



NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN GÉORGIE

SOMMAIRE

1. <u>Infrastructures aéroportuaires</u>	P. 2-3
A. Nouvel aéroport international de Vaziani	P. 2
B. Expansion de l'aéroport international de Tbilissi	P. 3
2. <u>Infrastructures ferrovières</u>	P. 4-5
A. Middle corridor et liaisons ferroviaires-portuaires	P. 4
B. Modernisation et impacts environnementaux	P. 5
3. <u>Infrastructures portuaires</u>	P. 6-8
A. Projet du port d'Anaklia	P. 6-7
B. Port de Poti	P. 8
C. Port de Batumi	P. 8
4. <u>Infrastructures routières</u>	P. 9
A. Construction de la route Batumi–Sarpi	P. 9
B. Projet routier Kvesheti-Kobi	P. 9
5. <u>Bibliographie</u>	P. 10

1. Infrastructures aéroportuaires

1.1 La construction du nouvel aéroport international de Vaziani

La Géorgie engage un projet structurant avec la construction du nouvel aéroport international de Vaziani, dont la mise en service est envisagée à l'horizon 2031 et le début du chantier pour 2027. Situé à environ 25 kilomètres de Tbilissi, sur le site actuel d'un aérodrome militaire, ce nouvel équipement a vocation à remplacer l'aéroport international actuel de la capitale, aujourd'hui limité par des contraintes d'espace et par l'environnement urbain du site. Le projet, dont le coût est estimé à plus de 1,2 milliard de dollars et qui bénéficie notamment du soutien de la Banque asiatique de développement, s'inscrit dans un nouveau master plan pour le développement du secteur aéroportuaire géorgien. L'objectif est de doter le pays d'une infrastructure moderne et de grande capacité capable d'accompagner durablement la croissance du trafic aérien, tout en dépassant les limites techniques et foncières de l'aéroport actuel.

Conçu comme un hub régional majeur, l'aéroport de Vaziani devrait atteindre une capacité d'environ 20 millions de passagers par an d'ici 2050. Une première phase du projet viserait déjà à accueillir environ 10 millions de passagers, avant une expansion progressive sur les décennies suivantes. Cette nouvelle infrastructure permettra de répondre à l'augmentation soutenue du tourisme, au développement du trafic de correspondance et à la progression du fret aérien. Alors que plus de 70 compagnies aériennes desservent déjà la Géorgie en 2025, la plateforme ambitionne de renforcer la connectivité internationale du pays et de positionner Tbilissi comme un point nodal stratégique entre l'Europe de l'Est, le Moyen-Orient et l'Asie centrale.

Le projet s'inscrit ainsi dans une vision de long terme articulant attractivité économique, compétitivité logistique et rayonnement international. Il pourrait également favoriser la création d'un hub logistique et renforcer l'intégration de la Géorgie dans les grands corridors de transport eurasiatiques. Malgré certaines interrogations sur le réalisme des prévisions de trafic ou sur les implications stratégiques du déplacement d'une base militaire, un large consensus existe sur la nécessité d'accroître les capacités aéroportuaires du pays afin de soutenir la croissance du tourisme, du commerce et des échanges internationaux.



Rencontre de la ministre géorgienne Mariam Kvrivishvili de l'économie et du vice-ministre chinois des transports à Londres en novembre 2025.

1.2 L'expansion de l'aéroport international de Tbilissi

Dans l'attente de la mise en service de Vaziani, l'aéroport international de Tbilissi (TBS) fait l'objet d'un programme d'extension significatif entre 2026 et 2028. Le groupe TAV Airports, filiale du groupe ADP, investit 150 millions de dollars afin d'augmenter la capacité annuelle de la plateforme à 10–15 millions de passagers. Cet investissement vise à répondre aux besoins immédiats liés à la croissance du trafic, tout en assurant la transition vers la future infrastructure. La concession de TAV est prolongée jusqu'à l'ouverture du nouvel aéroport, garantissant une continuité dans la gestion, la planification et la mise en œuvre des travaux. Le projet prévoit l'agrandissement du terminal existant de 19 500 m², permettant une meilleure fluidité des flux de passagers. De nouvelles passerelles d'embarquement seront installées afin d'améliorer les conditions d'accueil et de réduire les temps d'attente. L'ajout de comptoirs d'enregistrement supplémentaires contribuera également à absorber l'augmentation du trafic.

