Fondation Jean Jaurès

International

LA MER CASPIENNE, UNE CONTRÉE OUBLIÉE AU CŒUR D'INTÉRÊTS STRATÉGIQUES INCONTOURNABLES

Solène Leperchois

20/07/2026

Souvent négligée dans les analyses géopolitiques, la mer Caspienne est au cœur des grandes tensions contemporaines. Solène Leperchois, chargée de mission au secteur International de la Fondation, démontre que ce bassin caspien joue un rôle clé dans les conflits ouverts en Ukraine et en Iran. Par ailleurs, il est également central dans les enjeux énergétiques, à l'heure où les puissances voient la sécurité de leurs approvisionnements en hydrocarbures comme un enjeu de souveraineté.

En 1991, la chute de l'URSS entraîne la création de nouveaux États aux abords de la mer Caspienne. Les ressources de cette mer, qui était depuis des décennies un pré carré irano-soviétique, deviennent alors objets de convoitise des cinq États littoraux. Parmi ces derniers, trois États sont nouvellement créés sur les débris de l'URSS : l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan. En parallèle, la Russie et l'Iran, partenaires stratégiques, ont recours à cet espace maritime pour leurs défis internationaux actuels respectifs. Loin d'être une mer négligeable sur le plan géopolitique, la Caspienne est au cœur des enjeux actuels, entre guerres et approvisionnement énergétique.

La Caspienne, une mer singulière

D'un point de vue géographique, la mer Caspienne est en réalité le plus grand lac d'eau salée au monde, avec une superficie de 360 000 km^2. Cette vaste étendue d'eau constitue une pierre d'achoppement pour le droit international. En effet, cette mer a été pendant des décennies considérée par l'URSS et l'Iran comme un « lac irano-soviétique », dont les deux États voisins administraient la gestion. Ce qu'on appelle aujourd'hui la mer Caspienne a été longtemps régi par des traités conclus entre les deux entités politiques en 1921 et 1940. C'est au moment de la chute de l'URSS que la question du statut de ce bassin hydrique se pose plus clairement en droit

international. Le 21 décembre 1991, les nouveaux États indépendants du littoral caspien signent la Déclaration d'Alma-Ata, affirmant ainsi leur respect des accords juridiques internationaux hérités de l'époque soviétique concernant le statut de la mer Caspienne.

Cependant, les trois nouveaux États riverains de la Caspienne contestent rapidement les traités conclus entre l'Iran et l'URSS, arguant qu'ils ne traitent que d'enjeux liés à la pêche et à la navigation et non de la question de l'exploitation des fonds marins. Or, ces derniers sont riches en hydrocarbures. De plus, ils rappellent que ces traités n'ont jamais défini le véritable statut de ce bassin : la « mer Caspienne » était-elle une mer ou un lac ? La réponse à cette question charrie des conséquences juridiques et donc politiques majeures.

C'est finalement en 2018, après des décennies de tentatives de négociations, qu'un accord sur le statut légal de la mer Caspienne est signé par les cinq États concernés. Il est alors décidé que la Caspienne n'est ni une mer internationale classique – soumise aux règles de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) – ni un lac partagé. Il s'agit d'un espace au régime juridique unique combinant des zones de souveraineté nationale et un espace commun réservé exclusivement aux cinq pays riverains. La convention consacre alors un régime juridique *sui generis*. Par ailleurs, cet accord impose en particulier la « non-présence dans la mer Caspienne de forces armées n'appartenant pas aux parties ». Autrement dit, l'objectif de l'Iran et de la Russie est clair : éviter que des navires battant pavillons occidentaux ne circulent dans ce pré carré pour garder le contrôle sur cet espace stratégique à de nombreux égards.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

Abonnez-vous

De la mer Noire à la Caspienne : le repli tactique de la flotte russe

La mer Caspienne est devenue un bastion déterminant dans deux conflits actuels : la guerre en Ukraine d'une part et la guerre en Iran d'autre part.

