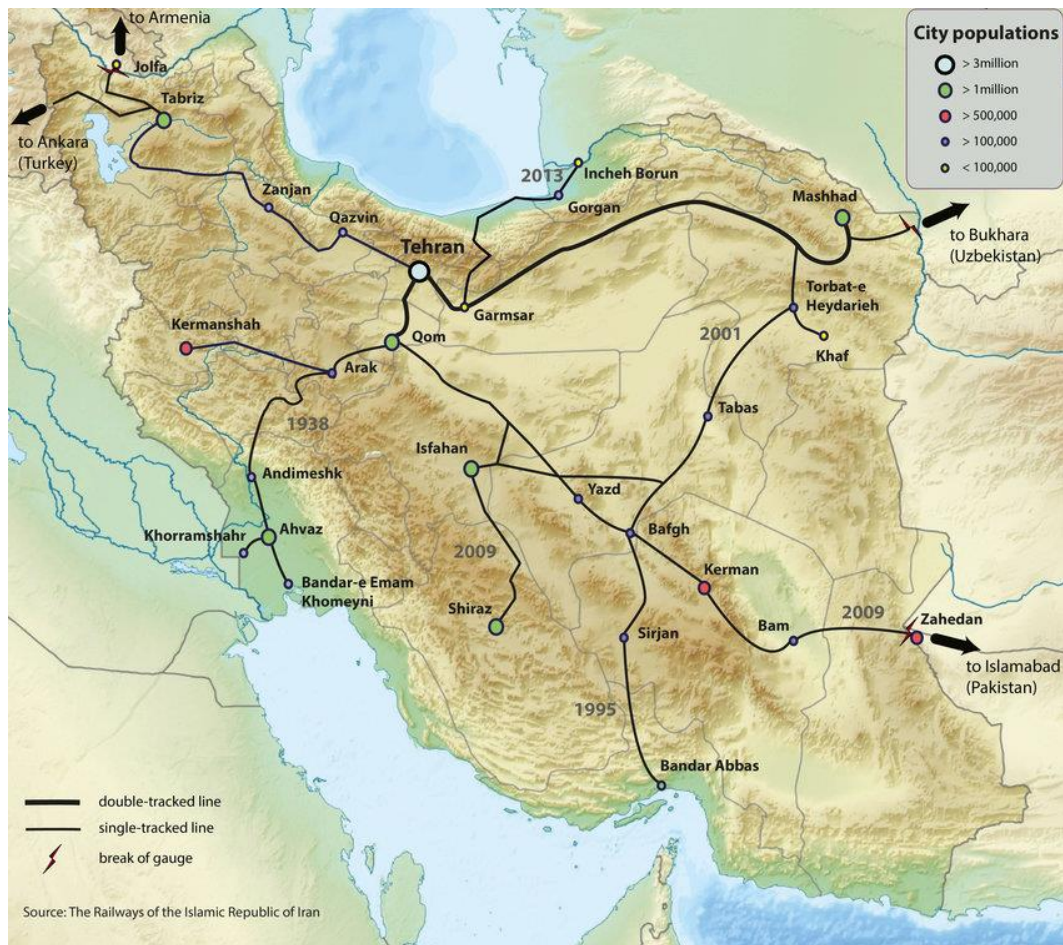


Fig. 2. Le réseau ferroviaire iranien en 2015.

Source : Rogers (2015).

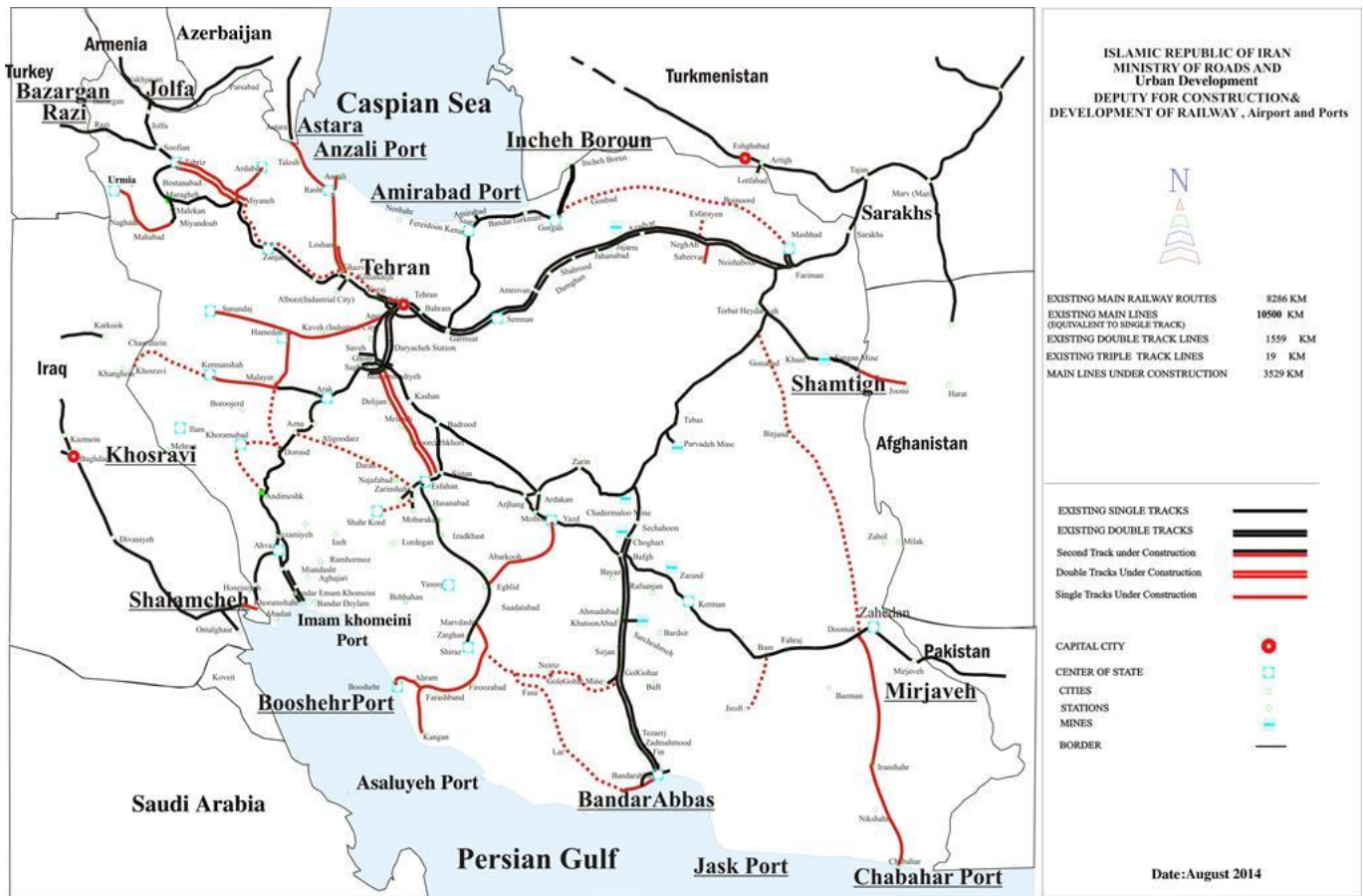


Fig. 3. Les projets d'extension du réseau ferroviaire iranien, vers l'Azerbaïdjan et la côte sud.

Source : Gouvernement iranien, 2014.

Malgré l'intérêt porté par l'Inde pour le développement du port de Chabahar et la construction de la voie ferrée, la mise en œuvre de ces projets n'avancait pas assez au goût de l'Iran. Les sanctions américaines contre Téhéran après le retrait des États-Unis de l'Accord sur le nucléaire iranien en 2018 sont en cause. Si New Delhi a pu obtenir de Washington de ne pas voir ses investissements au port de Chabahar ou la voie ferrée vers Zahedan tomber sous le coup des sanctions (Sahakyan, 2020), l'insistance de Téhéran de voir le chantier de la voie ferrée confiée à l'entreprise Khatam al-Anbiya, propriété du Corps des Gardiens de la Révolution, l'y expose clairement. L'Inde, qui s'est donc temporairement désengagée du projet ferroviaire (Wani, 2023) – un geste qui a irrité Téhéran et qui fait suite à une relation complexe marquée par plusieurs frictions, notamment face au manque d'investissement indien pour activer le développement du port (Sarma et Menezes, 2018) – a réaffirmé en 2021 son intention de poursuivre le développement du port de Chabahar,

après y avoir investi environ 2,1 milliards de dollars (Tashjian , 2023). En 2024, un accord aurait été trouvé entre New Dehli et Téhéran pour les investissements dans le matériel de manutention des marchandises aux quais, permettant de moderniser et augmenter la capacité de manutention du port (van der Laan, 2024b).



Fig. 4. Le port de Chabahar.

Source : IRNA, <https://en.irna.ir/news/85747780/India-s-Modi-supports-investment-in-Iran-s-Chabahar-Port-Official#gallery>

NB : il est intéressant de relever que de fausses informations circulent sur le port de Chabahar, avec de nombreuses images qui illustrent en réalité le port de... Long Beach en Californie. Volonté de projeter l'image un port moderne et actif, ou désinvolture d'un chercheur puis erreur reprise en chaîne par d'autres médias ?

