



# LES PROBLÉMATIQUES DE L'ACCÈS À LA MER EN GÉORGIE

# SOMMAIRE

## **I - CONTEXTE ACTUEL, DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DÉFIS P.3-4**

- A. Contexte actuel p.3
- B. Développement économique p.3
- C. Problématiques actuelles du développement des activités portuaires : étude de cas de Batoumi p.4

## **II. LE CAS DU PORT D'ANAKLIA P.5**

- A. Développement du port et intérêts liés à celui-ci p.5
- B. Contexte géopolitique, tensions et défis autour des projets maritimes p.5
- C. Enjeu du projet dans le cadre des “Nouvelles Routes de la Soie” p.6

## **BIBLIOGRAPHIE P.7**

# I - CONTEXTE ACTUEL, DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DÉFIS

## A. Contexte actuel

L'accès à la mer est, depuis l'indépendance vis-a-vis du pouvoir soviétique, un enjeu crucial pour la Géorgie dans le cadre de son développement économique et de sa connexion avec le reste du monde. La position géographique de la Géorgie limite en effet ses échanges à la Russie au nord, à la Turquie et à l'Arménie au sud, ainsi qu'à l'Azerbaïdjan au sud-est. La Géorgie possède une façade maritime d'environ 310 kilomètres le long de la mer Noire. Cet accès est crucial pour un pays enclavé dans une région montagneuse. Dès lors, le développement de zones portuaires s'est révélé être un enjeu majeur de politique économique et d'opportunité pour les acteurs du secteur privé. Ce développement rencontre aujourd'hui plusieurs défis.

## B. Développement économique

la Société géorgienne des ports en eau profonde (GPSP) gère ces différents ports en déléguant dans certains cas les investissements à des agents privés extérieurs, comme c'est actuellement le cas à Anaklia.

Outre Batoumi, les ports de Poti (principal port pour les conteneurs) et de Soukhoumi (situé en Abkhazie, mais largement inopérant en raison des conflits) jouent un rôle complémentaire. L'organisme Geostat estime à 190 995 000 de dollars la valeur des marchandises exportées au mois d'octobre 2024 et à 1 milliards 21 millions 272 milles dollars le total de produits exportés par voie maritime entre janvier et octobre 2024.<sup>2</sup>

Exports of Georgia by Mode of Transport

Mode of transport	2024*													
	January-October	January	February	March	Q I	April	May	June	Q II	July	August	September	Q III	October
<b>Total Exports</b>	<b>5 468 413,4</b>	<b>338 627,5</b>	<b>464 708,9</b>	<b>522 761,4</b>	<b>1 326 097,8</b>	<b>437 193,1</b>	<b>501 302,9</b>	<b>580 823,6</b>	<b>1 519 319,6</b>	<b>684 008,0</b>	<b>641 687,1</b>	<b>615 588,1</b>	<b>1 941 283,2</b>	<b>681 712,8</b>
of which:														
Motor transport	<b>3 997 106,4</b>	251 957,1	339 655,7	371 480,5	<b>963 093,3</b>	330 374,1	347 874,2	410 978,5	<b>1 089 226,8</b>	508 804,5	504 463,9	480 779,3	<b>1 494 047,7</b>	450 738,6
Rail transport	<b>172 167,4</b>	8 764,7	13 601,8	15 886,2	<b>38 252,6</b>	20 063,6	17 510,2	21 821,5	<b>59 395,3</b>	20 347,5	16 181,0	18 079,3	<b>54 607,7</b>	19 911,6
Air transport	<b>223 968,0</b>	16 398,4	20 470,4	21 126,0	<b>57 994,9</b>	24 762,0	25 921,0	27 708,6	<b>78 391,6</b>	19 562,4	19 447,4	28 748,6	<b>67 758,4</b>	19 823,1
Sea transport	<b>1 021 272,1</b>	60 956,3	90 699,3	113 742,5	<b>265 398,1</b>	59 252,2	95 865,8	104 386,0	<b>259 504,0</b>	121 175,7	96 365,2	87 873,3	<b>305 414,2</b>	190 955,7
Other transports*	<b>53 899,6</b>	551,1	281,7	526,1	<b>1 358,9</b>	2 741,2	14 131,7	15 928,9	<b>32 801,8</b>	14 117,9	5 229,6	107,6	<b>19 455,1</b>	283,8

\* Preliminary data.

\*\* Pipelines, cables and other mode of transports.