Initialement, le plan d'invasion de Vladimir Poutine prévoyait une offensive majeure en Ukraine depuis la mer Noire, axe alors jugé prioritaire dans le cadre de son « opération militaire spéciale »

lancée en 2022. C'était toutefois occulter la capacité d'adaptation des forces ukrainiennes. Bien que dépourvu de flotte opérationnelle, Kiev a su rétablir un équilibre des forces sur le théâtre maritime. En effet, sur ce terrain, la guerre en Ukraine montre un paradoxe : c'est un conflit entre deux États, mais qui se joue de manière asymétrique. Sans posséder de grands navires de guerre, l'Ukraine a réussi à paralyser la puissante flotte russe. Pour y parvenir, Kiev déploie une stratégie aussi économique qu'efficace : depuis ses côtes, elle frappe les bâtiments ennemis jusqu'à 300 kilomètres de distance. Cette résilience repose sur l'emploi d'outils de détection et d'armements relativement bon marché, mais hautement destructeurs, tels que les radars, les drones maritimes et les missiles antinavires. L'exemple de l'île des Serpents, située au large d'Odessa, est à ce titre marquant : l'île a été capturée dès le premier jour de la guerre, le 24 février 2022, par les forces russes, mais celles-ci ont été contraintes de s'en replier quelques mois plus tard, le 30 juin 2022, sous la pression des frappes ukrainiennes. Par ailleurs, au fur et à mesure de l'avancement du conflit dans le temps, la Russie a de plus en plus de difficulté à réapprovisionner sa flotte. Pour ce faire, Moscou devrait faire venir des navires issus de ses flottes positionnées dans la Baltique ou en mer du Nord. Or, ce n'est pas possible. Dès le début du conflit, la Turquie a annoncé faire appliquer les effets de la Convention de Montreux (1936), interdisant le passage de navires en temps de guerre par les détroits du Bosphore et des Dardanelles. En conséquence, Moscou a entrepris de basculer sa flotte de bateaux de petite taille vers la mer Caspienne *via* des fleuves et canaux afin d'éviter les attaques ciblées ukrainiennes[1].

Pour la Russie, le redéploiement de sa flotte vers la mer Caspienne poursuit un double objectif : cibler l'Ukraine tout en protégeant davantage son équipement militaire. En effet, le 2 juin 2026, l'armée ukrainienne déclarait que les Russes avaient tiré des missiles de croisière Kalibr depuis la mer Caspienne. Ce *modus operandi* avait également été utilisé pendant l'intervention russe contre l'État islamique en Syrie en 2017.

Toutefois, si la mer Caspienne peut sembler de prime abord une zone plus sécurisée pour la flotte russe, ce n'est pas le cas et Moscou est tout de même victime d'attaques ciblées dans le bassin caspien. Le 7 mai dernier, l'armée ukrainienne a diffusé *via* le réseau social Telegram l'image d'un bateau russe qu'un de ses drones aurait détruit. Toujours selon l'Ukraine, le navire en question serait une corvette de classe Karakourt en mesure d'envoyer des missiles de croisière de type Kalibr[2]. Avec une portée de plus de 2000 kilomètres, ce type de missile est actuellement l'atout ultime de la Russie en termes d'armement.

Les forces ukrainiennes ne se contentent pas de cibler des navires en mer Caspienne, mais également des lieux stratégiques de la puissance russe, tels que les raffineries ou les plateformes pétrolières. En détruisant les infrastructures clés de la chaîne de production des hydrocarbures

russes, l'Ukraine espère pouvoir affaiblir son ennemi également dans sa capacité économique. Dans un article datant du 10 avril 2026, le journal *Kyiv Independent* a affirmé que les autorités ukrainiennes ont annoncé avoir mis hors d'état de nuire deux plateformes de forage dans la partie russe de la mer Caspienne. Le journal précise ne pas avoir pu vérifier l'information[3]. Néanmoins, il ne s'agirait pas d'un cas isolé. Un an auparavant, le 19 décembre 2025, c'est également une plateforme pétrolière appartenant à l'entreprise d'État russe Lukoil qui a été ciblée et détruite par des drones, selon les services de sécurité de Kiev[4].

La Caspienne au cœur de l'alliance de nécessité irano-russe

Suite à l'offensive israélo-américaine du 28 février dernier, Téhéran tire parti de sa façade maritime caspienne pour s'approvisionner en aide logistique et militaire de la part de Moscou. La Russie et l'Iran sont partenaires sur la scène internationale, comme en témoigne la signature en 2025 d'un traité de partenariat à la suite d'un rapprochement bilatéral intensif depuis trois ans. S'ils sont loin d'être alignés en tous points, les deux États partagent des points de vue géopolitiques convergents. Cependant, un facteur de coopération corollaire les rend indispensables l'un à l'autre : les deux pays sont soumis à des sanctions occidentales. La Russie l'est depuis l'annexion de la Crimée en 2014 et l'invasion de l'Ukraine en 2022 ; l'Iran, en raison de son programme nucléaire à visée militaire, selon l'administration Trump. Les États-Unis se sont d'ailleurs retirés en 2018 de l'accord sur le nucléaire civil iranien, le *Joint Comprehensive Plan of Action* (JCPOA), signé par le P5+1 en 2015.

