

FOREWORD

Elsa PIGNOL

Ambassadrice de France au Tadjikistan

Confronter les observations des diplomates, les analyses du monde académique, l'expertise des acteurs de l'économie et les témoignages des représentants des organisations internationales pour comprendre les évolutions en cours est toujours fructueux. Sur un sujet comme l'Eurasie du XXI^e siècle, région façonnée par son héritage politique et administratif soviétique, théâtre, aujourd'hui, des enjeux d'influence directement liés à l'accès et à la maîtrise des couloirs commerciaux, l'exercice revêt un intérêt encore plus grand.

Dès 2018, le réseau de recherche mis en place en Asie centrale en 2014 par la Fondation SEFACIL et le laboratoire havrais LEXFEIM ont organisé à Bichkek un colloque sur le thème « Les échanges transfrontaliers entre l'Europe et l'Asie ». Entre 2021 et 2023, cinq autres séminaires se sont tenus à Tachkent, Almaty, Bichkek et Douchanbé. Les deux derniers sont le fruit d'une collaboration étroite avec l'IFEAC et les Ambassades de France sur place. La publication des interventions et des échanges auxquels ces séminaires ont donné lieu permettra au grand public, je l'espère, de saisir l'importance des enjeux logistiques, et donc les luttes d'influence politique et économique, qui se rejouent aujourd'hui en Asie centrale, carrefour millénaire des échanges entre l'Asie et le Caucase.

A Douchanbé, le séminaire tenu en janvier 2023 a rassemblé des orateurs d'une dizaine de pays situés le long du corridor sud qui rallie l'Inde à la Méditerranée (Inde, Pakistan, Afghanistan, Tadjikistan, Kirghizstan, Kazakhstan, Iran, Azerbaïdjan, France). Cet ouvrage rassemble non seulement des informations actualisées sur les constructions de voies de transports et de communication et les projets en cours, mais également des analyses relevant de sensibilités différentes et d'approches académiques aussi diverses que complémentaires.

L'Ambassade de France à Douchanbé est heureuse d'avoir contribué au succès de cet événement et espérons-le, au succès tout aussi grand de cette publication. J'adresse mes chaleureux remerciements à ses organisateurs et à ses participants, et forme le vœu que ce séminaire inédit à Douchanbé marque le début d'une série de rencontres sur cet enjeu essentiel, non seulement pour l'Asie centrale, mais pour le monde de demain.

PRÉFACE

Les Partenariats Publics-Privés (PPP) : outils stratégiques au service du développement logistique de l'Asie Centrale

Laurent THORRANCE

CEO – Axelcium – France, Dubaï – Côte d'Ivoire

L'Asie Centrale demeure un formidable terrain pour expérimenter des innovations qui ont pour objectif d'améliorer la connectivité entre les Nations et les Peuples. Dans un monde marchand globalisé et nomade, la destinée des territoires enclavés consiste à trouver des voies qui permettent d'améliorer leur inclusion, d'attirer les investisseurs privés, de développer leur économie dans ce monde en compétition. Routes, voies ferroviaires, corridors logistiques, zones économiques industrielles : les infrastructures sont les substrats indispensables pour que se développent des services et des valeurs ajoutées.

Les conférences internationales *Logistics & Diplomacy* organisées depuis 2014 par la Fondation SEFACIL, constituent de formidables tribunes où des points de vue différents se confrontent en vue de co-construire ces solutions pragmatiques d'intégration et de coopération.

Des élites intellectuelles et universitaires de pays de l'Asie Centrale y apportent leurs visions pour qu'une cohérence d'ensemble se dégage afin que les décideurs politiques opèrent des choix géostratégiques décisifs. Le premier tome de *Logistics & Diplomacy* avait croisé des approches en provenance majoritairement d'Ouzbékistan, du Kazakhstan et du Kirghizstan. Avec ce nouvel opus, le Tadjikistan est à l'honneur dans une perspective élargie puisque des contributions des pays voisins comme le Pakistan et l'Afghanistan mais aussi de l'Iran ou encore de l'Inde alimentent une dimension « élargie » des impératifs d'interconnexions en Asie Centrale.