Sources: LEPL Revenue Service of the Ministry of Finance of Georgia;  
Georgian State Electrosystem, JSC;  
Electricity System Commercial Operator, JSC;

Source : Geostat

1. International Geographic Encyclopaedia and Atlas. Springer, 24/11/1979.

2. Geostat. (2024, Mars 11). Foreign Direct Investments 2023 (Preliminary).



## C. Problématiques actuelles du développement des activités portuaires : étude de cas de Batoumi

Le port de Batoumi est un cas particulier, étant le plus grand port du pays en terme de transit et de valeur de marchandises (autant en importation qu'en exportation).

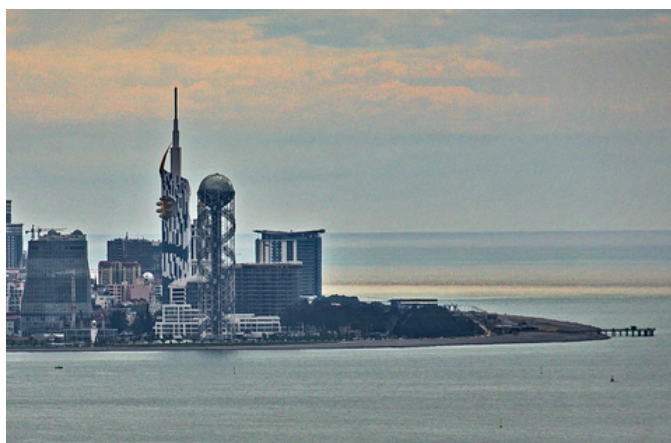
Le port de Batoumi est l'un des ports les plus anciens et les plus importants de Géorgie, avec une histoire profondément ancrée dans les échanges régionaux et internationaux. L'accès à la mer Noire est vital pour l'économie et la position géopolitique de la Géorgie, et Batoumi offre une grande ouverture sur les marchés mondiaux et jouent un rôle stratégique dans le transit des ressources naturelles et des marchandises en Eurasie.

Depuis le XIXe siècle, Batoumi est connu pour ses exportations de pétrole, principalement en provenance des champs pétrolifères d'Azerbaïdjan et du Kazakhstan. Sa position permet de transférer rapidement les ressources pétrolières de ces pays vers la mer méditerranée sans passer par le transport terrestre. Le port possède une capacité de 9 millions de tonnes de pétrole par an.

Une des raisons principales de son poids économique en Géorgie est le fait que la ville est relié depuis 1883 à Tbilisi par voie ferroviaire.<sup>4</sup>

La Géorgie pourrait renforcer encore son développement économique en attirant des investisseurs et en assumant pleinement son statut de pays de transit entre l'Europe, l'Asie Centrale et l'extrême-Orient. Pour cela, les questions sécuritaires et de stabilité institutionnelle sont déterminants. La nécessité de réduire les temps de trajet et d'améliorer les infrastructures de transport (routes et chemins de fer essentiellement) sont également des enjeux importants.

Bien que modernisé, le port de Batoumi reste limité par sa taille et sa capacité à rivaliser avec les ports turcs ou russes de la mer Noire, ce qui est une première explication au développement économique et logistique du projet en eaux profondes d'Anaklia. De plus, proposer des alternatives aux routes terrestres passant par la Turquie est une option intéressante pour la Géorgie lui permettant de renforcer son importance en tant que tunnel de transit vers l'Europe tout en réduisant les risques liés à une fermeture des voies terrestres (pour des raisons politiques, etc.)<sup>5</sup>



3.Zimmermann Maurice, "Les gisements et la production actuelle du pétrole." In: Annales de Géographie.

4.Yasha Haddaji « Les hydrocarbures dans le Sud-Caucase », Le Courrier des pays de l'Est 3/2004 (no 1043).

5.Mandaria, T. (2024, mai 31). Chinese consortium to build a deep-sea port in Anaklia, Georgia. bne IntelliNews. <https://www.intellinews.com/chinese-consortium-to-build-a-deep-sea-port-in-anaklia-georgia-327723/>

# II. ÉTUDE DE CAS DU PROJET D'ANAKLIA

---

## A. Développement du port et intérêts liés à celui-ci

“Jan De Nul Group construira l'infrastructure maritime d'un nouveau port en eau profonde à Anaklia, en Géorgie.”<sup>5</sup>

Depuis plusieurs années, le gouvernement Géorgien a énoncé de manière claire sa volonté de développer l'activité portuaire d'Anaklia, une petite ville située à quelques kilomètres au nord de la Turquie. Le port est relié à un réseau ferroviaire et à un réseau routier qui desservent tout le pays, mais la quantité de marchandises transitant par cette ville reste en dessous des autres ports du pays.