Par conséquent, Téhéran, sous le feu des attaques israéliennes et états-uniennes, se fait ravitailler en marchandises, telles que du blé, du maïs, de l'alimentation pour les animaux *via* la Caspienne. Néanmoins, ce ne sont pas les seuls biens échangés : Moscou livrerait également des composants de drones et Poutine aurait également proposé l'envoi de drones imbrouillables et une formation pour que les Iraniens en maîtrisent l'utilisation[5]. Si ce n'est pas cette aide russe qui permettrait une remise à neuf de l'arsenal militaire iranien, ce type d'échange démontre l'importance stratégique de la mer Caspienne pour l'Iran. Ces échanges sont à double sens, puisque l'Iran livre la Russie en drones Shahed et en munitions. Comprenant la dimension stratégique de la mer Caspienne pour l'Iran, Tsahal a bombardé des bateaux iraniens en mars dernier[6].

Même si l'activité en mer Caspienne est très opaque, il a été constaté que le transport maritime a beaucoup augmenté dans un sens nord-sud depuis ces derniers mois. Qu'ils soient russes ou iraniens, les navires de ces pavillons coupent généralement leur transpondeur – un dispositif électronique permettant de contrôler le trafic maritime par satellite. De plus, rappelons que la mer Noire est interdite de navigation pour tout État non riverain, ce qui rend le trafic maritime caspien

hermétique à tout regard extérieur.

La mer Caspienne, une mine d'or en hydrocarbures

La mer Caspienne est immensément riche en gaz et en pétrole[7].

Pays	Réserves de pétrole offshore (millions de barils)*	Réserves de gaz naturel offshore (milliards de m^3)*
Azerbaïdjan	3 196	653,19
Kazakhstan	4 206	55,16
Turkménistan	526	63,26

* Pour l'année 2023 (exprimées en réserves 2P, soit le cumul des réserves prouvées et probables). NB : Prenons en compte le fait qu'à cause des contestations frontalières historiques avec l'Iran et l'Azerbaïdjan dans le sud, l'exploration a été bloquée ou gelée pendant des décennies. Les investisseurs internationaux ont évité la zone *offshore* turkmène tant que le statut juridique n'était pas clair. Selon la potentielle résolution du conflit, les ressources prouvées et probables établies par l'Energy Information Administration (EIA, Agence d'information sur l'énergie) peuvent être amenées à changer. De plus, il faut retenir que, si la convention de 2018 a bel et bien défini des secteurs nationaux dans la mer Caspienne, elle a également prévu un espace commun à tous. Il est difficile d'évaluer les réserves de pétrole et de gaz s'y trouvant. Par ailleurs, l'Iran est exclu de ce décompte *offshore* régional, car, en raison du litige frontalier persistant dans le sud, aucun grand gisement *offshore* n'y est officiellement stabilisé ou attribué à l'Iran dans les standards internationaux de l'EIA.

Depuis les crises pétrolières de la fin du XX^{e} siècle, les États prennent de plus en plus conscience de la nécessité vitale d'avoir des approvisionnements en ressources énergétiques sécurisés. Cette sécurité passe par le contrôle des flux de transit (les pipelines), des sources (les gisements), mais également par la diversité des origines géographiques d'importation.