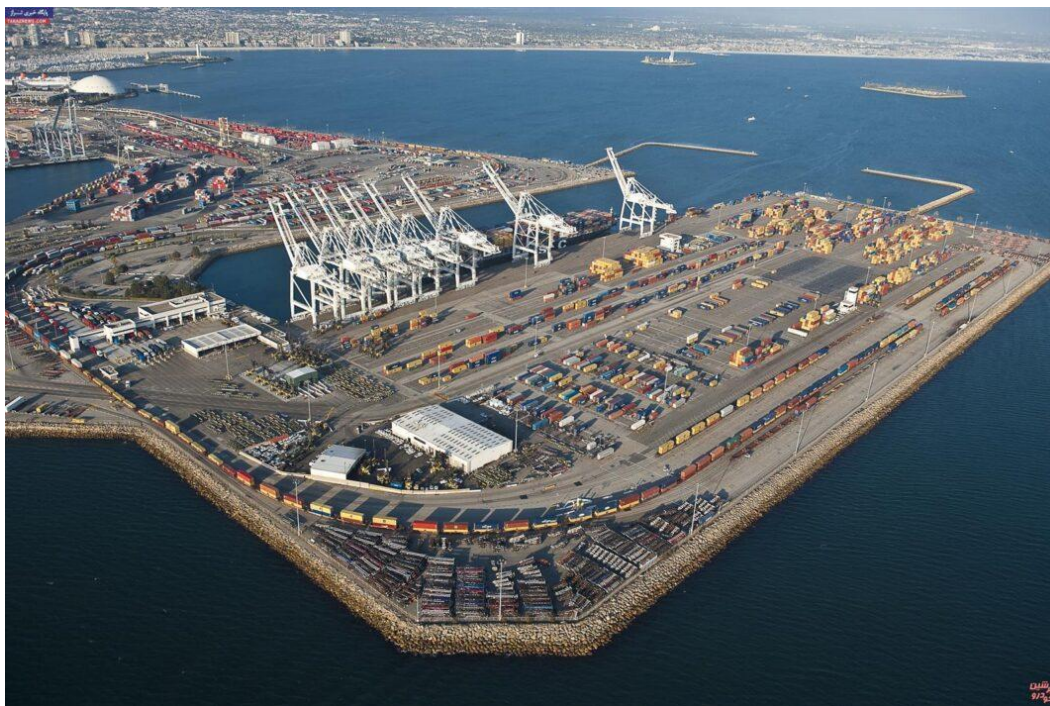


Fig. 5. Le port de Long Beach (Californie), présenté comme le port de Chabahar dans de nombreux articles diffusés sur internet en 2024-2025

Sources affichant ces erreurs :

[Iran Front Page](#), mais aussi [Times of India](#), [Caspian News](#), [Tehran Times](#)

3.2. Le poids des enjeux géopolitiques

Le gouvernement indien a par la suite développé un vif intérêt pour ce corridor permettant de diversifier les voies de transport pour les marchandises indiennes et de renforcer sa coopération avec la Russie. Cette coopération contribue à affirmer sa politique d'autonomie stratégique, surtout dans un contexte de rapprochement avec le Japon, les États-Unis et l'Australie, inscrit dans le cadre du Quad et des réflexions en cours sur l'Indo-Pacifique (Saint-Mézard, 2022). Elle permet aussi de bénéficier du besoin russe de réorienter ses exportations de matières premières, bloquées par les embargos européens sur le charbon et le pétrole ou contraintes par la recherche d'une moindre dépendance européenne sur le gaz liquéfié et l'arrêt russe des livraisons de gaz par gazoduc. Ainsi, les exportations de charbon de Russie vers l'Inde sont-elles passées de 6,6 millions de tonnes en 2021 à 20,1 millions de tonnes en 2022 (Zakharov, 2023).

Le corridor sert également les intérêts régionaux de l'Inde. En effet, aux yeux de New Delhi, l'INSTC a le potentiel de renforcer la position géostratégique de l'Inde dans la

région, puisqu'il pourrait à la fois poser des limites à l'expansionnisme de la Chine dans l'espace euroasiatique et contrebalancer l'importance croissante de Pakistan dans les chaînes logistiques régionales grâce au développement de la coopération plus étroite de l'Inde avec l'Iran et l'Asie centrale.

Ainsi, le corridor permettrait d'ouvrir un accès vers l'Asie centrale et l'Afghanistan en contournant le Pakistan avec lequel les relations demeurent d'autant plus difficiles qu'Islamabad, dès 2013, s'est lancé avec enthousiasme dans le projet de corridor Pakistan-Chine dans le cadre de la BRI (Lasserre *et al.*, 2020). L'Afghanistan constituait alors un point d'intérêt majeur pour la politique extérieure indienne : il s'agissait de consolider le régime pour tenter d'empêcher le retour au pouvoir des talibans, proches du Pakistan. Il s'agissait aussi de défendre les intérêts économiques indiens, dont les projets de mines de fer d'Hajigak, concédées en 2011 à un consortium indien (Nissenbaum, 2011). Ces projets miniers ont fait l'objet d'un accord en 2016 portant sur une voie ferrée à bâtir de Zahedan à Zaranj puis Hagijak (Contessi, 2020 ; Omid et Noolkar-Oak, 2022) via le port de Chabahar, dont les plans d'expansion ont été annoncés par l'Inde dès 2003 (Wani, 2023), et une voie ferrée se connectant au réseau existant à Zahedan, objet d'un accord irano-indien signé en 2016. Des sociétés indiennes ont investi dans le développement de nouveaux terminaux à Chabahar – le nouveau terminal Shahid Behesthi est exploité par l'opérateur indien *Indian Ports Global* (IPGL) depuis décembre 2018 (Chaudhury, 2018) – et dans la construction de la route de Zaranj à Delaram (217 km) permettant de connecter le réseau routier iranien au réseau afghan. La première expédition indienne de blé vers l'Afghanistan a transité par Chabahar en 2017 et le trafic a connu depuis une forte croissance, 80% du trafic maritime vers l'Afghanistan transitant en 2019 par Chabahar et contournant ainsi le Pakistan (Contessi, 2020).

Le port de Chabahar et l'ouverture vers l'Asie centrale constituent pour l'Inde un élément de sa stratégie du « collier de diamants » destinée à contrer ce que New Delhi interprète comme la stratégie chinoise du « collier de perles » visant à l'encercler à travers une série de points d'appui portuaires autour de l'océan Indien (Kaleji, 2023a). Il s'agit aussi, de manière plus générale, de répondre au projet chinois des Nouvelles routes de la soie, en proposant des corridors reliant l'Inde à l'Asie centrale, à la Russie et à l'Arctique tout en assurant une connexion avec les corridors est-ouest développés entre Chine et Europe (PRPI, 2018). La branche orientale de l'INSTC correspond ainsi à des objectifs économiques et politiques cruciaux pour New Delhi (Sadykova, 2023).

Le régime des talibans semble maintenir un vif intérêt pour le transit de ses importations via le port de Chabahar (Kaleji, 2023a). De même, l'Ouzbékistan a proposé dès 2018 de

poursuivre sa voie ferrée aboutissant à Termes, à la frontière afghane, vers Hérat en Afghanistan et au-delà vers Zahedan (Chandra Pal, 2024). Des projets concurrents prévoient la construction d'une liaison ferroviaire de Tachkent vers Kaboul et ensuite vers le Pakistan, ou encore du Kazakhstan vers Hérat et Kandahar (Fazl-e-Haider, 2025), traduisant un intérêt de plusieurs acteurs régionaux pour l'intégration de voies transitant par l'Afghanistan dans leurs projets de développement de liaisons régionales.