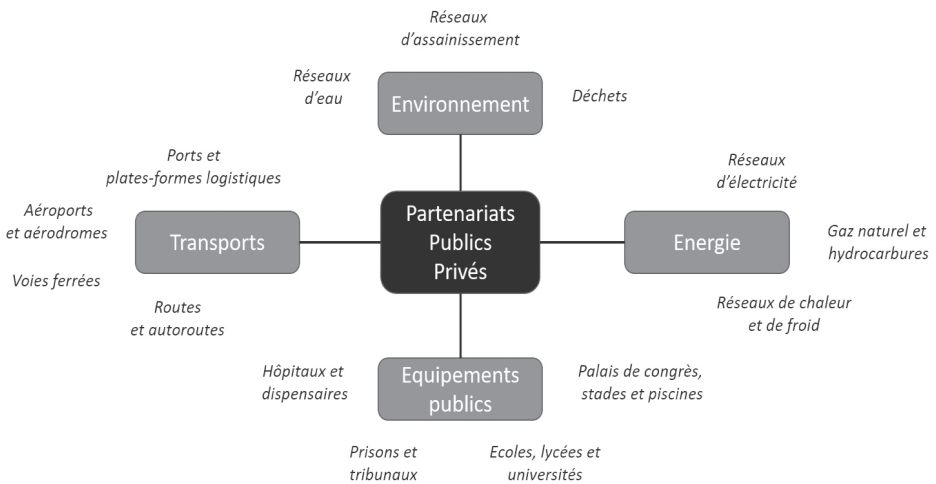
Le cabinet de conseil en transaction AXELCIUM est partenaire de la Fondation SEFACIL dans ces travaux du groupe de recherche *Logistics & Diplomacy* car nous croyons aux bienfaits des passerelles créées entre les mondes académiques, professionnels et politiques. Dans le contexte des échanges de Douchanbé tenus en janvier 2022, nous avons débattu du rôle clé des Partenariats Publics Privés (PPP) en vue de construire toujours plus de connectivité et d'efficacité à l'échelle d'une Asie Centrale élargie.

Dans un souci de transmission, nous avons proposé de définir les PPP dans une approche volontairement générale comme suit :

« Un contrat de long terme entre une partie privée et une entité publique, relatif à la fourniture d'un actif public ou d'un service public, dans lequel la partie privée supporte un risque significatif et des responsabilités de gestion et dont la rémunération est liée à la performance. »

Au-delà des technicités juridiques et financières, l'important à retenir est que les PPP constituent des véhicules de facilitation et d'accélération des collaborations entre les acteurs publics et les investisseurs/opérateurs privés. Or, il a été maintes fois démontré dans les interventions des experts à Douchanbé que les Etats ne pouvaient être les seuls financeurs de tous les grands travaux infrastructurels indispensables pour moderniser le fonctionnement du pays et de toute l'Asie Centrale. Les PPP s'adressent avant tout aux infrastructures, comme le démontre la figure ci-après, mais ils peuvent aussi concerner les services comme dans les secteurs de la santé, de l'information ou de l'enseignement.

Figure 1 : Principaux secteurs d'activités visés par les PPP



Source : Laurent Thorrance 2023 en partenariat avec la Fondation SEFACIL 2023

Surtout, il est impératif d'insister sur le fait qu'un usage approprié des PPP permettrait aux Etats d'Asie Centrale de :

- augmenter les ressources disponibles pour le financement des infrastructures en mobilisant l'investissement privé ;
- associer le secteur public, garant de l'intérêt général et régulateur des fonctions publiques, au secteur privé, dont la priorité est avant tout la rentabilité et l'efficacité commerciales ;
- accélérer la réalisation du programme public de mise en place d'infrastructures nécessaires au développement économique et social ;
- optimiser la dépense publique (« Value for Money ») dans les projets d'infrastructure par (i) l'amélioration de l'évaluation des projets et de l'équilibre entre les intérêts des différents acteurs, (ii) la mise en place d'incitations aux meilleures pratiques, au respect des délais d'achèvement et à une exploitation efficace et (iii) le partage du risque projet avec le secteur privé ;

- faire jouer la concurrence pour encourager l'innovation et améliorer l'optimisation des ressources ;
- améliorer le caractère durable des infrastructures ;
- améliorer la transparence de la dépense publique.