L'État Géorgien a tenté plusieurs fois de mettre en place un appel d'offre auprès de compagnies privées pour développer un port en eau profonde. Des complications sont alors apparus : en 2014, a été lancé le projet de la construction du port, avec un premier appel d'offres remporté par Anaklia Development Consortium (ADC), composé de TBC Holding Anaklia (Géorgie), Conti International (Etats-Unis), Wondernet Express (Royaume-Uni), Van Oord PPP International (Pays-Bas) et G-Star LTD (Bulgarie). Une rupture d'accord a eu lieu au premier semestre 2020, l'État Géorgien accusant le consortium de ne pas investir suffisamment et de ne pas remplir ses obligations contractuelles. Le 3 octobre 2016, un nouvel accord d'investissement a été signé entre Anaklia Development Consortium (ADC) et le gouvernement de Géorgie. Cet accord portait sur la construction, le transfert et l'exploitation du port d'Anaklia en eaux profondes de la mer Noire par l'ADC. l'accord a finalement été annulé.

L'entreprise belge Jan De Nul, basée à Alost, a remporté l'appel d'offres organisé en 2024 pour la construction du port d'Anaklia en Géorgie, sur la mer Noire. Des holdings d'investissement, dont l'Etat chinois est actionnaire majoritaire, seront propriétaires à 49% du port.<sup>7</sup> Cependant, cette acquisition et la suite du projet soulève certaines questions et nécessite de prendre du recul afin d'avoir une vision plus large de l'évolution économique géorgienne ainsi que de son contexte géopolitique.



**Jan De Nul**  
G R O U P

5. <https://www.jandenul.com/fr/projets/la-construction-dun-nouveau-port-anaklia-en-georgie>

6. <https://observatoireenrs.com/wp-content/uploads/2020/06/PublicationGeorgieBRI062020-1.pdf>

7. Belgian company wins tender to build Anaklia port in country's north-west, says PM (01/08/2024): <https://agenda.ge/en/news/2024/40049#gsc.tab=0>

## B. Contexte géopolitique, tensions et défis autour des projets maritimes

Le contexte géopolitique actuel en mer noire étant sous tension entre diverses puissances régionales, le développement d'activités maritimes est perturbé en raison de la volonté de différents pays de développer leurs activités en Géorgie.

La question de la concurrence avec certains ports russes, comme le port Novorossiysk, est un exemple de potentielles sources de tensions en mer noire, le port Novorossiysk étant le plus grand port de Russie (142 millions de tonnes de marchandises sont passées par ce port en 2020). L'existence d'alternatives aux ports russes pour transiter les marchandises de l'Europe au Caucase et à l'Asie Centrale serait une concurrence certaine pour les ports russes.<sup>8</sup>

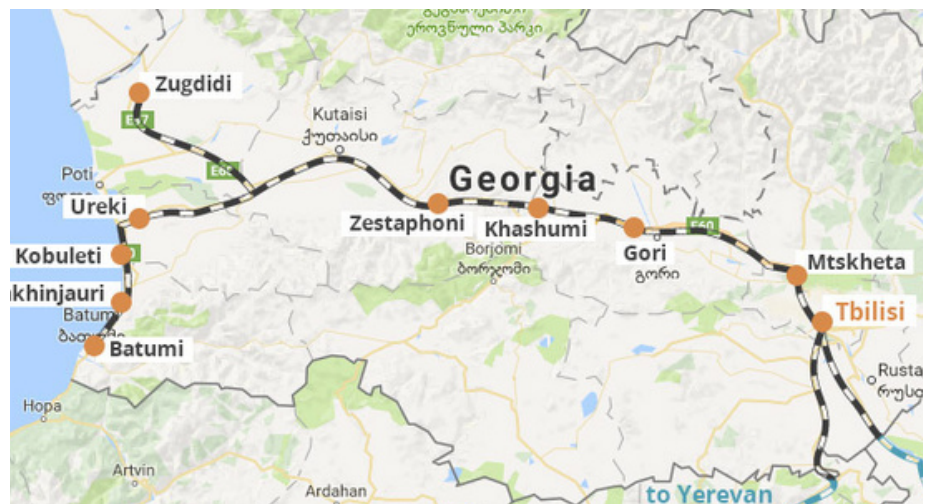
De plus, la volonté de la Chine de développer le commerce vers l'Union Européenne par les Nouvelles Routes de la Soie pourrait entraîner des tensions entre la Chine et la Russie à long terme concernant le commerce en mer noire et la gestion des infrastructures locales.<sup>9</sup> Un dernier élément à noter est l'absence de connexions ferroviaires direct reliant Anaklia à d'autres grandes villes (voir carte ci-dessous).<sup>10</sup> Cela soulève des questions quant à la manière dont pourrait transiter les marchandises.