3.3. Le défi de concilier des intérêts différents

Malgré l'intérêt porté par l'Inde pour le développement du port de Chabahar et la construction de la voie ferrée, la mise en œuvre de ces projets n'avancait pas assez au goût de l'Iran. Les sanctions américaines contre Téhéran après le retrait des États-Unis du protocole nucléaire avec l'Iran en 2018 sont en cause. Si, on l'a vu, New Delhi a pu obtenir de Washington de ne pas voir ses investissements au port de Chabahar ou la voie ferrée vers Zahedan tomber sous le coup des sanctions (Sahakyan, 2020 ; Wani, 2023) en faisant valoir la valeur du port pour soutenir l'Afghanistan, mais aussi la position indienne face à la Chine et au Pakistan, en revanche l'insistance de Téhéran de voir le chantier de la voie ferrée confiée à l'entreprise *Khatam al-Anbiya*, propriété du Corps des Gardiens de la Révolution, expose clairement le chantier aux dites sanctions. L'Inde s'est donc temporairement désengagée du projet ferroviaire (Mohan, 2020 ; Wani, 2023), un geste qui a irrité Téhéran et qui fait suite à une relation complexe marquée par plusieurs frictions. On peut notamment citer, en 2004, l'échec d'un projet de développement portuaire à Chabahar porté par le groupe industriel indien Ashok Leyland Project Services, avorté en raison de désaccords sur les modalités de mise en œuvre financière et de propriété. Plus récemment, c'est le manque d'investissement indien, aux yeux de Téhéran, pour activer le développement du port qui a ravivé les tensions (PRPI, 2018 ; Kaleji, 2023b). New Delhi a réaffirmé en 2021 son intention de poursuivre le développement de Chabahar, après y avoir investi environ 2,1 milliards de dollars américains (Tashjian, 2023). Mais le projet de voie ferrée accuse un réel retard : initialement prévue pour 2024, son achèvement était estimé à mars 2026, alors qu'en février 2025, 80% des travaux auraient été réalisés (ZNews, 2025). Les impacts géoéconomiques de la chute du régime syrien, proche de l'Iran, et de la brève mais intense guerre aérienne irano-israélienne de juin 2025 sont, pour l'heure, difficiles à mesurer. Avec des moyens financiers limités, qui retardent l'achèvement de la ligne Rasht-Astara, il demeure à voir si l'Iran pourra prochainement achever les travaux jusqu'à Zahedan et ainsi assurer la jonction avec le réseau ferré iranien.

Au chapitre des différends indo-iraniens, figure peut-être aussi, même s'il n'est encore que théorique, le positionnement de l'Iran entre Inde et Chine. Depuis les vives tensions au Cachemire à la ligne de contrôle effectif sino-indienne (Line of Actual Control) et le développement du discours indo-pacifique de New Delhi, le dogme indien de l'autonomie stratégique, héritage du non-alignement pendant la Guerre froide est de plus en plus perçu comme dépassé (Bajpae, 2022) pour une prise de position davantage pro-occidentale, même si l'Inde s'en défend en privilégiant encore une approche inclusive (Panda, 2021). Parallèlement, l'impatience iranienne face aux hésitations indiennes et l'ouverture chinoise à octroyer des prêts pour financer des infrastructures ont sans doute poussé Téhéran à signer un accord de partenariat avec la Chine en mars 2021. L'Inde comme la Chine accepteront-elles de maintenir leur coopération avec l'Iran sans exercer de pression pour en écarter le rival ? (Quamar, 2021).

Par ailleurs, l'Inde cherche à contourner le Pakistan, pour tenter de maintenir un lien vers ses intérêts économiques en Afghanistan et pour développer ses liens avec l'Asie centrale, mais maintient aussi une certaine ouverture. Ainsi, le projet de gazoduc Turkménistan-Afghanistan-Pakistan-Inde (TAPI), longtemps remis tant que régnait l'instabilité politique et militaire en Afghanistan, représente de nouveau un projet qui suscite l'intérêt d'Islamabad comme de New Delhi, quoiqu'avec des réserves pour l'Inde (Fazl-e-Haider, 2023), et même si ce projet doit faire face à des difficultés considérables dont l'isolement politique de l'Afghanistan de même, développer la connectivité avec l'Asie centrale peut ne pas être un jeu à somme nulle entre les deux voisins, en témoigne l'adhésion tant du Pakistan (2017) que de l'Inde (2018) à l'accord d'Achgabat (2011) qui prévoit le développement des infrastructures multimodales de transport de l'Asie centrale vers le golfe Persique. En 2018, l'ambassadeur du Pakistan en Azerbaïdjan avait déclaré, en réponse à une invitation de Bakou, que son pays envisageait de se joindre à l'INSTC (SputnikNews, 2018), déclaration restée sans effet, semble-t-il ; tandis que le Pakistan a dévoilé en 2023 un projet de voie ferrée Pakistan-Afghanistan-Turkménistan (Papatolios, 2023b). Compte tenu de graves difficultés financières du Pakistan et le resserrement du crédit décidé par la Chine (Courmont *et al.*, 2023), il n'est pas certain que ce projet aille bien loin, mais il dénote la volonté d'Islamabad de ne pas s'aligner sur les projets de New Delhi.

4. Quelle vision iranienne de la connectivité ?

L'Iran entend développer des partenariats économiques avec les puissances de sa région, Russie, Inde, Chine, et s'affranchir ainsi des sanctions occidentales. Téhéran cherche à

valoriser les différents axes de transports ouvrant son territoire sur l'étranger, afin de faciliter ses exportations et importations, mais aussi le transit et les lucratifs droits associés – environ 100 dollars par tonne. Ces droits de transit, aujourd'hui d'environ 1 milliard de dollars, pourraient représenter à terme des revenus comparables aux exportations de pétrole, voire supérieurs, affirmaient le vice-président iranien, Mohammad Mokhbér, en 2022 et le vice-président aux Affaires politiques, Mohammad Jamshidi, en mai 2023 (Financial Tribune, 2023). Au-delà de ces intérêts économiques et politiques, le calcul de Téhéran inclut le rôle stratégique que le pays pourrait jouer comme plate-forme logistique, à l'interface entre l'INSTC et le corridor méridional Chine-Europe si celui-ci aboutissait (Lasserre, 2023 ; Noorali et Ahmadi, 2022).

4.1. Un enjeu majeur pour un État aux abois

Confronté à une vive compétition avec l'Arabie saoudite jusqu'à l'accord signé sous l'égide de la Chine en 2023, Téhéran a vu nombre de ses atouts disparaître un an plus tard avec la chute du régime syrien de Bachar el-Assad, l'affaiblissement considérable du Hezbollah au Liban, et le retour au pouvoir du président Trump à Washington, avec comme conséquence directe la campagne de bombardements israéliens et américains en juin 2025. L'Iran craint de demeurer isolé : ainsi l'Agence de presse de la République islamique évoque-t-elle « les plans russes et turcs visant à contourner l'Iran dans le Caucase » (IRNA, 2022). De fait, Téhéran valorise l'INSTC, qui lui permettrait de rompre son isolement diplomatique et de se doter d'un rôle de pivot entre Turquie, Russie, Asie centrale et Inde. Téhéran promeut également l'idée d'une liaison entre le golfe Arabo-Persique et la mer Noire *via* son territoire, complétant la branche occidentale de l'INSTC à travers un corridor dit « golfe Persique-mer Noire », un projet qui suscite des échos favorables tant en Arménie qu'en Azerbaïdjan, mais aussi une vive rivalité entre Bakou et Erevan pour le choix de la route que pourrait emprunter ce corridor qui articulerait l'INSTC et le corridor transcaspien (Zabanova, 2017). Pour l'Iran, ce projet de liaison contournant la Turquie et possiblement l'Azerbaïdjan revêt une grande importance, car ses relations avec Ankara tout comme avec Bakou se sont dégradées, voire sont devenues mauvaises, surtout depuis la seconde guerre du Haut-Karabakh en 2020. L'imposition de la souveraineté azerbaïdjanaise sur le Haut-Karabakh par un coup de force militaire en septembre 2023 ne fait qu'aggraver la situation, puisqu'elle pourrait compromettre l'accès de Téhéran aux routes vers l'Europe. Elle hypothèque les perspectives de développement du corridor méridional Chine-Iran-Turquie par la route arménienne, et pousse l'Iran à chercher des alternatives à une trop grande dépendance à l'égard de Bakou. Affaibli par la chute du régime syrien, l'Iran devra de plus composer avec le rapprochement acté par une

« déclaration commune » signée le 8 août 2025 entre Arménie et Azerbaïdjan sous l'égide des États-Unis. Cet accord, s'il se pérennise, prévoit la réfection de la voie ferrée entre Azerbaïdjan et son enclave du Nakhitchevan jusqu'à Velidag, avec une connexion au réseau ferré turc, pour ainsi entrevoir une liaison ferroviaire directe entre Bakou et Kars en Turquie. L'accord prévoit une garantie de sécurité américaine pour le transit ferroviaire et routier azéri à travers le territoire arménien : il prévoit en effet de placer le corridor de Zangezur sous la gestion d'un consortium américain pour une durée de 99 ans. Le corridor restera cependant sous la juridiction formelle de l'Arménie. Dans la pure tradition trumpienne, le corridor a été rebaptisé du nom du président américain lui-même : la Route Trump pour la paix et la prospérité internationales (Trump Route for International Peace and Prosperity, TRIPP) (van der Laan, 2025).

Si cette voie prenait son essor, elle constituerait un concurrent de taille face aux projets iraniens de développement du corridor méridional au sud de la Caspienne, sur son territoire. De plus, en formalisant un contrôle américain sur le corridor de Zangezur, la Maison Blanche vise sans doute à renforcer son influence dans la région, à consacrer l'effacement de la relation privilégiée entre Moscou et l'Arménie, et à capitaliser sur la dégradation des relations entre la Russie et l'Azerbaïdjan depuis le printemps 2025 (Grynszpan, 2025).