Cette liste non-exhaustive suppose cependant que chaque Etat, à son échelle, mette en œuvre préalablement un **Dialogue Public-Privé** en cohérence avec un principe général de gouvernance économique : « **Le Privé autant que possible, l'Etat autant que nécessaire** », qui pourra alors se décliner en termes de politique économique, au niveau de chaque Etat, selon les principes directeurs du recours aux PPP que l'on peut synthétiser en huit points essentiels :

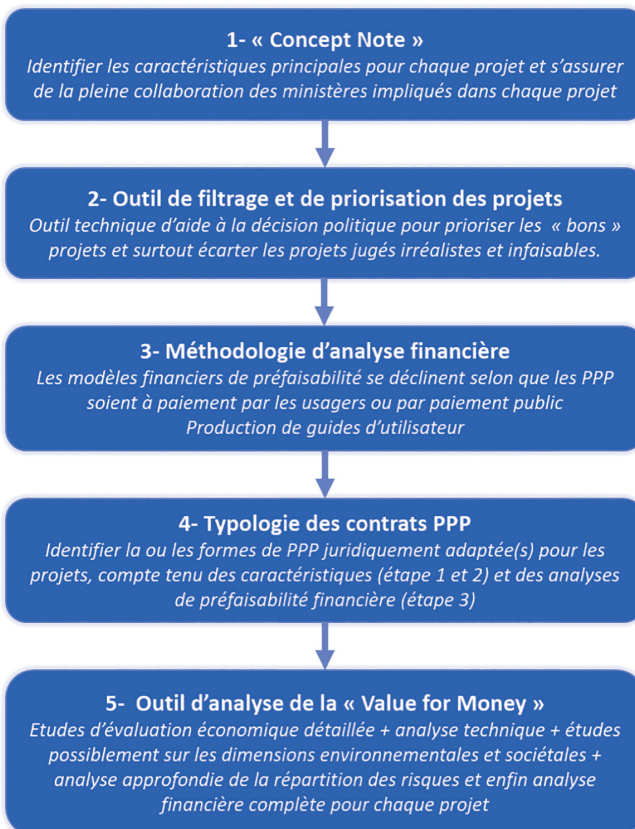
- 1. Cohérence avec la politique nationale de développement :** le recours à un PPP ne devrait porter que sur des projets d'investissement ayant un effet d'accélération du développement durable économique et social en cohérence avec les lignes directrices des réformes sectorielles définies par l'Etat.
- 2. Optimisation des ressources publiques et des investissements directs étrangers :** la participation du secteur privé doit être conçue comme un accélérateur de développement permettant l'utilisation optimale des ressources publiques, encore limitées, et favorisant les investissements directs étrangers.
- 3. Amélioration des performances et de la qualité de service :** les PPP ne doivent pas être réduits à un mécanisme de financement privé pour la réalisation d'infrastructures publiques. L'implication du secteur privé doit être accompagnée d'une amélioration des performances et de la qualité de service pour les usagers.
- 4. Allocation optimale des risques :** une répartition optimale des rôles entre le secteur public et le secteur privé implique l'identification, la réduction (mitigation) et l'allocation des risques du projet visant à ce que chacun des risques soit supporté par la partie qui le contrôle ou qui est la plus à même de le gérer au moindre coût.
- 5. Capacité des usagers à payer le service :** le principe de l'utilisateur-payeur est à rechercher systématiquement dans la structuration des projets PPP, dans la limite de la capacité des usagers finaux à payer le service (notion d'acceptabilité des tarifs et d'« acceptabilité sociale » pour les biens et services essentiels).
- 6. « Bancabilité » et juste rémunération des capitaux investis pour le partenaire privé :** la structuration d'un projet PPP doit, selon le schéma d'allocation des risques entre les parties, permettre à la fois de satisfaire aux exigences (i) d'équilibre financier du Projet (en particulier la couverture du service de la dette en cas de participation de prêteurs) et (ii) de juste rémunération des capitaux investis telle que mesurée par des méthodologies d'évaluation du coût du capital.
- 7. « Value for money » et soutenabilité budgétaire pour l'autorité contractante :** avant d'opter pour un PPP, l'autorité contractante doit apprécier le niveau d'engagement financier et de risques qu'elle supporte au regard du schéma d'allocation des risques entre les parties, du niveau de capacité de paiement des usagers et des exigences de « bancabilité ».
- 8. Economie locale et transfert de technologie :** les PPP doivent être structurés de manière à encourager au maximum l'usage des biens et services locaux, ainsi que le transfert de technologie et la promotion des industries locales et du secteur privé.