Par ailleurs, le développement de nouvelles zones commerciales renforcera la dimension économique de la plateforme, en diversifiant les revenus non aéronautiques et en améliorant l'expérience passager. L'ensemble de ces mesures vise à optimiser la capacité et la qualité de service de l'aéroport actuel avant la transition vers Vaziani.



Inauguration du nouveau Taxiway E en présence de la ministre géorgienne de l'économie

En parallèle de l'extension du terminal, des travaux de modernisation des infrastructures aéronautiques sont engagés dès 2025. Ils comprennent notamment l'expansion des voies de circulation, avec la création du « Taxiway E », destinée à fluidifier les mouvements d'appareils entre la piste et les aires de stationnement. Cette amélioration est essentielle pour réduire les temps de roulage et augmenter la capacité opérationnelle. Le projet prévoit également la construction de nouveaux parkings pour avions gros-porteurs, renforçant la capacité d'accueil des vols long-courriers et du fret international. Enfin, 100 000 m² de revêtement artificiel sont renouvelés afin d'améliorer la sécurité, la durabilité et la performance des surfaces aéroportuaires. Ces travaux techniques constituent un levier central pour optimiser l'efficacité globale de la plateforme.

2. Infrastructures ferroviaires

2.1 Middle corridor et liaisons ferroviaires-portuaires

La mise en place du Middle Corridor revêt une importance stratégique majeure depuis le début de la guerre en Ukraine, qui a affaibli les routes traditionnelles passant par la Russie et le Belarus. Dans ce contexte, la Géorgie joue un rôle clé en tant que pays de transit. En 2023, le volume de fret transporté via ce corridor a atteint 2,7 millions de tonnes, soit une hausse de 86% par rapport à 2022 (1,46 million de tonnes). En 2024, ce volume a bondi à environ 4,1 millions de tonnes sur 11 mois (+63 % vs 2023), avec 50 500 EVP transportés (+2,6 fois). Aujourd'hui, 25 entreprises de 11 pays participent à ce projet, conférant une dimension résolument internationale et nécessitant une coopération régionale étroite. La modernisation des infrastructures ferroviaires constitue ainsi un pilier essentiel de la stratégie logistique géorgienne, à l'échelle nationale et régionale.



Middle Corridor

Des trains réguliers ont été mis en place entre le port de Poti (Géorgie) et Bakou (Azerbaïdjan), acheminant des conteneurs vides dans les deux sens. Ces services offrent des délais et tarifs prédéfinis, facilitant la planification des rotations et réduisant les temps d'attente aux terminaux. Une récente visite d'une délégation azerbaïdjanaise sur la côte géorgienne de la mer Noire a permis d'observer la modernisation du port de Batoumi, axée sur l'intermodalité rail-port. L'objectif est d'harmoniser les opérations portuaires et ferroviaires pour absorber un fret accru via la ligne Bakou-Tbilissi-Kars (BTK), inaugurée en 2017. Les discussions ont porté sur l'extension de cette ligne, après des travaux de réparation et de modernisation réalisés par l'Azerbaïdjan sur le tronçon géorgien de 184 km, portant sa capacité annuelle de 1 à 1,5 million de tonnes (jusqu'à 5 millions post-2024).

2.2 Modernisation et impacts environnementaux

Les représentants de Georgian Dream, parti au pouvoir, saluent l'achèvement d'un vaste projet de modernisation ferroviaire, qualifié d'un des plus importants investissements dans les transports (1 milliard de lari, soit environ 330 millions d'EUR). Confié à une entreprise chinoise, il inclut : 40 km de nouvelles infrastructures et 90 km de voies ; un tunnel à double tube de 8 300 m près de Kvishkheti (Shida Kartli), 10 ponts, 6 tunnels et ~100 ouvrages d'art ainsi que de nouveaux systèmes de signalisation, centralisation et cantonnement ; 3 gares et sous-stations supplémentaires.