Avant l'éclatement de la guerre en Ukraine, l'Iran semblait plus intéressé par l'INSTC que la Russie. Téhéran se serait plaint auprès de Moscou du faible intérêt affiché pour la modernisation de ses infrastructures (Hedlund, 2023), alors qu'il s'efforçait pour sa part de moderniser son réseau pour s'efforcer de diminuer son isolement (Lasserre, 2023). Toutefois, ayant besoin de l'appui russe pour préserver ses lourds investissements en Syrie aux côtés du régime Assad (Filiu, 2023), l'Iran ne pouvait se montrer trop critique. De plus, en prise à des difficultés financières, Téhéran a dû demander à Moscou de financer le tronçon ferroviaire manquant entre Rasht et Astara pour assurer la connexion entre le réseau iranien et l'Azerbaïdjan puis la Russie, et ainsi éliminer une rupture de charge rail/route, selon un accord finalement signé en grande pompe le 17 mai 2023, par lequel Moscou s'engage à financer l'aménagement du corridor à hauteur de 1,5 milliard de dollars (Litova et Nikolsky, 2023). L'accord prévoit également d'œuvrer à l'harmonisation des procédures de dédouanement afin de faciliter la circulation des marchandises. Moscou a également évoqué la possibilité de la construction d'une voie ferrée à écartement large (prévalant en Russie) jusqu'au port de Bandar Abbas (van der Laan, 2024c), ce qui paraît étonnant au vu des difficultés pour financer ou achever le segment manquant entre Rasht et Astara. Ces ouvertures pour une coopération russo-

iranienne accrue semblaient concrétisées dans l'accord de partenariat stratégique signé le 17 janvier 2025, lequel mentionne explicitement le corridor Nord-Sud. Cependant, si Moscou semble de nouveau intéressé à développer le corridor de l'INSTC, son engagement paraît moins intense qu'à Téhéran. Cet arrangement, intitulé « Accord pour le partenariat stratégique global », a été signé à Moscou par les présidents russe et iranien pour une durée de 20 ans. Il succède au précédent document, signé en 2001 lui aussi pour 20 ans, et qui était arrivé à expiration en 2021. Son renouvellement avait tardé en raison de la pandémie en 2020-2021, de l'éclatement de la guerre en Ukraine en 2022, puis du décès du président iranien Raïssi en mai 2024, dans l'écrasement de son hélicoptère. Cet accord russo-iranien couvre de très nombreux champs de la relation bilatérale – économie, énergie, culture, sécurité... – mais ne possède aucun caractère contraignant. Il n'est assorti d'aucune promesse d'investissements de la part de la Russie dans l'économie iranienne. Il reflète bien la nature de la relation russo-iranienne, selon le chercheur Igor Delanoë (Chaigne-Oudin et Delanoë, 2025) : un partenariat géopolitique sans profonde substance économique, mais avec une charpente idéologique anti-occidentale.

Le principal écueil à la mise en œuvre du projet INSTC résidait dans l'absence d'interconnexion des réseaux ferroviaires entre l'Iran, d'une part, et l'Azerbaïdjan et le Turkménistan, d'autre part. La liaison avec le Turkménistan est effective depuis 2013 dans le cadre des accords d'Achgabat, et celle entre le Kazakhstan et le Turkménistan a été achevée en 2014, ouvrant une liaison continue de l'Iran à Moscou. Vers l'Azerbaïdjan, le pont sur l'Araxe, entre Astara côté azéri et Astara côté iranien, et le chantier reliant Ghazvin à Rasht ont été achevés respectivement en 2017 et 2018. Ne manque que le segment Rasht-Astara, avec un arrêt au port de Bandar Anzali facilitant le trafic sur la mer Caspienne, pour que la voie soit continue de Bandar Abbas à Moscou. La voie Rasht-Anzali devait être achevée courant 2023 (Zhao, 2023) mais les travaux n'ont débuté qu'en 2024.

Bandar Abbas, principal port général qui assure 85 % du trafic maritime iranien, est saturé. N'étant pas en eaux profondes, il ne peut accueillir de grands navires de fret. De plus, il se trouve à l'ouest du détroit d'Ormuz, ce qui le rend vulnérable à un éventuel blocus du détroit (Omid et Noolkar-Oak, 2022). À l'est du détroit, donc en accès plus libre, le projet indo-iranien de port à Chabahar constitue ainsi un volet important de l'INSTC.

4.2. Maintenir des relations cordiales avec l'Azerbaïdjan comme avec l'Arménie

Le gouvernement azerbaïdjanais cherche également à développer ce corridor après être demeuré très passif pendant de nombreuses années. Constatant le déclin de sa production pétrolière depuis 2009, Bakou s'efforce de planifier la transition vers une économie plus diversifiée, notamment en valorisant son rôle de plaque de transit, en investissant dans la construction de la voie ferrée Bakou-Tbilissi-Kars (2017), en modernisant son réseau routier et portuaire dans le cadre du projet de corridor transcaspien (Lasserre, 2023) et en déployant d'intenses efforts pour promouvoir l'achèvement de l'INSTC entre la Russie et l'Iran (Zabanova, 2017). Ainsi, malgré les relations tendues avec Téhéran, Bakou poursuit la collaboration sur certains projets : outre le corridor INSTC, le corridor golfe Persique-mer Noire et l'accord de transit du gaz turkmène *via* l'Iran vers l'Azerbaïdjan en 2021 (Tisserand et Ciboulet, 2023).

Par ailleurs, l'Arménie a rejoint le projet INSTC en 2005 mais n'a pu achever son projet de corridor routier Nord-Sud entre l'Iran et la Géorgie, qui aurait permis de renforcer la coopération avec un allié important dans le contexte de la dégradation de ses relations avec l'Azerbaïdjan et Turquie. Entamé en 2012, le chantier progresse lentement et ne devrait pas être achevé avant 2030 (Huseynov, 2021) pour un coût estimé à 2,3 milliards de dollars (Zabanova, 2017). La plupart des initiatives de transport achevées ces dernières décennies contournent l'Arménie⁸ et accentuent son isolement, tandis que sa défaite en 2020 dans la seconde guerre du Haut-Karabakh a gravement entamé sa marge de manœuvre, surtout depuis que la Russie ne lui offre plus le même soutien politique.

Les intérêts iraniens convergent avec ceux de l'Arménie : Téhéran souhaiterait développer une connexion autre que par le seul Azerbaïdjan. De plus, Téhéran valorise la relation avec l'Arménie car elle peut représenter un tremplin commercial vers le marché de l'Union économique eurasiatique (UEEA), dont sont également membres la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan (Kaleji, 2023a).

En 2009, l'Arménie et l'Iran ont signé un accord pour la construction du chemin de fer dit « de l'Arménie du Sud » qui reliait Erevan et Tabriz *via* Syunik ou Meghri. D'une longueur totale de 470 kilomètres et estimé à environ 3,5 milliards de dollars (Zabanova, 2017), il est peu probable que ce vaste chantier voit le jour compte tenu du terrain très

8. L'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (2005), le gazoduc Bakou-Tbilissi-Erzurum (2006) puis le chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars (2017) contournent tous le territoire arménien.

montagneux et de l'absence de moyens financiers tant arméniens qu'iraniens. La Russie ne souhaite pas financer un projet qui concurrence en partie l'INSTC vers son territoire, tandis que les chemins de fer russes RZD, propriétaires sous concession pour trente ans depuis 2008 des chemins de fer arméniens, ont opposé une fin de non-recevoir (Tashjian, 2021). En 2017, reconnaissant implicitement les difficultés de mise en œuvre, le gouvernement arménien a fermé la cellule du ministère des Transports consacré au projet ferroviaire (Zabanova, 2017).

Après la deuxième guerre du Haut-Karabakh en 2020, une nouvelle occasion s'est présentée de relier le réseau ferroviaire iranien au Caucase, en rouvrant les anciennes liaisons de l'ère soviétique dans la région du Nakhitchevan et le long des frontières méridionales de l'Arménie et de l'Azerbaïdjan. Le réseau soviétique a été largement démantelé en Arménie (Hauer, 2021) et, semble-t-il, dans l'ouest de l'Azerbaïdjan, et chacun des deux États rechigne à ouvrir une voie qui passe sur le territoire de l'autre. L'Iran et l'Azerbaïdjan ont récemment annoncé une entente prévoyant la construction d'une voie ferrée de contournement du territoire arménien en territoire iranien (Isayev, 2022), ce qui soulagerait l'Arménie des pressions montantes de Bakou, qui exige de permettre le transit vers le Nakhitchevan (Tashjian, 2023), et permettrait à l'Iran de conserver un moyen de pression sur l'Azerbaïdjan (Huseynov, 2021).