L'identification et la priorisation des projets susceptibles d'être réalisés en PPP devraient être un objectif politique vital pour chaque Etat. Les processus d'inscription, d'évaluation et de validation desdits projets supposent une grande préparation des élites publiques chargées de défendre les intérêts nationaux.

Mais, comme démontrés dans les travaux de *Logistics & Diplomacy*, la bonne focale doit combiner les enjeux souverains et nationaux avec les intérêts communs et collaboratifs à l'échelle sous-régionale. L'exemple des corridors de transport susceptibles d'améliorer la connectivité socio-économique des populations enclavées d'Asie Centrale en est une illustration probante. Comment construire des artères routières et ferroviaires transnationales sans promouvoir des solutions en PPP qui transcendent les seuls intérêts d'un Etat partenaire ou pis, d'une seule région ou province ?

Les PPP ne sont pas des objets magiques qui apportent toutes les solutions clés en main au secteur public des Etats de l'Asie Centrale. Ils déclinent des méthodologies et des boîtes à outils qui permettent de jalonner des processus transparents et efficaces qui rassurent les investisseurs et par conséquent attirent des opérateurs privés sérieux et fiables. La figure 2 séquence les principaux outils indispensables que les Etats d'Asie Centrale devraient mobiliser de manière coordonnée afin que les opportunités des PPP se calculent à la bonne échelle.

Figure 2 : Outillage méthodologique fondamental des PPP – les 5 premières phases



Source : Laurent Thorrance 2023 en partenariat avec la Fondation SEFACIL 2023

Le présent ouvrage reprend des cas d'usage autour du potentiel hydrographique, du secteur des transports et de la logistique ou encore, dans une tout autre mesure, la problématique des migrations et leur gestion régionale. Les PPP peuvent apporter les mécanismes au service d'une gestion priorisée des deniers publics. Les PPP peuvent aussi orchestrer des cohérences et des cohésions territoriales à travers des aménagements qui dépassent les frontières des seuls Etats d'Asie Centrale. La politique étrangère de Beijing a fait de la *Belt & Road Initiative* (BRI) un puissant outil d'expansion internationale sous la forme principalement de négociations bilatérales construites sur les fondements techniques de montages sur financement public de type EPC+F (financement public et réalisation des infrastructures *via* les agences de développement de la Chine).

Les accords bipartites signés aux plus hauts sommets politiques permettent de décliner des projets de financements publics-privés avec l'intervention d'opérateurs/investisseurs privés (très majoritairement chinois aujourd'hui, mais demain venant du monde entier), intégrant non seulement le financement et la construction d'infrastructures en maximisant la participation du secteur privé mais prenant aussi en compte la question essentielle de leur *maintenance* et de leur exploitation sur le long terme en vue d'une amélioration de la qualité de service offerte aux usagers.

Ces modèles de PPP, de type co-financement public-privé, met en perspective combien il est essentiel pour un Etat d'être bien préparé au moment d'entamer leur mise en oeuvre. On pourrait ainsi que le sigle PPP signifie également **Préparation, Préparation, Préparation.**

L'équilibre des engagements, des responsabilités et des risques sont les principes directeurs qui permettent aux PPP d'être des outils qui servent les intérêts de toutes les parties prenantes dans un souci d'équité dès lors que l'utilisation de ces outils sont parfaitement maîtrisés par les Etats. Les Etats d'Asie Centrale doivent se doter des moyens pour former les élites publiques afin qu'elles soient en maîtrise de toutes les composantes des PPP et tout au long du cycle de vie de ces montages s'inscrivant dans le long terme (10, 20, 30 ans, voir plus dans certains cas). Car le plus important au final dans de telles démarches, c'est bien de conserver les moyens du contrôle du partenariat.