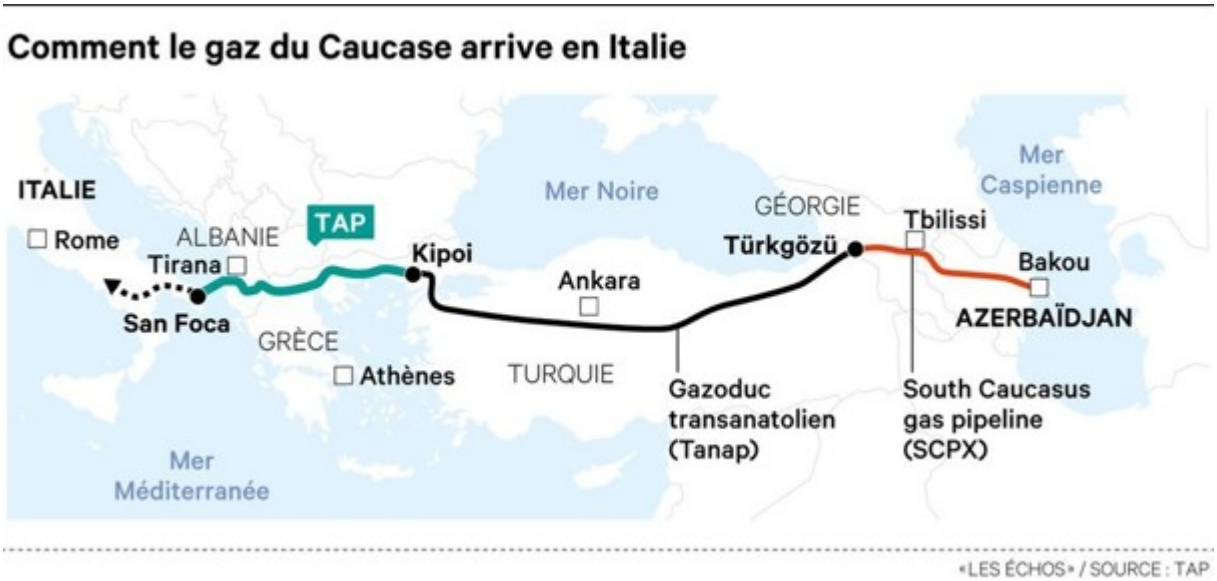
C'est pourquoi la zone caspienne est apparue comme une oasis énergétique à portée de pipelines, notamment pour la Chine et l'Union européenne dès 1991. Exploitée par les majors occidentales avant la formation de l'URSS, la richesse des fonds marins de la Caspienne (en

mettant de côté les hydrocarbures russes et iraniens) a été redécouverte comme une manne énergétique providentielle lors de la chute de l'URSS.

L'Europe et le Corridor sud : la quête inachevée de l'indépendance gazière

Ces immenses ressources suscitent donc des velléités d'appropriation qui se manifestent par des initiatives politiques.

L'Union européenne (UE) est la première puissance tentant d'arrimer l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan dans le camp occidental en poussant tout d'abord à la signature d'un traité sur la Charte de l'énergie en 1994. En tant que puissance normative, l'UE cherchait ainsi à établir un cadre juridique pour promouvoir une coopération à long terme dans le secteur de l'énergie, et ainsi s'assurer la mainmise sur une partie des ressources des États parties. Toujours dans les années 1990, l'UE lance le projet de gazoduc Nabucco visant à alimenter le réseau gazier européen par le gaz issu du gisement gazier azéri *offshore* nommé Shah Deniz II, au large de Bakou. Le projet est progressivement abandonné en raison du manque d'alignement des États européens. C'est le choix du consortium du gisement de Shah Deniz II en 2012 pour le projet de gazoduc TAP (*Trans Adriatic Pipeline*), reliant la Bulgarie à l'Italie *via* l'Albanie et la Grèce, qui a officiellement marqué l'abandon du projet Nabucco[8].



Source : *Les Échos*.

Le gazoduc TAP relie la ville turque de Kipoi à l'Italie du Sud *via* l'Albanie. À la frontière turque, il se connecte au TANAP (*Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline*), qui traverse toute la Turquie, lui-même

relié en Géorgie au SCPX (*South Caucasus Pipeline Extended*) en provenance de la mer Caspienne. Mis bout à bout, ces trois tronçons pleinement opérationnels forment le « Corridor gazier sud-européen ». Le gaz qui alimente cet ensemble de pipelines provient du terminal de Sangatchal.

