

LA TURQUIE : FUTUR HUB ÉNERGÉTIQUE DE L'EUROPE ?

Pierre Chuvin

Armand Colin | « *Revue Tiers Monde* »

2008/2 n° 194 | pages 359 à 370

ISSN 1293-8882

ISBN 9782200924621

Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2008-2-page-359.htm>

!Pour citer cet article :

Pierre Chuvin, « La Turquie : futur Hub énergétique de l'europe ? », *Revue Tiers Monde* 2008/2 (n° 194), p. 359-370.

DOI 10.3917/rtm.194.0359

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



LA TURQUIE : FUTUR *HUB* ÉNERGÉTIQUE DE L'EUROPE ?

Pierre CHUVIN *

La Turquie, faible productrice d'hydrocarbures, est importante comme consommatrice et transitaire dont on attend sécurité et diversification des acheminements. La réception de ces hydrocarbures par la Turquie doit résoudre le problème de la traversée ou du contournement de la Caspienne. Leur réexpédition vers l'Europe se heurte au goulet du Bosphore. Des solutions, combinant trajets terrestres et maritimes ou sous-marins, évitent de donner aux compagnies géantes et semi-étatiques russes une position clé, tout en mettant à profit leur potentiel d'hydrocarbures, ainsi le projet Nabucco. La complexité de ce jeu politique où les États-Unis jouent un rôle majeur sera accrue par l'essor de la demande chinoise.

Mots clés : Hydrocarbures, compagnies, projets, pipelines.

La Turquie n'est pas productrice d'hydrocarbures, ou très peu. Ceux-ci n'en revêtent pas moins une grande importance pour elle, en tant que pays de transit et comme consommateur. Pays de transit, elle est en position de pivot, depuis les producteurs russes, centre-asiatiques et iraniens (et même irakiens) vers l'Europe occidentale et méditerranéenne ; et pays consommateur, en développement rapide, donc aux besoins sans cesse accrus en pétrole et surtout en gaz, elle les satisfait, pour le gaz, en s'adressant à la Russie (64 %), à l'Iran (18 %), ainsi qu'à l'Algérie (14 %) et au Nigeria (4 %) (AKCOLLU, 2006 ; chiffres de 2005). Ce sont les relations ainsi engendrées entre la Turquie et ses plus proches voisins, producteurs et intermédiaires, qui feront l'objet des remarques qui suivent.

* Professeur des Universités, Paris X-Nanterre, directeur de l'Institut français d'études anatoliennes (Istanbul).

Nous nous efforcerons de décrire le réseau complexe des dépendances en matière d'approvisionnement, qui tient à la multiplicité des acteurs tant fournisseurs qu'acheteurs, en insistant sur les acheminements qui font aujourd'hui de la Turquie un intermédiaire obligé. Nous terminerons sur deux interrogations qui pourraient remettre en cause le schéma de la prospérité attendue non seulement par les producteurs mais aussi par les pays transitaires : l'évaluation des ressources de l'Asie centrale d'une part et l'intérêt économique d'une exportation vers l'est et le sud-est, et non plus vers l'ouest et le nord-ouest.

I – LA COMPLEXITÉ DES DÉPENDANCES

L'acheminement des hydrocarbures implique les pays producteurs, les pays consommateurs principaux, destinataires ultimes du flux, et les pays transitaires (qui sont aussi consommateurs). Sa situation géographique place la Turquie au cœur de ce processus.

1 – La multiplicité des acteurs

Une mosaïque d'États issus de l'URSS est concernée par la production et/ou le transport des hydrocarbures : deux républiques caucasiennes sur trois (Géorgie, Azerbaïdjan) et trois sur cinq des républiques centre-asiatiques (Kazakhstan, Ouzbékistan, Turkménistan). Leur émancipation par rapport à l'actuelle Fédération de Russie, elle-même acteur de premier plan, est plus ou moins effective. De notre point de vue, les relations entre ces États se caractérisent par l'utilisation du géant gazier russe Gazprom (cf. encadré), semi-étatique, comme outil politique. La Russie contrôle le contournement nord de la Caspienne, et l'Iran, qui pose des problèmes spécifiques, le contournement sud. La troisième république centre-asiatique exportatrice de gaz, l'Ouzbékistan, semble jusqu'ici tournée surtout vers la Chine et la Russie. Le Turkménistan paraît se prêter au jeu russe des accords d'exclusivité, tout en négociant âprement ses tarifs. En revanche, l'Azerbaïdjan, très proche à tous égards de la Turquie, avec laquelle il n'a cependant pas de frontière commune ¹, s'efforce de dépendre le moins possible des acheminements russes pour ses exportations. Après l'Ukraine en 2005 (BLAGOV, 2005) et début 2006, la Géorgie a fait l'objet de pressions de la part des Russes dans les premiers jours de 2007, alors que le prix du gaz russe qu'elle importe était relevé de 110 à 235 dollars les 1 000 m³, que le pompage du gaz azéri de Shah-Deniz connaissait des retards et que les autorités russes mettaient en garde la Turquie contre toute velléité d'aide à la Géorgie ² (*Radikal*, 03/01/07).