La capacité des autorités contractantes à suivre, entériner, corriger, contrôler et sanctionner, en d'autres termes réguler ces PPP, n'est que trop rarement prise en compte lors de la structuration des PPP. Par conséquent, le manque de préparation et de connaissance de la part des élites publiques constitue l'un des facteurs clés des déséquilibres, de risque de ne pas boucler les montages financiers (environ 70% des PPP étudiés ne sont jamais mis en œuvre, les 30% restants pouvant nécessiter jusqu'à 7 ou 10 ans pour atteindre la phase de bouclage financier) et finalement de mécontentements entre les partenaires d'un PPP pouvant conduire à des arbitrages internationaux longs et coûteux pour les parties.

Ce renforcement des connaissances des élites publiques, doublé du nécessaire accompagnement de cabinets de conseil en transaction - en appui des Etats - qui soient expérimentés, indépendants et reconnus internationalement dans leur placement sur le marché international, s'avère absolument déterminant pour que la bonne préparation technique, juridique, économique, sociale, financière, managériale et stratégique soit garante du succès des PPP dans toute l'Asie Centrale.

C'est dans cet objectif qu'AXELCIUM et l'UWED (*University of World Economy & Diplomacy*) ont décidé d'unir leurs compétences et savoir-faire pour ouvrir la première **PPP Academy** en 2023 à Tachkent en Ouzbékistan. Cette initiative concrétise près de deux années de travail pour co-construire un programme Executive à destination des élites publiques ouzbèkes et de toute l'Asie Centrale. Basée sur une pédagogie immersive et participative, la *PPP Academy* mutualise les savoirs académiques des professeurs de l'UWED avec les savoir-faire des experts nationaux ouzbèkes et internationaux.

Les partages et retours d'expériences seront au cœur d'un dispositif qui vise à certifier les candidats aux plus hauts standards internationaux (notamment par la certification officielle de la Banque Mondiale). Le but à terme est de disposer de hauts fonctionnaires partout en Asie Centrale capables de construire et de démultiplier des PPP au service de la modernisation infrastructurelle de toute la région, et qui pourront intervenir aux côtés d'acteurs privés nationaux/régionaux, qu'ils soient investisseurs ou qu'ils viennent du secteur bancaire national.

In fine, l'objectif pour les Etats consistera en la création d'un **pool de champions nationaux** (après des réalisations réussies de PPP au côté d'acteurs internationaux), sur lequel les Etats pourront alors recourir plus largement et facilement pour développer les PPP à dimension davantage nationale/régionale.

INTRODUCTION

Adrien FAUVE

Regional director of IFEAC

(French Institute for Central Asian Studies, Bishkek)

This volume stands out as another brilliant output of a transnational expert network. For many years, Yann ALIX (SEFACIL Foundation), Kuralay BAIZAKOVA (KazNU, Almaty) and Pierre CHABAL (Lexfeim) have gathered academics, diplomats, decision makers, representatives of NGOs and international organizations, in order to analyse current developments of logistical matters in connection with geopolitical issues in Eurasia.

This time, they teamed up with a new set of local partners, namely Parviz Mullojonov from International Alert, people from IFEAC and officials at the French Embassy in Tajikistan, so as to change the focal point on the articulation between diplomacy, transportation, culture and logistics. After doing it in the past from Tashkent, Almaty and Bishkek, they decided it was necessary to complete their regional tour by hosting a similar intellectual event in Dushanbe. Hence, among the fourteen chapters in this collective book, five were written by authors who originate from Tajikistan.

Of course, given the importance of local viewpoints on regional affairs, colleagues from neighbouring post-soviet countries were also invited to join (Uzbekistan, Kyrgyzstan, Kazakhstan), in addition to experts from close-by countries such as Afghanistan and Pakistan. Bringing the latter into this network very much contributes to the novelty of this particular publication. Having experts from India, Iran and Azerbaijan as well on board made the geographical scope of our analysis and debates even broader.

As a result, readers will find here an exquisite balance between countries, fields of study, levels of analysis and theoretical or practical concerns. In this regard, this volume is very informative.