De ce fait, Téhéran semble vouloir promouvoir cette idée de réhabiliter le réseau ferré soviétique au Nakhitchevan afin de faire aboutir la connexion entre les réseaux iranien et géorgien *via* l'Arménie. Les bénéfices potentiels pour l'Iran seraient multiples. D'une part, cette initiative permettrait d'assurer une connexion entre l'INSTC et le corridor méridional entre Chine, Asie centrale et mer Noire – un axe que plusieurs États souhaitent développer depuis l'éclatement de la guerre en Ukraine et le désintérêt croissant pour le corridor transsibérien. Ce lien renforcerait ainsi le rôle de l'Iran comme plaque tournante logistique régionale. D'autre part, il contribuerait à réduire la dépendance à l'égard de Bakou pour la branche occidentale de l'INSTC, ainsi qu'à limiter la vulnérabilité du transit routier entre l'Iran et l'Arménie, actuellement assuré par une route de montagne passant par le col de Meghri (2 535 m d'altitude), difficile et peu praticable en hiver. Ce transit emprunte également certains segments de la route M2, notamment autour de Shurnukh et Vorotan, territoires autrefois sous contrôle arménien mais restitués à l'Azerbaïdjan en

vertu des accords post-conflit⁹. Les autorités azerbaïdjanaises font désormais payer un droit de passage aux camions iraniens pour les quelques kilomètres qu'ils doivent parcourir en territoire azéri, ce qui déplaît à Téhéran (Sinaee, 2021), qui devra pourtant continuer de séduire Bakou, car dans les cartons du gouvernement azéri, la voie ferrée Bakou-Nakhitchevan bifurque vers le réseau ferroviaire turc, et non pas vers le territoire arménien. Ce projet, certes plus coûteux, permet à Bakou de s'affranchir de toute interférence possible de la part de l'Arménie (Gawliczek et Iskandarov, 2023). De plus, compte tenu des tensions, il est peu probable que la nécessaire collaboration entre les deux pays pour le transit de convois ferroviaires puisse voir le jour (Tisserand et Ciboulet, 2023), alors que ces tensions conduisent aussi à une dégradation des relations entre Bakou et Moscou (Avdaliani, 2023).

4.3. Un chemin encore incertain vers la connectivité régionale

Le développement et la pérennité des différentes branches du corridor paraissent obérés par des tensions récurrentes entre acteurs. Le conflit majeur entre Azerbaïdjan et Arménie, dont le dernier acte a été l'assaut victorieux de l'armée azérie sur le Haut-Karabakh en septembre 2023, complexifie le développement du corridor Azerbaïdjan-Turquie ou du corridor Iran-Arménie-Géorgie, sauf à envisager un tracé entièrement en territoire arménien mais qui semble hors de portée des moyens financiers de ces deux partenaires, ou encore en construisant une voie ferrée de contournement de l'Arménie en territoire iranien.

Les tensions sont par ailleurs récurrentes entre Bakou et Téhéran, notamment du fait du conflit arménien, l'Iran étant un des rares alliés de l'Arménie dans la région, mais aussi du fait de la promotion de l'autonomie du territoire de langue azérie en Iran par l'Azerbaïdjan, ou de la proximité politique de ce dernier avec Israël et avec la Turquie. Bien que fluctuantes, elles laissent planer la menace d'un manque d'empressement dans la négociation de procédures douanières simplifiées ou d'harmonisation de la signalisation ferroviaire, voire d'un blocage du passage de la frontière. D'autres analystes pensent qu'au contraire, la mise en œuvre du corridor, et la croissance des revenus associée à l'expansion du trafic, pourrait constituer un facteur d'apaisement entre Iran et Azerbaïdjan (Rawandi-Fadai, 2023).

9. Héritage soviétique, la route franchit en plusieurs points la frontière arméno-azérie dans ce secteur. Benyamin Poghosyan, « The Mess Along the Goris-Kapan Highway: Reasons and Implications », *The Armenian Weekly*, 29 septembre 2021.

Par ailleurs, si les États poussent désormais en faveur de la complétion des axes de transport et du développement des échanges, l'essor réel des flux commerciaux demeure incertain, tout d'abord à cause des contraintes opérationnelles. Tout comme pour les corridors Est-Ouest de la BRI, les opérateurs logistiques doivent composer avec des écartements ferroviaires différents, standard (1,435 m) en Iran, mais plus large (1,52 m) en Russie et dans le Caucase. Les connexions entre le réseau iranien et ceux des partenaires posent donc la question des modalités de gestion de ces ruptures d'écartement. Ces ruptures logistiques ne sont pas des obstacles rédhibitoires, mais ralentissent le cheminement des marchandises : elles impliquent une organisation efficace pour convaincre les expéditeurs de la fiabilité du corridor.

Au chapitre des contraintes opérationnelles, on relève aussi la faible capacité de transport des diverses branches du corridor. Faute de connexion complète avant 2027 au mieux sur la branche Ouest, toute marchandise doit être acheminée *via* plusieurs ruptures de charge et intégrer des tronçons routiers de faible capacité. La branche maritime affiche de son côté de fortes limites du fait de la faible capacité des ports iraniens et russes. De plus, tout accroissement du trafic à travers la mer Caspienne impliquera des investissements dans de nouveaux navires et dans du matériel de manutention portuaire. Il faudra enfin draguer les canaux en voie d'envasement qui permettent l'accès aux ports russes d'Olya et d'Astrakhan (Rawandi-Fadai, 2023).

Des voies souvent âgées, en voie unique et un matériel roulant parfois vétuste impliquent une capacité totale de transport réduite. La capacité totale du réseau ferré iranien serait d'environ 10 Mt par an, mais Moscou comme Téhéran tablent sur un potentiel de 15 Mt pour 2030 (Avdaliani, 2023 ; Sharifli, 2023). Si cette barre semble haute, elle devient résolument ambitieuse lorsque le premier vice-Premier ministre russe, Andrei Belousov, affiche comme objectif une capacité de 41 à 45 Mt pour 2030 (Financial Tribune, 2023).

De plus, l'intérêt commercial du corridor n'est pas clair pour nombre d'entreprises. Les promoteurs du corridor font valoir des temps de transport nettement plus courts entre Mumbai et Saint-Pétersbourg, mais quelle proportion des échanges sont-ils susceptibles de concerner ? Un exportateur indien voudra-t-il écouler ses produits en Russie ou en Europe *via* la Russie, marché pour lequel l'argument du temps de transit apparaît bien moindre ? Certes, le corridor permet de diversifier les routes entre l'Inde et la Russie, mais s'agit-il là de marchés porteurs qui justifient les investissements importants à consentir ? Offrir des occasions d'affaires ne nuit jamais, mais qu'il s'agisse d'entreprises manufacturières indiennes ou autres, le marché russe demeure un marché de taille modeste, *a fortiori* dans un contexte de sanctions. La rationalité économique du corridor

semble clairement subordonnée à une logique politique, celle de ne pas se laisser isoler et, pour l'Iran comme pour l'Azerbaïdjan, de se poser en pivot logistique entre des axes de transport méridiens et latitudinaux. Dans quelle mesure ce marché sera-t-il porteur ? Déjà plusieurs voix s'élèvent dans le secteur industriel indien pour relever que le coût du transport par l'INSTC est environ deux fois trop élevé, tandis que la structure même des échanges indo-russes, essentiellement composés de ressources naturelles qui n'empruntent guère le rail, ne permet pas pour l'heure d'envisager un essor important (Zakharov, 2023).

L'Iran et la Russie sont devenus des moteurs actifs, tout comme l'Inde, du développement de l'INSTC. Cependant, les sanctions qui les frappent ainsi que les relations tendues qu'ils entretiennent avec leurs voisins constituent également un obstacle important à l'essor du trafic, tandis que le conflit récurrent dans le Caucase et les relations tendues entre Iran et Azerbaïdjan ne favorisent guère non plus la confiance des investisseurs ou des entreprises. L'éclatement de la nouvelle crise israélo-palestinienne en octobre 2023 et son débordement sur les régions avoisinantes rajoute de l'incertitude quant aux perspectives de risque de la réalisation de ce projet, en particulier si l'Iran choisit d'y jouer un rôle actif.

Conclusion

Créé en 2000, l'INSTC a longtemps végété, même si l'Inde a timidement tenté de le développer sous l'impulsion du secteur privé vers 2004, mais sans grand résultat. Ce n'est que récemment, vers 2015, que New Delhi a renouvelé son intérêt pour le corridor, anticipant la levée des sanctions contre l'Iran dans le contexte de l'accord sur le nucléaire iranien. Cette dynamique a pris une nouvelle ampleur à partir de 2022, avec l'invasion russe de l'Ukraine et l'imposition de sanctions occidentales, qui ont poussé Moscou à se tourner vers la porte ouverte indienne. La Russie y voit un moyen de contourner les sanctions et l'isolement que cherchent à lui imposer les Occidentaux ; l'Inde cherche à la fois à maintenir des relations stratégiques avec plusieurs partenaires et à cultiver un projet – et une relation avec Moscou – dont elle espère qu'elles permettront de contrer l'ascension économique et politique de la Chine. Quant aux autres acteurs impliqués dans le transit – qu'il s'agisse de l'Iran, des pays du Caucase ou d'Asie centrale – leur intérêt pour l'INSTC s'est révélé tout aussi fluctuant, souvent dicté par les évolutions conjoncturelles internationales, les réalignements géopolitiques ou les pressions concurrentes exercées par d'autres grands projets d'infrastructure régionale.