Résultats : trains de fret allongés (47 à 57 wagons), alourdis (2 800 à 3 600 tonnes) ; temps de trajet Tbilissi-Batoumi réduit de 30 minutes ; fret accéléré de 4 heures en zone montagneuse ; coûts d'exploitation -10%. Capacité globale multipliée par 1,8 : de 27 à 48 millions de tonnes/an.



Le premier ministre géorgien prenant la parole lors d'un événement dédié à l'inauguration du projet de modernisation le 24 décembre 2025

Malgré ces avancées économiques, les travaux ont généré des glissements de terrain et une érosion des sols, liés aux creusements de tunnels. En octobre 2025, des habitants ont saisi l'Asian Development Bank (ADB), mais la plainte a été classée sans suite : « Les préjudices allégués ne relèvent pas du champ d'examen de conformité et ne concernent pas les composantes financées par la BAD ».

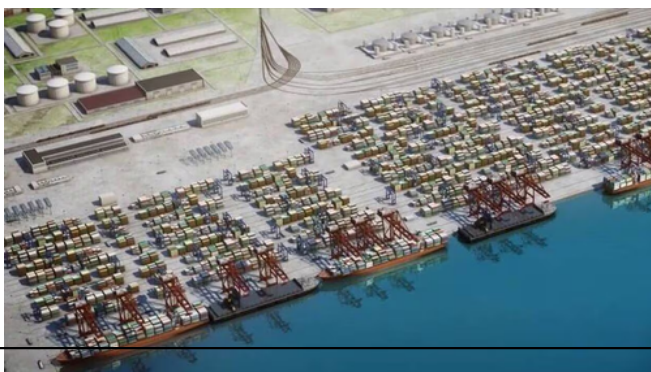
3. Infrastructures portuaires

3.1 Projet du port d'Anaklia

Au carrefour entre l'Asie et l'Europe et disposant d'une large ouverture maritime sur la mer Noire à l'ouest, la Géorgie se situe sur le tracé le plus court des « Nouvelles Routes de la Soie » et dispose de l'opportunité de devenir un nœud de transport essentiel du commerce mondial. L'augmentation de la capacité de transit du pays est conditionnée au développement de ses infrastructures portuaires et à l'amélioration de la connectivité du territoire : l'exploitation pleine et entière de l'accès du pays à la Mer Noire étant notamment limitée par les capacités restreintes des deux principaux ports du pays, situés à Poti et à Batoumi. La décision gouvernementale, en 2017, de développer le premier port en eau profonde du pays sur le site d'Anaklia répond donc à cette double nécessité.

Le développement du port d'Anaklia représente l'un des objectifs stratégiques les plus cruciaux pour la Géorgie, visant à se positionner comme une alternative viable au contournement de la Russie via le Middle Corridor, à s'intégrer davantage dans la mondialisation et à diversifier ses sources de revenus. Longtemps, le projet a stagné en raison d'une instabilité politique, de difficultés économiques, de contraintes géopolitiques et de divisions au sein de la classe politique. Par exemple, Bidzina Ivanishvili, l'homme le plus riche de Géorgie et figure incontournable pour la réalisation de grands projets, n'a jamais jugé le port d'Anaklia viable, préférant investir dans l'expansion du port existant de Poti. De plus, sa proximité avec la frontière de la région séparatiste d'Abkhazie pose un risque sécuritaire potentiel. À partir de 2014, différents consortiums se sont succédé sans jamais aboutir. Selon un représentant de l'« Anaklia Development Consortium », M. Kakulia a supposé qu'Ivanishvili percevait dans ce projet une menace potentielle vis-à-vis de la Russie et de ses ports en mer noire, créant ainsi des obstacles artificiels pour ne pas la froisser.

Cependant, en décembre 2022, le Premier ministre d'alors, Irakli Garibashvili, a annoncé la reprise de la construction avec 51% des parts détenues par le gouvernement. En 2023, deux finalistes émergent : un consortium sino-singapourien (China Communications Construction Company Limited et China Harbor InvestmentnPte) et une entreprise suisse-luxembourgeoise (Terminal Investment Limited Holding). En 2025, 150 millions de GEL sont dédiés aux infrastructures maritimes, avec l'embauche de l'entreprise belge Jan De Nul pour ces travaux.