Zoom : le terminal de Sangatchal, une infrastructure critique du hub caspien
Situé à une cinquantaine de kilomètres au sud de Bakou, le terminal de Sangatchal est un hub de l'industrie pétrolière et gazière de l'Azerbaïdjan et de la mer Caspienne. D'une part, il permet d'exporter du pétrole *via* l'oléoduc BTC (Bakou-Tbilissi-Ceyhan) jusqu'à la ville de Ceyhan en Turquie, sur la Méditerranée. D'autre part, il s'agit du point de départ d'exportation de gaz *via* le corridor gazier sud-européen. Le pétrole brut et le gaz naturel arrivent au terminal par des conduites sous-marines distinctes. Ils y sont alors traités et stabilisés, le gaz étant purifié pour correspondre aux standards du marché mondial. Le terminal de Sangatchal traite le pétrole et le gaz issus de tous les actifs de British Petroleum (BP) dans le bassin de la mer Caspienne, à savoir les gisements de Chirag, d'Azeri-Chirag-Guneshli (ACG) et de Shah Deniz, tout en recevant du pétrole tiers en provenance du Kazakhstan et du Turkménistan. Ce terminal est également stratégique, car il remplit une mission de stockage des hydrocarbures afin de sécuriser les approvisionnements.

L'offensive chinoise sur la côte est de la Caspienne

Néanmoins, les ressources des fonds marins de la mer Caspienne apparaissent également aux yeux de la Chine comme une aubaine pour diversifier son approvisionnement énergétique. Si la Chine a commencé à investir au Kazakhstan en achetant de nombreux gisements gaziers et pétroliers, elle s'est ensuite attelée à sécuriser l'acheminement des hydrocarbures jusqu'en Chine en construisant des oléoducs : discuté dès 1993, le premier projet de pipeline reliant le Kazakhstan à la Chine est entré en exploitation en 2006. Cet oléoduc transporte du pétrole d'Atyraou sur le littoral caspien jusqu'à Alashankou, ville chinoise à la frontière entre les deux pays. Néanmoins, uniquement une infime partie du pétrole du gisement *offshore* de Kashagan passe par ces pipelines.

En effet, la production pétrolière actuelle du Kazakhstan est dominée par deux gisements terrestres géants situés au nord-ouest du pays et par un gisement *offshore* en mer Caspienne : le gisement de Kashagan. L'immense majorité de ce pétrole de Kashagan est injectée dans l'oléoduc du *Caspian Pipeline Consortium* (CPC). Ce dernier relie le gisement kazakh de Tengiz au port russe de Novorossiysk sur la mer Noire, où l'or noir est chargé sur des tankers à destination de l'Europe.

Toutefois, le fait que la majorité du pétrole *offshore* de Kashagan soit exporté *via* le CPC contrôlé par la Russie expose le Kazakhstan aux soubresauts géopolitiques régionaux. En novembre 2025, une attaque de drone ukrainien contre le terminal du CPC à Novorossiysk a mis en lumière la vulnérabilité de ce corridor. En réaction, le Kazakhstan a annoncé dès le mois suivant rediriger une partie du pétrole de Kashagan vers la Chine[9]. Parallèlement, Astana cherche à s'émanciper de la tutelle russe en augmentant la part de ses exportations *via* l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC)[10].

Ces réorientations stratégiques face aux tensions russes démontrent à quel point la mer Caspienne est un espace riche en ressources, mais structurellement enclavé. Le contournement des infrastructures héritées de l'ère soviétique fait ainsi de ce bassin fermé un foyer permanent de rivalités géopolitiques et logistiques.

Les réserves *offshore* du Turkménistan (sud-est de la Caspienne) reposent sur trois gisements clés : Cheleken (majeure partie du pétrole), Makhtumkuli (essentiel du gaz) et Dostloug, un site mixte cogéré avec l'Azerbaïdjan depuis un accord de partage signé en 2021.

Le gaz *offshore* est acheminé pour une grande majorité vers la Chine *via* le Gazoduc est-ouest, partant de Shatlik, dans la province de Mary, jusqu'à la ville turkmène de Belek, sur le littoral caspien. Là, le gaz est injecté dans le méga-gazoduc transnational « Turkménistan-Ouzbékistan-Kazakhstan-Chine », coconstruit par le Turkménistan et la Chine. Une ligne D, après les lignes A, B et C déjà existantes, est prévue à la construction pour 2028. Cependant, le Turkménistan cherche également à diversifier davantage ses exportations de gaz naturel vers l'Afghanistan, le Pakistan et l'Inde *via* le projet de gazoduc prévu nommé TAPI (Turkménistan-Afghanistan-Pakistan-Inde). Enfin, à travers des accords de *swap*, le Turkménistan livre également l'Irak *via* l'Iran et ambitionne de livrer l'Europe *via* le potentiel gazoduc sous-marin transcaspien, dont il est peu probable qu'il voie le jour[11].