## C. Enjeu du projet dans le cadre des “Nouvelles Routes de la Soie”

Le projet des Nouvelles Routes de la Soie (en anglais Belt and Road Initiative ou B.R.I) est initié à partir de 2013 par le gouvernement chinois sous la présidence de Xi Jinping. Visant à renforcer les échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe, ce projet pourrait inclure sur le long terme l'Azerbaïdjan et la Géorgie, en raison de leur position géographique avantageuse. Dès lors, cela explique en partie pourquoi la China Communications Construction Company (CCCC) Limited, une entreprise chinoise de construction, s'était autant investi dans l'appel d'offres et avait remporté une première session avant Jan De Nul Group.<sup>11</sup>

La possibilité de passer par la mer Caspienne puis par la mer noire permettrait à la Chine de simplifier le trajet des marchandises, et l'instabilité politique et militaire est une menace pour ce projet.

La Chine cherche donc à sécuriser les étapes clés, en s'assurant que la région est stable ou que les structures soient gérées par des entreprises chinoises. Anaklia est donc une bonne opportunité dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie (voir le précédent rapport de la Chambre sur le sujet).



8. Le projet d'Anaklia, un point noir pour les investisseurs en Géorgie

9. Larsen, J., & Georgian Institute of Politics. (2017, Octobre). GEORGIA-CHINA RELATIONS: THE GEOPOLITICS OF THE BELT AND ROAD. 5.

10. <https://www.advantour.com/img/georgia/trains/georgia-railways-map.jpg>

11. Denis Blin (13/04/2024) Sur la mer Noire, le très géopolitique dossier du port en eaux profondes géorgien d'Anakli.

# BIBLIOGRAPHIE

## Rapports et ouvrages

- Geostat. (2024, Mars 11). Foreign Direct Investments 2023 (Preliminary). <https://www.geostat.ge/media/60983/Foreign-Direct-Investments---2023-and-Q4-2023.pdf>
- Larsen, J., & Georgian Institute of Politics. (2017, Octobre). GEORGIA-CHINA RELATIONS: THE GEOPOLITICS OF THE BELT AND ROAD. 5.  
1. [https://gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Eng\\_Ydit.pdf](https://gip.ge/wp-content/uploads/2017/10/Chineti%20Saqartvelo%20Eng_Ydit.pdf)
- International Geographic Encyclopaedia and Atlas. Springer, 24/11/1979.
- Zimmermann Maurice, “Les gisements et la production actuelle du pétrole. » In: Annales de Géographie.  
1. [https://www.persee.fr/doc/geo\\_0003-4010\\_1910\\_num\\_19\\_106\\_7638](https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1910_num_19_106_7638)
- Yasha Haddaji « Les hydrocarbures dans le Sud-Caucase », Le Courrier des pays de l'Est 3/2004 (no 1043)

## Sites internet/ articles

- Le projet d'Anaklia, un point noir pour les investisseurs en Géorgie  
1. <https://www.lesechos.fr/monde/europe/le-projet-danaklia-un-point-noir-pour-les-investisseurs-en-georgie-1134705>
- Mandaria, T. (2024, mai 31). Chinese consortium to build a deep-sea port in Anaklia, Georgia. bne IntelliNews.  
1. <https://www.intellinews.com/chinese-consortium-to-build-a-deep-sea-port-in-anaklia-georgia-327723/>
- Civil.ge. (2024, août 2). Belgian company to carry out maritime infrastructure construction works for Anaklia Deep Sea Port. Civil Georgia.  
2. <https://civil.ge/archives/618584>
- Belgian company wins tender to build Anaklia port in country's north-west, says PM (01/08/2024)  
1. <https://agenda.ge/en/news/2024/40049#gsc.tab=0>
- Denis Blin (13/04/2024) Sur la mer Noire, le très géopolitique dossier du port en eaux profondes géorgien d'Anakli.  
2. <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/ports-de-commerce/sur-la-mer-noire-le-tres-geopolitique-dossier-du-port-en-eaux-profondes-georgien-danaklia-a04d0dde-ba08-11ee-9ea4-b02fbeb9c343>