A second really strong asset of this book lies in the gendered composition of its table of content: among all authors, including for chapters and every other kind of texts (such as forewords and afterwords), one can count many ladies, which definitely proves that the expert community has moved away from the very masculine circles typical of the 20th century.

The self-assertion of Central Asian polities as autonomous actors, the continuing rise of China, the tricky stance of Russia since the war in Ukraine, the effects of the Taliban regime on troubling water management problems, but also unstable prices on energy resources, notwithstanding export corridors, in other words, rapid change in the international environment, all this justifies the need of such regular workshops and publications.

World politics is increasingly fragmented, new multilateral formats emerge, and in reaction to that, we must keep on supporting critical assessments.

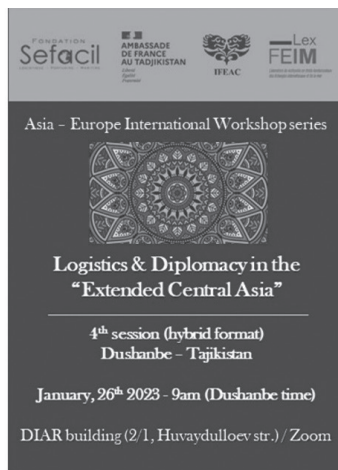
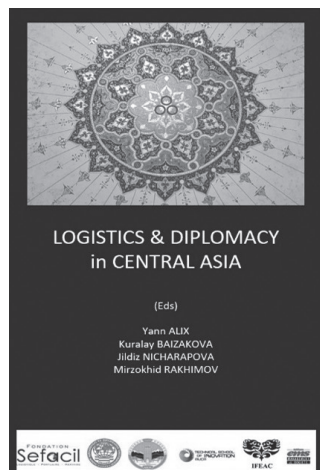
QUAND LA ROUTE PRÉCÈDE LE DÉVELOPPEMENT, LA DIPLOMATIE FACILITE LA LOGISTIQUE

Yann ALIX

Délégué général, SEFACIL

Le présent ouvrage constitue un nouveau jalon dans la proluxe littérature générée par une décennie de collaborations de communautés scientifiques et professionnelles distribuées dans toute l'Asie Centrale, l'Europe de l'Ouest, le sous-continent indien et l'Extrême-Orient. Avec l'organisation régulière de conférences, ateliers et autres séminaires, un groupe pluridisciplinaire s'est cristallisé autour du couple « Logistique et Diplomatie ». Intellectuels et scientifiques, décideurs publics et représentants politiques, opérateurs privés et investisseurs, étudiants et observateurs de la société civile, la répétition de manifestations orchestrées par la Fondation SEFACIL consolide une densité intellectuelle plurielle et pluridisciplinaire. Elle assemble des savoirs et des savoir-faire au gré des pays traversés et des visites partagées avec divers groupes de recherche, des centres universitaires, des institutions publiques nationales et internationales, des mécènes privés et des observateurs aguerris.

J'en veux pour preuve le premier volume de *Logistics & Diplomacy in Central Asia* qui résulte des séminaires éponymes organisés à Tachkent en juillet 2021, à Almaty en octobre 2021 et à Bichkek' en janvier 2022. Autre manifestation tangible de l'excellence des réflexions et des productions, l'invitation à prononcer une conférence par la Fondation SEFACIL lors du Forum Economique de Davos en janvier 2023 ou encore les écrits du séminaire de Douchanbé tenu quelques jours après Davos et dont le présent livre est issu.



L'Asie Centrale est loin des rivages. Elle se caractérise même, géographiquement, par son enclavement physique. Elle a attiré les experts de la Fondation SEFACIL dès 2013 pour ses fonctions de transit et de facilitation entre les grands blocs économiques et politiques de la Russie, de la Chine et de l'Union Européenne. Nous étions alors à l'aube des premiers jalons géopolitiques de *One Belt One Road* (OBOR) quand se réunit un groupe d'experts et d'observateurs Kazakh sous la houlette experte de Kuralay Baizakova et Pierre Chabal dans les locaux d'Al-Farabi National University à Almaty. Cette première rencontre effleure les ambitions logistiques d'une politique chinoise encore très floue, notamment vis-à-vis de la puissance russe toujours très ancrée sur le plus grand des cinq pays en « stan ». Elle évoque le pouvoir que pourrait procurer le futur nouveau port commercial de Gwadar dans le Balouchistan pakistanais via un corridor plein de promesses en matière de connectivités routières et ferroviaires. Elle nourrit des réflexions qui vont très vite « décliner » la logistique comme un terme polysémique qui se niche autant dans :