Concernant le pétrole turkmène, bien moins abondant, la destination de ses exportations est plus compliquée à identifier.

La stratégie de Moscou pour évincer les acteurs tiers de son étranger proche

Toutefois, la Russie ne voit pas d'un très bon œil l'arrivée d'acteurs étrangers dans ce qu'elle considère être sa zone d'influence post-URSS. Moscou tente donc une politique de réappropriation de la mer Caspienne au tournant des années 2000 avec l'arrivée de Vladimir Poutine au pouvoir.

Dès son accession au pouvoir, Vladimir Poutine entreprend dans un premier temps de reprendre le contrôle du CPC, unique oléoduc du territoire russe à échapper encore au monopole de l'entreprise publique de transport d'hydrocarbures Transneft. En refondant le secteur énergétique russe, le Kremlin substitue au modèle privé des oligarques des champions nationaux alignés sur ses intérêts. Le consortium CPC est ainsi resté une exception libérale jusqu'à ce que Moscou profite d'un projet d'extension pour en phagocyter la gouvernance. En transférant ses parts à Transneft et en poussant Oman à céder les siennes en 2008, l'État russe s'impose comme le principal décideur de ce pipeline stratégique. En parallèle, les recours au chantage fiscal et au blocage de projets permettent à Moscou de neutraliser l'influence des compagnies occidentales et d'accéder à son but : faire main basse sur l'infrastructure. Cette reprise en main musclée était centrale pour la souveraineté russe en mer Caspienne, car le CPC est l'artère qui transporte la majorité du pétrole kazakh vers l'Europe, garantissant ainsi au Kremlin un droit de regard absolu sur l'évacuation des hydrocarbures de la région.

La Russie s'impose également comme l'hégémon de la région caspienne *via* une instrumentalisation du droit (*lawfare*), en initiant et façonnant le cadre juridique de la mer Caspienne. Que ce soit avec la Convention-cadre de Téhéran de 2003[12] ou la Convention sur le statut juridique de la mer Caspienne de 2018[13], Moscou parvient à faire signer aux États riverains de la Caspienne des accords qui peuvent en réalité servir à n'importe quel État signataire de droit de veto sur tout projet concernant la Caspienne pour des motifs environnementaux. Ce mécanisme a directement servi à battre en brèche les ambitions de l'Union européenne dans les années 2000 et 2010, lorsqu'elle envisageait de construire un gazoduc transcaspien (mentionné ci-dessus) afin d'acheminer les immenses réserves de gaz turkmènes vers le marché européen, en contournant la Russie et l'Iran. Certes, selon la convention de 2018, les parties sont autorisées à poser des câbles et pipelines sur le fond marin (article 14, alinéa 1), mais cette disposition est conditionnée au respect des normes à vocation de préservation environnementale de la Convention-cadre de 2003 (article 14, alinéa 2) dont les décisions doivent être prises à l'unanimité. De surcroît, l'article 15 de la convention de 2018 interdit « toute activité portant atteinte à la diversité biologique » du bassin. Il s'agit d'une clause si large que la Russie comme l'Iran peuvent facilement l'instrumentaliser pour bloquer n'importe quel projet concurrent. Un événement illustre le cynisme de cet argument environnemental : le silence de Moscou et de Téhéran lors de l'accident majeur sur les pipelines du gisement kazakh de Kashagan en 2013. Bien que cette fuite ait causé un désastre écologique pour la biodiversité marine, elle n'a suscité aucune réaction politique, prouvant que la rhétorique verte n'est brandie par le Kremlin que lorsque ses intérêts géopolitiques sont menacés.

Du Corridor médian à l'INSTC : la mer Caspienne comme plaque tournante de la connectivité eurasiatique

Au-delà des seuls enjeux énergétiques, la mer Caspienne est devenue le théâtre d'une compétition pour la connectivité eurasiatique. Tout d'abord, le Corridor médian – officiellement appelé TITR (*Trans-Caspian International Transport Route*) – s'impose comme une route commerciale stratégique reliant directement la Chine à l'Europe en traversant l'Asie centrale et le Caucase[14]. Ce projet multimodal, initié en 2013 par le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et la Géorgie, traduit une volonté claire de s'affranchir du monopole de transport de la Russie en ouvrant une voie indépendante vers l'Occident. Concrètement, les marchandises partent de Chine, traversent le Kazakhstan en train, franchissent la mer Caspienne en bateau jusqu'en Azerbaïdjan, puis reprennent le rail à travers la Géorgie et la Turquie pour atteindre le marché européen.