Dans les récits officiels, qu'ils soient russes ou indiens, le potentiel du corridor de transport Nord-Sud se voit souvent exagéré alors que le poids des défis à affronter est minimisé. Ainsi, ce corridor devrait non seulement raccourcir le temps de transit entre la Russie et l'Inde, réduire les coûts de transport, favoriser le commerce bilatéral ainsi que la connectivité régionale, mais aussi jouer un rôle clé dans le renforcement des relations politiques et économiques entre les pays participants et contribuer à l'intégration économique de l'Asie centrale. Certes, les échanges commerciaux de la Russie avec le Kazakhstan, l'Inde et l'Iran ont beaucoup augmenté depuis février 2022 et cela a eu un impact positif sur le trafic le long de l'INSTC. Toutefois, dans son état actuel, ce corridor n'est pas à même de soutenir cette croissance, faute de capacité, d'organisation logistique et d'harmonisation douanière et réglementaire entre les États, ce qui cause des retards, problèmes logistiques et goulots d'étranglement dans ses différents segments. Des défis politiques importants demeurent ou émergent, comme la brutale dégradation des relations russo-azéries, la faiblesse politique et financière de l'Iran depuis la chute du régime syrien ou le récent accord entre Arménie et Azerbaïdjan qui pourrait se traduire par une perte d'influence durable tant de Moscou que de Téhéran sur la région.

À bien des égards, l'INSTC ressemble à un patchwork d'infrastructures assez mal coordonnées qui ne forment pas véritablement un corridor de transport bien rodé, même si, en théorie, il a un grand potentiel de développement. C'est sans doute cet avenir incertain qui explique le silence de la Chine à l'endroit de ce projet. Quant aux États-Unis, ils cherchent à contrer tant les Nouvelles routes de la soie que l'INSTC, en faisant la promotion, pour des raisons politiques, du corridor économique Inde-Moyen-Orient-Europe (IMEC) à l'avenir commercial tout aussi incertain. Cette dynamique régionale, dans laquelle le corridor n'est plus simplement un outil économique mais se voit pensé comme un levier géopolitique, qu'il soit efficace ou non, souligne à quel point on est passé d'un concept de corridor économique à la géopolitique des corridors (Reisinezhad et Reisinezhad, 2025).

Les auteurs

Frédéric Lasserre est professeur depuis 2001 au département de géographie de l'Université Laval (Québec), et dirige le Conseil québécois d'Études géopolitiques (CQEG) et la Chaire de recherche en Études indo-pacifiques (CREIP).

Il a mené de nombreuses recherches dans le domaine de la gestion de l'eau, au sujet de l'Arctique, en géopolitique des transports, sur les différents frontaliers maritimes en Asie et sur les politiques de la Chine.

Il a été directeur de projet au sein du réseau de recherche international ArcticNet de 2010 à 2015. Avec son ouvrage *L'éveil du dragon. Les défis du développement de la Chine au XXI^e siècle* (Presses de l'Université du Québec), il a remporté le Prix du Meilleur livre d'Affaires HEC en 2006.

Olga V. Alexeeva est professeure en études chinoises à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), qu'elle a rejointe en 2012 après avoir étudié et enseigné à Bordeaux, Paris, Tianjin, Beijing, Taipei et Québec. Spécialiste de la géopolitique et des relations internationales de la Chine, elle est l'auteure de nombreux articles et chapitres d'ouvrages collectifs sur les ambitions de la Chine en Arctique, le partenariat stratégique sino-russe, ainsi que le potentiel des projets de connectivité régionale en Asie. Senior Fellow au China Institute de l'Université d'Alberta, elle a également enseigné à l'Institut canadien du service extérieur d'Affaires mondiales Canada (2021-2025).

Références

Abdraimov, A. (2022). Le corridor « Nord-Sud » peut devenir la principale artère de transport de l'Eurasie, *Le Courrier des Stratèges*, 24 novembre, <https://lecourrierdesstrategies.fr/2022/11/24/le-corridor-nord-sud-peut-devenir-la-principale-artere-de-transport-de-leurasie-par-aziz-abdraimov/>, c. le 28 juin 2025.

Agence Interfax de l'Azerbaïdjan (2023). Объем перевозок грузов по МТК « Север-Юг » в 2023 г. вырастет на четверть, *Интерфакс-Азербайджан*, <https://interfax.az/view/890996>, c. le 10 septembre 2023.

Alexeeva, O.V. et F. Lasserre (2020). L'Asie centrale et la Belt and Road Initiative : une pomme de discorde entre la Chine et la Russie ? dans É. Mottet, F. Lasserre, B. Courmont et S. Granger. (dir.), *Marges et les frontières de la Chine*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 79-94.

Aliyev, N. (2025). The Geoeconomics and Geopolitics of the International North-South Transport Corridor : Connecting or Competing with the Belt and Road Initiative? *Asian Perspective*, 49(2), 323-350. <https://dx.doi.org/10.1353/anp.2025.a960997>.

Aroutunov, A. (2023). Миллиарды рупий, принадлежащие России, застряли на счетах в Индии. Согласно популярной версии, это одна из главных причин обвала рубля, *Meduza*, <https://meduza.io/feature/2023/09/08/milliardy-rupiy-prinadlezhaschie-rossii-zastryali-na-schetah-v-indii-soglasno-populyarnoy-versii-eto-odna-iz-glavnyh-prichin-obvala-rublya>, c. le 19 juin 2025.

Avdaliani, E. (2023). The Expansion of the International North-South Transport Corridor: Geopolitical Updates, *Silk Road Briefing*, 4 avril, <http://silkrad2021.org/index-2439.html>, c. le 25 juin 2025.

Azmi, S. N. ; Hasan Khan, K. et M. Ekstrom (2025). INSTC and Chabahar port : systematic literature review and bibliometric analysis, *Journal of the Indian Ocean Region*, online, 1-24. <https://doi.org/10.1080/19480881.2025.2491143>

Bajpaee, C. (2022). Is Strategic Autonomy a boon or burden for India?, *The Diplomat*, 9 avril, <https://thediplomat.com/2022/04/is-strategic-autonomy-a-boon-or-burden-for-india/>, c. le 22 juin 2025.

Belov, V. et Binish (2021). Индия, Россия и Иран: новое прочтение международного транспортного коридора «Север-Юг», *Информация и инновации* 16 (4) : 18-25.

Brodth, L. et F. Lasserre (2025). Les corridors de transport. quel sens pour un concept à la mode ? *Études du CQEG* n°12, septembre, <https://cqegeiulaval.com/wp-content/uploads/2025/09/Etudes-12-corridors-LB-FL-2025-VF.pdf>

Cargo Express (2025). Armenia's Cargo Transport Routes in 2025: Key Corridors and Trade Flows, 2 mai, <https://cargoexpress.am/en/blog/armenias-cargo-transport-routes>, c. le 4 juillet 2025.

Chaigne-Oudin, A-L et I. Delanoë (2025). Entretien avec Igor Delanoë – Les relations entre la Russie et l'Iran dans le contexte du conflit israélo-iranien et du cessez-le-feu, *Les Clés du Moyen-Orient*, 25 juin, <https://www.lescledumoyenorient.com/Entretien-avec-Igor-Delanoë-Les-relations-entre-la-Russie-et-l-Iran-dans-le.html>, c. le 9 sept. 2025.

Chandra Pal, L. (2024). The International Noeth-South Transport Corridor (INSTC) and India : potential and impediments, *Brazilian Journal of Political Economy*, 44(3) : 563-582.

Chaudhury, D. R. (2018). Indian Port major opens office at Chabahar & launch formal operations, *The Economic Times*, 24 déc., <http://surl.li/leuta>, c. le 16 juin 2025.

Contessi, N. (2020). The Great Railway Game, *Reconnecting Asia*, 2 mars, <https://reconasia.csis.org/great-railway-game/>, c. le 16 juin 2025.

Courmont, B. ; Lasserre, F. et É. Mottet (2023). Les nouvelles routes de la soie, dix ans après, *Futuribles* 453 : 63-75.

ERI Weekly, Eurasian Research Institute (2015). Current situation of the International North-South Transport Corridor, *ERI Weekly e-bulletin* 34, 22 sept., <https://www.eurasian-research.org/publication/current-situation-of-the-international-north-south-transport-corridor/>, c. le 16 juin 2025.

Fazl-e-Haider, S. (2023). Revival of TAPI Pipeline Project Brings Serious Geopolitical Implications for Russia, *Eurasia Daily Monitor* 20(91), <https://jamestown.org/program/revival-of-tapi-pipeline-project-brings-serious-geopolitical-implications-for-russia/>, c. le 17 juin 2025.

Fazl-e-Haider, S. (2025). Kazakhstan and Afghanistan Sign Protocol of Intention on Railway Construction, *Eurasia Daily Monitor* 22, 11 juin, <https://jamestown.org/program/kazakhstan-and-afghanistan-sign-agreement-on-railway-construction/>, c. le 3 juillet 2025.