- Les relations internationales ; *et logistiques* ;
- Les dynamiques régionales ; *et logistiques* ;
- Les modalités de coopération... *logistiques* ;
- Les réseaux de transport ; *et logistiques* ;
- Les échanges d'informations ; *et les flux logistiques* ;
- Etc.

Même des sujets comme la gestion des passages transfrontaliers, la libre circulation des personnes (en plus de celle des biens), les problématiques liées aux héritages historiques, identitaires ou même idéologiques ou encore les dimensions culturelles pour ne pas dire ethniques : tout peut être « lue, interprétée et analysée » sous un angle *logistique*.

Depuis 2013 et Almaty, un même fil rouge questionne toujours comment et pourquoi la logistique peut relier les peuples et les territoires, les valeurs communes et celles qui diffèrent les infrastructures et les services, les politiques publiques et les opérateurs privés, les décideurs et les investisseurs, l'héritage culturel et l'accélération de l'Histoire. Le couple *Logistics & Diplomacy* a fini par s'imposer non pas comme une évidence mais bien comme un défi car la logistique demeure encore trop souvent un « mot-valise » dans les discours vertueux d'élites qui « transportent » des ambitions politiques, économiques et stratégiques au-delà des seules échelles d'une région ou d'un Etat.

Ce couple s'appréhende d'abord et avant tout par le prisme suprême de la création de valeur. La logistique facilitée par la diplomatie doit servir les échanges, annihiler les barrières, simplifier les procédures, harmoniser les règles, augmenter les trafics, générer des emplois, etc. La diplomatie facilitée par la logistique doit pacifier/sécuriser des régions, connecter/unifier des peuples, structurer/orchestrer des ensembles sous-régionaux plus puissants et plus solidaires ensembles, etc.

On ne compte plus les organisations régionales, les accords de coopération, les ententes commerciales, les négociations bi et multilatérales ; toutes traduisant combien l'Asie Centrale doit être *land-linked* et non plus *land-locked*. Pour ne citer qu'une donnée révélatrice du chemin qui reste à parcourir : l'Organisation de Coopération Economique (OCE) réunie en novembre 2023 dernier à Tachkent rappelait que les 550 millions d'habitants (10 pays membres) n'ont échangé que 76 milliards US\$ entre eux en 2022. Et ce au moment même où les sanctions internationales envers la Russie ont comme double effet de renforcer les liens commerciaux et politiques de la plupart des membres de l'OCE avec le pouvoir de Moscou. Même constat avec la puissance chinoise qui semble autant

cultiver les doutes qu'attiser les convoitises auprès des Etats de l'Asie Centrale. Là aussi, une seule donnée qui ne veut pas dire grand-chose dans l'absolu mais qui manifeste une réalité du couple *Logistics & Diplomacy* : les échanges de marchandises entre les seuls Etats de l'Asie Centrale et la Chine ont été multiplié par 150 en 30 ans.

Au moment d'écrire ces lignes, les desseins géopolitiques régionaux se calquent sur les dessins logistiques des principales routes et de quelques corridors de transport. Le contournement logistique du territoire russe sous embargo international entraîne une reconsidération des options de transport du corridor dit « du milieu ». La logistique a horreur du vide... et des ruptures de charge. Aussi, il est intéressant de constater les efforts diplomatiques de la Turquie, de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie pour convaincre du bien-fondé d'itinéraires multimodaux complexes qui empruntent notamment les ports de Aktau, Bakou, Batoumi ou encore Istanbul. Le renforcement des coopérations géopolitiques et des échanges énergétiques entre la Russie et la Chine depuis le déclenchement du conflit ukrainien n'empêche pas la persistance de concurrences exacerbées sur l'Asie Centrale, l'Afghanistan ou encore le Pakistan en 2024. Le corridor CPEC (*China Pakistan Economic Corridor*) qui assure une connectivité toute relative entre la région chinoise du Xinjiang et le port de Gwadar n'est pas nécessairement du goût des intérêts russes qui cherchent à promouvoir l'hypothétique corridor international Sud-Nord qui relierait un jour Saint-Pétersbourg à Mumbai.