Face à cette dynamique est-ouest, la Russie et l'Iran opposent leur propre vision du transport de marchandises, orientée dans un sens nord-sud. Avant le début des bombardements israéliens et américains sur l'Iran, les deux États étaient en voie de développement d'un projet de corridor de transport ferroviaire de marchandises nommé *International North–South Transport Corridor* (INSTC). Reliant la Russie à l'Inde, ce projet de connectivité régionale démontre la volonté russo-iranienne de se départir des dynamiques des puissances occidentales et de développer des corridors logistiques alternatifs, notamment en s'appuyant sur l'Inde *via* le port iranien de Bandar Abbas, dans le détroit d'Ormuz. Si l'INSTC s'appuie également sur des voies ferroviaires contournant la mer Caspienne par le Caucase ou l'Asie centrale, il intègre également une route transcaspienne directe reliant par cargo les ports russes et iraniens.

En définitive, cette bataille d'infrastructures confirme que la Caspienne est une zone charnière où s'entrechoquent les ambitions de désenclavement de l'Asie centrale, la quête d'alternatives logistiques de l'UE, le projet des Nouvelles Routes de la soie chinoises et la stratégie de contournement des sanctions par l'axe Moscou-Téhéran.

Conclusion

La mer Caspienne, qui, rappelons-le, n'est pas une mer au sens géographique et juridique du terme, est bien souvent oubliée dans la géopolitique actuelle. Néanmoins, les récents conflits en Ukraine et en Iran démontrent à quel point la Caspienne peut revêtir un rôle-clé dans ces conflits. De plus, si on connaît souvent le projet chinois des routes de la soie, le passage par l'espace caspien est bien souvent absent des discours. Pourtant, les ressources en gaz et en pétrole ainsi que les pipelines

transportant ces hydrocarbures sont au cœur de rivalités entre les grandes puissances actuelles. Si la mer Caspienne n'est pas la mère de toutes les batailles des médias ou des États, elle est pourtant bien au centre de l'actualité.

1. Paul Véronique, « Guerre en Ukraine : comment la Russie a perdu la bataille de la mer Noire », *L'Express*, 22 avril 2024.
2. « Guerre en l'Ukraine : Kiev annonce avoir frappé un navire russe capable de lancer des missiles en mer Caspienne », RTBF, 7 mai 2026.
3. Polina Moroziuk, « Russian drilling platforms in Caspian Sea struck, Ukraine's military says », *The Kyiv Independent*, 10 avril 2026.
4. « Shah Deniz Selects a Second Export Route Option to Europe », British Petroleum, 20 février 2012.
5. Juliette Laffont, « Drones imbrouillables, formation… La Russie a-t-elle offert son aide militaire à l'Iran ? », *L'Express*, 8 mai 2026.
6. « Israël affirme avoir détruit plusieurs navires de la marine iranienne sur la mer Caspienne », *Le Marin (Ouest-France)*, 19 mars 2026.
7. Caspian Sea Regional Analysis Brief, U.S. Energy Information Administration (EIA), 6 février 2025.
8. « Shah Deniz Selects a Second Export Route Option to Europe », British Petroleum, 20 février 2012.
9. « Le Kazakhstan déclare qu'il détournera une partie du pétrole du gisement de Kashagan vers la Chine après l'attaque ukrainienne », Boursorama, 10 décembre 2025.
10. « Le volume de pétrole de Kashagan qui sera transporté cette année par le BTC a été annoncé », Agence APA, 27 avril 2026.
11. « The main gas pipelines of Turkmenistan », ministère des Affaires étrangères du Turkménistan, 29 janvier 2017.
12. *Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea*, Téhéran, 4 novembre 2003 (entre Azerbaïdjan, Iran, Kazakhstan, Russie et Turkménistan).
13. *Convention on the Legal Status of the Caspian Sea*, entre Azerbaïdjan, Iran, Kazakhstan, Russie et Turkménistan, 12 août 2018.
14. Frédéric Lasserre et Olga V. Alexeeva, « Le corridor ferroviaire Nord-Sud (INSTC) : une vision iranienne de la connectivité ? », *Revue internationale stratégique*, 2024, pp. 43-55.