Projet du port d'Anaklia

En 2024, le ministre de l'Économie, Davitashvili, annonce de fortes chances pour que CCCC remporte l'appel d'offres, mais à ce jour (mars 2026), aucun vainqueur n'est officiellement désigné et aucun accord n'est signé. Plusieurs explications expliquent ce contretemps : selon Civic Idea, CCCC est majoritairement détenue par un groupe contrôlé par l'État chinois, violant les critères d'éligibilité excluant les entités où l'État détient plus de 30% du capital. HSBC a refusé de fournir les garanties financières nécessaires, et la dégradation des relations avec les partenaires occidentaux fait craindre des sanctions impactant la rentabilité et l'objectif de pôle majeur du transit Chine-Asie centrale-Europe.

Les travaux préparatoires progressent sous financement étatique : l'entreprise belge Jan De Nul, engagée en 2024, réalise le dragage du chenal jusqu'à 16 m de profondeur (fin prévue au printemps 2027) et la construction du brise-lames principal. Le budget 2026 prévoit 50 millions de GEL pour l'infrastructure hydraulique (réduit des 150 millions initiaux) et 45 millions pour une route d'accès de 18 km, avec des investissements renforcés en 2027. Aucune signature n'a été conclue avec CCCC (favori en mai 2024 pour 49% des parts), les négociations étant bloquées sur six points clés depuis septembre 2025 ; le gouvernement (51 %) avance donc seul.

La Géorgie a par ailleurs remporté son procès arbitral contre l'ancien consortium ADC en 2024. Une intervention est prévue début 2026 pour stabiliser le sol, suivi d'une plus grande en juillet. Le brise-lames et le dragage principal s'achèveront fin 2026/début 2027, avant la construction du quai principal. La phase 1 vise une capacité de 600 000 EVP/an (équivalente à 7,8 millions de tonnes), positionnant Anaklia comme terminus ouest du Middle Corridor. CCCC reste sous sanctions américaines depuis 2021 pour liens avec le complexe militaro-industriel chinois, et fait l'objet de soupçons de corruption (ex. : Bangladesh en 2018). Sa filiale China Road and Bridge Corporation, active en Géorgie (autoroute Ubisa-Shorapani et contournement de Tsnori), est impliquée dans le projet. Des discussions avec un nouveau partenaire ont été évoquées début 2025, sans avancée confirmée à ce jour.



Carte de la Géorgie avec distances depuis Anaklia

3.2 Port de Poti

Le port de Poti, principal hub maritime de Géorgie sur la côte est de la mer Noire, gère environ 80% du trafic conteneurs national grâce à ses 15 postes d'amarrage, un linéaire de quai de 2 900 mètres, 20 grues et 17 km de voies ferrées internes, pour une capacité actuelle d'environ 500 000 EVP/an. Acquis en 2011 par APM Terminals (filiale de Maersk), il a bénéficié d'investissements supérieurs à 130 millions USD pour moderniser ses infrastructures, automatiser les opérations et renforcer l'intermodalité rail-port, pivot essentiel du Middle Corridor. En 2020, APM a lancé un plan d'extension en eau profonde de 250 millions USD en deux phases : la phase 1 (achèvement 2026) construira une digue de 700 m et un quai polyvalent de 400 m à 13,5 m de profondeur, traitant vrac sec et +150 000 EVP/an pour accueillir des navires jusqu'à 9 000 EVP ; la phase 2 ajoutera un quai conteneurs de 300 m avec 3 grues STS, doublant la capacité totale à plus de 1 million EVP/an d'ici 2028.



Port de Poti

Avec un trafic en hausse de 25% en 2024 (~450 000 EVP), Poti se positionne comme alternative fiable à Anaklia (16 m profondeur, 600 000 EVP phase 1), via des trains réguliers Poti-Bakou-Tbilissi réduisant les délais de 2-3 jours, malgré la concurrence future sur le fret Chine-Europe.