Filiu, J.-P. (2023). Face à l'Ukraine, le jeu de la Russie entre l'Iran et les Émirats arabes unis, *Le Monde*, 13 août, https://www.lemonde.fr/un-si-proche-orient/article/2023/08/13/face-a-l-ukraine-le-jeu-de-la-russie-entre-l-iran-et-les-emirats-arabes-unis_6185284_6116995.html, c. le 27 juin 2025.

Financial Tribune (2023). Russia: Rasht-Astara railroad completion to take four years, 20 mai, <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/118174/russia-rasht-astara-railroad-completion-to-take-four-years>, c. le 24 juin 2025.

Gawliczek, P. et K. Iskandarov (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region), *Security & Defence Quarterly* 41(1) : 36-53.

Golshiri, G. ; Hoorman, C. ; Jégo, M. et É. Vincent (2024). Entre la Russie et l'Iran, une voie ferrée et un nouvel axe contre l'Occident. *Le Monde*, 27 octobre, https://www.lemonde.fr/international/article/2024/10/27/russie-iran-le-nouvel-axe-contre-l-occident_6360789_3210.html, c. le 4 juillet 2025.

Grynszpan, E. (2025). Tensions d'ampleur inédite entre la Russie et l'Azerbaïdjan, qui cherche à s'affirmer. *Le Monde*, 3 juillet, https://www.lemonde.fr/international/article/2025/07/03/tensions-d-ampleur-inedite-entre-la-russie-et-l-azerbaïdjan-qui-cherche-a-s-affirmer_6617699_3210.html, c. le 11 août 2025.

Hauer, N. (2021). Armenia's Other Frontier: Plan to Revive Old Soviet Railway to Azerbaijan's Naxcivan Brings Potential, Concerns, *Radio Free Europe*, 30 janv., <https://www.rferl.org/a/karabakh-naxcivan-railway-armenia-azerbaijan-potential-concerns/31077412.html>, c. le 22 juin 2025.

Hedlund, S. (2023). The problem-ridden development of a Russia-Iran axis, *GIS Reports*, 24 août, <https://www.gisreportsonline.com/r/russia-iran-axis/>, c. le 29 juin 2025.

Huseynov, R. (2021). North-South corridor. A new breath for Armenia ? *New Geopolitics Research Network*, 13 sept., <https://www.newgeopolitics.org/2021/09/13/north-south-corridor-a-new-breath-for-armenia/>, c. le 2 juillet 2025

IRNA (2022). Jolfa-Nakhchivan railway facilitates Iran's access to Eurasia, 12 mars, <https://en.irna.ir/news/84680974/Jolfa-Nakhchivan-railway-facilitates-Iran-s-access-to-Eurasia>, c. le 12 juin 2025.

Isayev, H. (2022). Azerbaijan, Iran sign transport deal bypassing Armenia, *Eurasianet*, 18 mars, <https://eurasianet.org/azerbaijan-iran-sign-transport-deal-bypassing-armenia>, c. le 18 juin 2025.

Kaleji, V. (2023). Chabahar Port Transit Project: The Eastern Wing of the International North-South Transport Corridor (INSTC), *Valdai Discussion Club*, 19 mai, <https://valdaiclub.com/a/highlights/chabahar-port-transit-project-the-eastern-wing/>, 24 juin 2025.

Kaleji, V. (2023b). Iran and the Role of Transit Corridors in the South Caucasus in the Context of the War Against Ukraine, *Caucasus Analytical Digest* 132 : 14-20, <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CAD132.pdf>, c. le 1er juillet 2025.

Khorrami, N. (2023). INSTC: Pipeline Dream or a Counterweight to Western Sanctions and China's BRI?, *The Diplomat*, 31 juin, <https://thediplomat.com/2023/06/instc-pipeline-dream-or-a-counterweight-to-western-sanctions-and-chinas-bri/>, c. le 12 juin 2025.

Kryukova, E. (2020). Концепция развития международного транспортного коридора «Север-Юг», *Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика*, 22(2) : 141-147, <https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptsiya-razvitiya-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug>, c. le 28 juin 2025.

Lasserre, F. (2023). Le corridor ferroviaire transcaspien : vers une marginalisation de la Russie dans les routes de la soie ? *La Revue internationale et stratégique* 131(3) : 33-45.

Lasserre, F., et O. V Alexeeva (2024). Le corridor ferroviaire Nord-Sud (INSTC) : une vision iranienne de la connectivité ? *Revue internationale et stratégique* 134(2) : 43-55.

Lasserre, F. ; Huang, L. et É. Mottet (2020). L'émergence du trafic de fret ferroviaire transasiatique dans le cadre de l'initiative Belt and Road : développement et limites, *Perspectives Chinoises* 2 : 47-57.

Litova, A. et A. Nikolsky (2023). Президенты России и Ирана приветствовали соглашение о строительстве железной дороги, *Ведомости*, 17 mai, <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2023/05/17/975494-prezidenti-rossii-i-irana-privetstvovali>, c. le 15 mai 2025.

Logirus (2022). На пороге перецепки, «Север-Юг» воплотились и закупка « без прав », *Логистика России*, https://logirus.ru/articles/week_results/na_poroge_peretsepki_-_sever-yug-_vpolsily_i_zakupka_-bez_prav.html, c. le 13 mai 2025.

Malysheva, D. (2021). Международный транспортный коридор «Север-Юг» в стратегии России, *Россия и новые государства Евразии II*(LI) : 59-72, https://www.imemo.ru/files/File/magazines/rossia_i_novaya/2021_02/11-Malysheva.pdf, c. le 15 juin 2025.

Ministère des Transports de la Russie (2023). Россия и Иран договорились о строительстве железной дороги для развития международного транспортного коридора «Север – Юг», 17 mai, <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10711>, c. le 15 juin 2025.

Mohan, G. (2020). Real reason why India sits out of Iran's Chabahar-Zahedan rail link project, *India Today*, 21 juillet, <https://www.indiatoday.in/india/story/iran-chabahar-zahedan-rail-link-project-india-1702928-2020-07-21>, c. le 16 juin 2025.

Morskie vesti Rossii (2024). Порт Оля увеличивает грузооборот, 26 avril, <https://morvesti.ru/analitika/1688/108931/>, c. le 21 juin 2025.

Nekrasova, O. et M. Tretyakov (2025) Перспективы и барьеры развития международного транспортного коридора «Север-Юг», *Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности* 14: 283-292.

Nissenbaum, Dion (2011). India Wins Bid for 'Jewel' of Afghan Ore Deposits, *Wall Street Journal*, 30 novembre, <https://www.wsj.com/articles/SB10001424052970203802204577067303633783544>, c. le 16 juin 2025.

Noorali, H. et S. Abbas Ahmadi (2022). Iran's new geopolitics : heartland of the world's corridors, *GeoJournal* 88 : 1889-904.

Omidi, A. et G. Noolkar-Oak (2022). Geopolitics of Chabahar Port for Iran, India and Afghanistan, *South Asia Research* 42(1): 21-39.

Panda, J. P. (2021). India's Indo-Pacific prism. Finding strategic autonomy in the face of Chinese adventurism, dans B. J. Cannon et K. Hakata (dir.), *Indo-Pacific Strategies. Navigating Geopolitics at the dawn of a new age*. Londres, Routledge, p. 62-80.

Papatolios, N. (2023a). How far is the INSTC in reaching its volume targets ?, *Rail Freight*, 5 déc., <https://www.railfreight.com/beltandroad/2023/12/05/how-far-is-the-instc-in-reaching-its-volume-targets/#:~:text=The%20previously%20set%20target%20was,not%20only%20correspond%20to%20rail>, c. le 4 juillet 2025.

Papatolios, N. (2023b). Pakistan on track to become the new Persian Gulf gateway via rail, *Rail Freight*, 20 juil., <https://www.railfreight.com/corridors/2023/07/20/pakistan-on-track-to-become-the-new-persian-gulf-gateway-via-rail/>, c. le 16 juin 2025.

Poghosyan, B. (2021). The Mess Along the Goris-Kapan Highway: Reasons and Implications, *The Armenian Weekly*, 29 sept., <https://armenianweekly.com/2021/09/29/the-mess-along-the-goris-kapan-highway-reasons-and-implications/>, c. le 14 mai 2025.

PortNews (2023). Объем перевозок по всем направлениям МТК « Север-Юг » в 2022 году вырос на 64,6% — до 8,4 млн тонн, 4 mai, <https://portnews.ru/news/346959/>, c. le 10 mai 2025.

Potaeva, K. et A. Litova (2023). Коридор « Север – Юг » не справляется с возросшим грузопотоком, *Ведомости*, <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/03/28/968353-koridor-sever-yug-ne-spravlyaetsya-s-vozroschim-gruzopotokom>, c. le 11 juin 2025.

PRPI (Polar Research and Policy Initiative) (2018). The International North-South Transport Corridor (INSTC): India's Grand Plan for Northern Connectivity, 6 juin, <https://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/>, c. le 16 juin 2025.

Quamar, M. (2021). China-Iran Comprehensive Strategic Partnership: Likely Challenges for India, *IDSIA Issue Briefs*, 30 avril, <https://idsa.in/issuebrief/china-iran-strategic-partnership-quamar-priya-300421>, c. le 16 juin 2025.