Dans le couple *Logistics & Diplomacy*, les déclarations diplomatiques dépassent allègrement les temporalités logistiques. Un corridor n'est surtout pas qu'une infrastructure. C'est un produit complexe d'accords et surtout de compromis politiques qui permettent de poser des routes, des rails, des pipelines qui elles-mêmes véhiculent des services afin de fluidifier des mobilités de biens. Les échanges commerciaux constituent le produit tangible d'ambitions diplomatiques et logistiques qui ont convergé pour initier (en amont) ou amplifier (en aval) des potentiels économiques. Pour preuve : la Russie est devenue en une année (entre mai 2021 et mai 2022) le premier fournisseur de pétrole de la Chine avec une augmentation de 55% des volumes. Et pour que cela s'inscrive dans une durée qui dépasse l'opportunisme géopolitique et géostratégique déclenchée par le conflit ukrainien, un nouveau gazoduc (Force de Sibérie 2) est annoncé en septembre 2022 à Samarkand (!) en marge du sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai. Cela illustre combien la diplomatie logistique permet d'aboutir à la construction d'une nouvelle infrastructure énergétique qui vise à transporter 50 milliards de mètres cubes de gaz russe vers la Chine dès 2030.

Quand les intérêts indiens rencontrent ceux de l'Iran, cela permet l'émergence du port commercial et stratégique de Chabahar, véritable fenêtre iranienne en dehors du Golfe. Rappelons qu'à la fin des années 2010, Chabahar devait être la seule infrastructure portuaire iranienne à échapper aux sanctions unilatérales américaines selon le double argument d'accompagner le désenclavement de l'Afghanistan et développer la province iranienne du Sistan-Baloutchistan en proie à des déstabilisations récurrentes de la part des séparatistes baloutches et de divers groupuscules djihadistes. Chabahar est un pur produit du couple *Logistics & Diplomacy* puisque la concession d'exploitation pour la première décennie est confiée au groupe indien *India Ports Global* qui lui-même revendique l'opportunité de concurrencer directement le tout jeune voisin portuaire pakistanais de Gwadar, financé et construit par les Chinois. Dans l'esprit de l'époque, Chabahar n'est que la terminaison portuaire indispensable d'une nouvelle artère logistique qui ouvrirait un nouveau corridor ferroviaire vers les territoires enclavés de l'Asie Centrale et de l'Afghanistan. Ce « *Couloir Nord-Sud* » vu depuis l'Inde assure

l'évitement du Pakistan tout en garantissant à long terme une connectivité qui viendrait concurrencer un axe logistique comme celui de Termez-Peshawar-Karachi.

Sur un autre continent et dans une autre époque, le premier président de la République de Côte d'Ivoire, Félix Houphouët-Boigny, déclarait dans un de ses premiers discours « *La route précède le développement* ». La dynamique *Logistics & Diplomacy* telle qu'initiée il y a une décennie, s'inscrit aussi modestement que généreusement dans cette perspective de créer du développement en pavant la route d'une logistique facilitée par la diplomatie et d'une diplomatie toujours plus sensibilisée et conscientisée aux vertus durables du développement logistique.

Quand le Pakistanais Ikram SEHGAL invite la fondation SEFACIL, sous égide de la Fondation de France, au Forum Economique de Davos en janvier 2023, c'est parce qu'il croit au pouvoir de la coopération académique et scientifique au service de la politique, de l'économie et de la société civile. Quand des universitaires indiens s'engagent dans l'organisation des événements 2024 du couple *Logistics & Diplomacy*, c'est parce qu'ils estiment que les réflexions ouvertes et prospectives de la fondation SEFACIL servent le débat d'idées pour dépasser les raccourcis du conservatisme.

Rédigé par Yann ALIX – le 25 janvier 2024

Le Havre – Almaty – Tachkent – Bichkek – Douchanbé – Davos