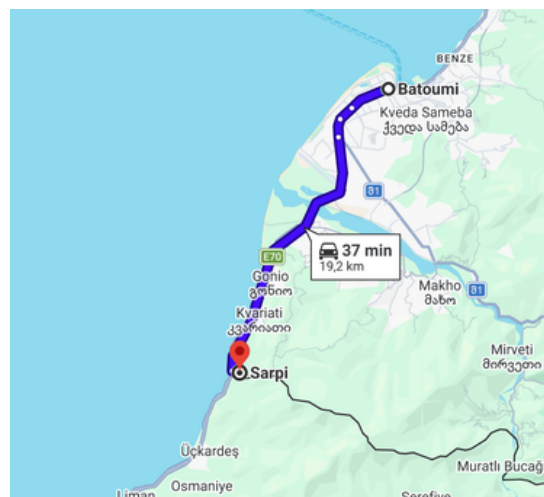
3.3 Port de Batumi

Le Port de Batoumi, situé sur la côte géorgienne de la mer Noire, connaît depuis plusieurs années une modernisation soutenue qui renforce son rôle stratégique dans le corridor transcaspien reliant l'Asie centrale à l'Europe. Sa capacité annuelle dépasse désormais les 6 millions de tonnes, avec une progression notable du trafic de produits pétroliers légers en provenance du Kazakhstan, du vrac sec, des conteneurs et du nombre d'escales de navires. Les investissements portent sur le renouvellement des équipements de manutention, l'introduction de nouvelles grues, l'optimisation des terminaux spécialisés ainsi que la digitalisation des opérations à travers l'implémentation d'un Terminal Operating System visant à améliorer la fluidité logistique, la planification et la traçabilité des flux. Contrairement à d'autres infrastructures stratégiques financées par des budgets publics, le développement du port repose principalement sur des capitaux privés : depuis 2008, sa gestion est assurée par Batumi Sea Port LLC, contrôlée par Batumi Oil Terminal LLC, filiale de KazTransOil, elle-même intégrée au groupe national kazakh NC KazMunaiGaz. Les investissements proviennent donc essentiellement de cet acteur énergétique kazakh, complétés par des partenariats technologiques notamment avec le groupe italien DBA Group pour la modernisation numérique des opérations portuaires. Cette gouvernance privée, adossée à des intérêts énergétiques kazakhs, positionne Batoumi comme un hub énergétique et logistique clé sur la mer Noire, intégré dans une stratégie plus large de connectivité multimodale avec les réseaux ferroviaires et routiers géorgiens et le « Middle Corridor ».

4. Infrastructures routières

4.1 Construction de la route Batumi–Sarpi

Le 25 septembre 2025 la Banque asiatique de développement (BAD) a approuvé un prêt de 360 millions de dollars destiné à moderniser le dernier tronçon critique de l'autoroute Est-Ouest de Géorgie, reliant Batoumi à la frontière turque à Sarpi. Ce projet de 11 km, conçu selon les standards des autoroutes trans-européennes, vise à renforcer la résilience climatique de l'infrastructure grâce à la stabilisation des pentes, la protection contre les chutes de rochers, un drainage optimisé, la lutte contre l'érosion et la protection de 500 mètres de littoral de la mer Noire.



Carte de la distance actuelle entre Batoumi et Sarpi

Il complète les investissements précédents de la BAD dans le réseau routier géorgien, incluant les contournements de Kobuleti et Batoumi, le corridor Nord-Sud Kvesheti–Kobi et des routes secondaires, pour un total dépassant 1,1 milliard de dollars. Au-delà de la construction, le projet soutient la modernisation des systèmes de gestion des infrastructures routières, la transition vers des pratiques à faible émission de carbone, et le renforcement de la sécurité routière, notamment via la formation et l'équipement du laboratoire de ponts de l'Université technique de Géorgie.

4.2 Projet routier Kvesheti-Kobi



Kvesheti-Kobi sur la carte

Le projet routier Kvesheti-Kobi vise à transformer une section clé du corridor nord-sud géorgien en améliorant la sécurité, la continuité et la connectivité de l'infrastructure routière dans la région montagneuse du Caucase. Il prévoit la construction d'une route bitumée à deux voies de 23 km, comprenant cinq tunnels et cinq ponts, ainsi que la réhabilitation d'un autre pont existant, pour un coût total d'environ 1,24 milliard de lari (≈ 475 USD). Le tronçon principal du projet est dominé par un tunnel de 9 km de long et 15 m de diamètre, le plus important du pays, construit à l'aide de tunneliers modernes pour minimiser l'impact environnemental.