Rawandi-Fadai, L. (2023). What North-South International Transport Corridor means for Iran, *Russian International Affairs Council*, 3 août, <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/what-north-south-international-transport-corridor-means-for-iran/>, c. le 15 mai 2025.

Reisinezhad, A. et A. Reisinezhad (2025). The Corridor War in the Middle East. *Middle East Policy*, online, <https://doi.org/10.1111/mepo.12811>.

- Rogers, D. (2015). Iran's railway revolution. *Global Construction Review*, 14 déc., <https://www.globalconstructionreview.com/how-islamic-republic-set-become-land-br8i8d8ge/>, c. le 4 juillet 2025.
- Sadykova, G. (2023). Senior Regional Cooperation Coordinator, CAREC, Consultante pour la Banque asiatique de Développement, Astana. Communication personnelle avec F. Lasserre, 19 septembre.
- Sahakyan, M. (2020). Rebuilding Interconnections: Russia, India and the International North-South Transport Corridor, *Asia Global Online*, 17 septembre, <https://www.asiaglobalonline.hku.hk/rebuilding-interconnections-russia-india-and-international-north-south-transport-corridor>, c. le 16 juin 2025.
- Saint-Mézard, I. (2022). *Géopolitique de l'Indo-Pacifique*. Paris, PUF.
- Sarma, H. et D. R. Menezes (2018). The International North-South Transport Corridor (INSTC): India's Grand Plan for Northern Connectivity, *Polar Research and Policy Initiative*, 6 juin, <https://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/>, c. le 30 mai 2025.
- Sharifli, Y. (2023). Growing Russian-Iranian partnership Along the North-South Corridor, *Eurasia Daily Monitor* 20(92), <https://jamestown.org/program/growing-russian-iranian-partnership-along-the-north-south-corridor/>, c. le 15 mai 2025.
- Sharova, I. et D. Golova (2023). Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств, *Экономика, предпринимательство и право* 13(14) : 1153-1164, <https://journals.eco-vector.com/2222-534X/article/view/607630>, c. le 15 mai 2025.
- Shchepetov, P. (2025). Особенности организации перевозки сельскохозяйственной продукции по международному транспортному коридору «Север-Юг», *Мировое и национальное хозяйство* 1(69) : 79-95.
- Sinaee, M. (2021). Iran, Armenia Determined to Complete Transit Road to Bypass Azerbaijan, *Iran International*, 10 mai, <https://www.iranintl.com/en/20211005392562>, c. le 15 mai 2025.
- Singh Roy, M. (2015). International North-South Transport Corridor : Re-energising India's Gateway to Eurasia, *IDSA Issue Briefs*, 18 août, https://www.idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815, c. le 16 sept. 2023.
- Smagin, N. (2023). A North-South Corridor on Putin's Dime: Why Russia Is Bankrolling Iran's Infrastructure, *Carnegie Politika*, <https://carnegieendowment.org/politika/89973>, c. le 13 juin 2025.
- Smagin, N. (2019). Стратегическое недоверие. Почему у России и Ирана не получается стать союзниками, *Московский центр Карнеги*, <https://carnegie.ru/commentary/experts/1591>, c. le 13 juillet 2025.
- Sood, J. et U. Bashkar (2017). Dry run for Russia-Iran-India transport project likely tomorrow. *Mint*, 12 avril, <https://www.livemint.com/Politics/dio3cLF9lcJp8srblf1cc0/Dry-run-for-RussiaIranIndia-transport-project-likely-tomor.html>
- SputnikNews (2018). Pakistan Considering joining North-South Transport Corridor Project – Ambassador, 1^{er} mars, <https://sputnikglobe.com/20180301/pakistan-joins-north-south-transport-corridor-project-1062109058.html>, c. le 16 avril 2025.
- Starostina, Y. (2022). Экономика повышенной секретности. Что даст России сокрытие статистики, *Carnegie Politika*, 28 juin, <https://carnegieendowment.org/politika/87404>, c. le 10 juin 2025.
- Tashjian, Y. (2021). Armenia and India's Vision of "North-South Corridor": A strategy or a "Pipe Dream"?, *The Armenian Weekly*, 24 mars, <https://armenianweekly.com/2021/03/24/armenia-and-indias-vision-of-north-south-corridor-a-strategy-or-a-pipe-dream/>, c. le 25 mai 2025.
- Tashjian, Y. (2023). Russia, INSTC and regional trade interconnectivity, *The Armenian Weekly*, 26 avril, <https://armenianweekly.com/2023/04/26/russia-instc-and-regional-trade-interconnectivity/>, c. le 16 juin 2025.
- Tehran Times (2025). Russian experts working on Rasht-Astara rail project in Iran, *Tehran Times*, 18 avril, <https://www.tehrantimes.com/news/511951/Russian-experts-working-on-Rasht-Astara-rail-project-in-Iran>, c. le 3 juillet 2025.
- Tisserand, Z. et T. Ciboulet (2023). Le corridor Nord-Sud et la redéfinition des relations entre l'Iran, l'Arménie et l'Azerbaïdjan, *Confluences Méditerranée* 124(1) : 143-53.

van der Laan, D. (2024a). Development of INSTC proceeds with Rasht-Astara and Azerbaijani terminal, *Rail Freight*, 21 mai, <https://www.railfreight.com/railfreight/2024/05/21/development-of-instc-proceeds-with-rasht-astara-and-azeri-terminal/>, c. le 4 juillet 2025.

van der Laan, D. (2024b). Iran and India overcome key hurdle for Chabahar's INSTC port operation, *Rail Freight*, 15 mai, <https://www.railfreight.com/railfreight/2024/05/15/iran-and-india-overcome-key-hurdle-for-chabahars-instc-port-operation/>, c. le 4 juillet 2025.

van der Laan, D. (2024c). Russia presents new INSTC vision : broad gauge corridor through Iran, *Rail Freight*, 18 nov., <https://www.railfreight.com/corridors/2024/11/18/russia-presents-new-instc-vision-broad-gauge-corridor-through-iran/>, c. le 4 juillet 2025.

van der Laan, D. (2025). Armenia and Azerbaijan sign Zangezur deal and rename it to carry Trump's name. *Rail Freight*, 11 août, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2025/08/11/armenia-and-azerbaijan-sign-zangezur-deal-and-rename-it-to-carry-trumps-name/>, c. le 12 août 2025.

Verigo, S. ; Pozdnyakova, T. et A. Kudryashov (2024). Международный транспортный коридор « Север – Юг »: проблемы и перспективы, *Экономика: вчера, сегодня, завтра* (Economics: Yesterday, Today and Tomorrow), 14 (4-1) : 492-502

Vinokurov, E. ; Ahunbaev, A.; Shashkenov M. et A. Zaboev (2021). The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity, *Reports and Working Papers*, 21(5), Eurasian Development Bank, https://eabr.org/upload/iblock/318/EDB_2021_Report-5_INSTC_eng-1_.pdf, c. le 12 juin 2025.

Vinokurov, Evgeny *et al.* (2022). *Международный транспортный коридор « Север — Юг »: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы.* Алматы, Москва : Евразийский банк развития, https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf, c. le 16 juin 2025.

Vinokurov, E.; Ahunbaev, A. et A. Zaboev (2022). International North-South Transport Corridor : Boosting Russia's 'pivot to the South' and Trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics* 8(2): 159-173.

Vladimirov, E. (2022). Как запустить МТК « Север – Юг », *Морские вести России*, <https://morvesti.ru/analitika/1692/100135/>, c. le 11 juin 2025.

Vydashenko, L. et P. Vydashenko (2023). Новые тенденции и перспективы развития международного транспортного коридора « Север-Юг », *Бюллетень науки и практики* 9(2) : 239-246, <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-tendentsii-i-perspektivy-razvitiya-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug>, c. le 12 juin 2025.

Wani, A. (2023). Slow, not Steady : Assessing the status of India-Eurasia Connectivity projects, *Observer Research Foundation (ORF) Issue Brief* 610, <https://www.orfonline.org/research/slow-not-steady-assessing-the-status-of-india-eurasia-connectivity-projects>, c. le 23 juin 2025.

Zabanova, Y. (2017). Connecting Iran and the South Caucasus: Competing Visions of the North-South Corridor, *Caucasus Analytical Digest* 92 : 6-10, <https://laender-analysen.de/cad/pdf/CaucasusAnalyticalDigest92.pdf>, c. le 12 mai 2025.

Zakharov, A. (2023). The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity Between Russia and India, *MGIMO Review of International Business* 16(2) : 216-34.

ZNews (2025). Chabahar-Zahedan Railway Line Nears Completion: Another Strategic Shocker For Pakistan, 20 mai, <https://zeenews.india.com/photos/mobility/chabahar-zahedan-railway-line-nears-completion-another-strategic-shocker-for-pakistan-check-route-cost-country-status-2903829/funding-and-investment-2903834>, c. le 3 juillet 2025.