Ce tunnel et les autres ouvrages permettront de réduire le temps de trajet entre Kvesheti et Kobi à 15 minutes, contre environ 1 heure actuellement, tout en assurant une circulation sûre toute l'année, y compris pendant les hivers rigoureux où les routes historiques sont fréquemment fermées en raison des chutes de neige et des avalanches.

BIBLIOGRAPHIE

- “ADB Announces Tender For Development Plan Of Vaziani Airport”, BM.ge <https://bm.ge/en/news/adb-announces-tender-for-development-plan-of-vaziani-airport>
- “New Tbilisi airport to handle 18 million passengers, PM says”, Front News <https://frontnews.ge/en/news/irakli-kobakhidze-vazianshi-tbilisis-akhali-saertashoriso-aeroporti-minimum-18-mln-mgzavrze-ikneba-gatvlili>
- “New Tbilisi airport to receive first passengers in 2031”, Vestnik Kavkaza <https://en.vestikavkaza.ru/news/New-Tbilisi-airport-to-receive-first-passengers-in-2031.html>
- “Georgian PM announces new international airport will be developed in capital city of Tbilisi”, Imedi News <https://info.imedi.ge/en/tourism/1182/georgian-pm-announces-new-international-airport-will-be-developed-in-capital-city-of-tbilisi>
- “Gov’t Extends TAV Airports’ Tbilisi Airport Management Contract by 5 Years; USD 150 MLN Expansion Announced”, BM.ge <https://bm.ge/en/news/govt-extends-tav-airports-tbilisi-airport-management-contract-by-5-years-usd-150-mln-expansion-announced>
- “Tbilisi Airport to Double Capacity to 10 MLN Passengers with \$150 MLN Expansion”, BM.ge <https://bm.ge/en/news/tbilisi-airport-to-double-capacity-to-10-mln-passengers-with-150-mln-expansion-kvrivishvili>
- “Georgia Signs Deal with French Company to Expand Tbilisi Airport”, Xinhua <https://english.news.cn/20260116/e95ccf57a7c345b4b6b9d878a778d41e/c.html>
- “Georgia Announces \$7 Billion Transport and Infrastructure Investment Plan to 2032”, Georgia Today <https://georgiatoday.ge/georgia-announces-7-billion-transport-and-infrastructure-investment-plan-to-2032>
- Civil Georgia, Article d’archives sur les développements politiques et réformes en Géorgie. <https://civil.ge/archives/715937>
- CRECG (China Railway Engineering Corporation Group) Article d’actualité portant sur les développements du projet routier Kvesheti-Kobi et les partenariats internationaux, publié le 11 février 2025. <https://www.crecg.com/zgztywz/cs11/10210606/2025021110100668973/index.html>

BIBLIOGRAPHIE

- Gnomon Wise Publication: “The Unrealized Anaklia Port Project – Strategic Importance and Challenges”: June 2025.
<https://gnomonwise.org/public/storage/publications/June2025/K0iE4buWVd7fdMwvB87P.pdf>
- Kvesheti-Kobi Road (site officiel). <https://kveshetikobiroad.ge/en/>
- NBI Open Journals NBI Journal Article: “Middle Corridor” Transit Route and Black Sea Security. <https://nbi.openjournals.ge/index.php/nbi/article/view/10329/9956>
- RailMarket.com Actualité : lancement du train bloc régulier Poti-Bakou par les chemins de fer géorgiens et azerbaïdjanaï dans le contexte du Middle Corridor.
<https://fr.railmarket.com/news/freight-rail/50004-middle-corridor-georgian-and-azerbaijani-railways-launch-regular-poti-baku-block-train?region=sa>
- Transparency International Georgia, Analyse sur le port d’Anaklia et la réputation des entreprises chinoises impliquées. <https://transparency.ge/en/post/anaklia-port-be-built-chinese-company-suspicious-reputation>
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Rapport de l’Agence ferroviaire de Géorgie, 11 novembre 2024. <https://unece.org/sites/default/files/2024-11/Rail%20Transport%20Agency%20of%20Georgia%20UNECE%20112024%200.pdf>