Une préoccupation majeure de tous les pays producteurs est donc de sécuriser leur réseau d'exportation, tandis que les acheteurs cherchent à éviter une

1 - Seule la province du Nahçivan (Nakhitchevan) est sur quelques kilomètres limitrophe de la Turquie mais, totalement enclavée par ailleurs dans l'Arménie et l'Iran, elle n'a pas de communication directe avec le reste du pays.

2 - Le jeu des coupures de gaz en cas de litige est pratiqué aussi à l'occasion par l'Iran vis-à-vis de la Turquie (en janvier 2007 et à nouveau en janvier 2008), ce qui ne manque pas de surprendre alors que ce pays, politiquement dans une situation délicate, cherche à briser son isolement par des accords avec la Turquie pour des fournitures de gaz (en fait, dans ce cas précis, l'Iran voulait prévenir une revente du gaz à Israël).

trop grande dépendance vis-à-vis d'un fournisseur, producteur ou transitaire, qui se trouverait en situation de monopole. Pour les uns comme pour les autres, il est essentiel de diversifier les approvisionnements tout en limitant si possible le nombre des transitaires, et de choisir ceux-ci parmi des pays « fiables » – qui ne sont pas forcément les mêmes pour les deux partenaires.

Les principales compagnies

Gazprom, semi-public, le premier producteur de gaz mondial, désormais en partenariat avec Rosneft et LUKoil (pétroliers), va bénéficier dans les prochaines années de la mise à niveau progressive des prix du gaz sur le marché intérieur russe avec les prix mondiaux (on passera de 45 à 125 dollars les 1 000 m³). Il fournit un peu plus du quart du gaz consommé en France. Ce groupe dynamique investit peu dans la recherche et préfère profiter des résultats obtenus par d'autres groupes, que sa position semi-étatique lui permet de contraindre à partager ; LUKoil, privé, en voie d'absorption par Gazprom, est présent à Karatchaganak (15 %) et s'intéresse au gisement iranien géant d'Azadegan.

L'Américain Chevron-Texaco est à la fois le principal membre du Caspian Petroleum Consortium (CPC) et un acteur de premier plan à Tengiz (50 %) et désormais en Azerbaïdjan. L'acquisition par Chevron d'Unocal (Union Oil Company of California) en 2005 comprend un intéressement de 10,3 % dans l'Azerbaïdjan International Operating Company (AIOC) engagée dans la mise en œuvre, en Caspienne, du projet *off shore* Azeri-Chirag-Gunashli (ACG). La phase I du projet d'extraction de brut ACG a commencé en février 2005 et aurait atteint une moyenne de 600 000 barils par jour en 2007, visant un million de barils/jour en 2009 (<http://www.chevron.com>). Chevron a aussi (toujours *via* Unocal) des intérêts dans le Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC).

BP Amoco est présent en Azerbaïdjan, TotalFinaElf en Azerbaïdjan (pétrole et gaz – une part de 10 % à Shah-Deniz) et à Kashagan (pétrole) ; ENI, par sa filiale Agip, à Karatchaganak (et rappelons son rôle dans la construction du Samsun-Ceyhan).

2 – Le rôle essentiel du géant russe Gazprom

Or, depuis l'éclatement de l'URSS, la multiplication des États indépendants a entraîné celle des pays de transit, donc des coûts et des risques. On comprend alors que Gazprom, fragilisé en direction de l'ouest par l'émancipation des pays du glaciaire soviétique, ait formé le projet de contourner l'obstacle en allant très au nord, grâce au *North European Gas Pipeline* (NEGP, 1 200 km), parti de Russie vers l'Europe du Nord (l'Allemagne avant tout) en passant sous la Baltique – et en court-circuitant les intermédiaires (États baltes, Pologne), qui protestent naturellement. À l'achèvement de ce projet, prévu pour 2012, la capacité d'exportation du NEGP atteindrait 55 milliards de m³ par an, soit environ la moitié de la consommation européenne prévue à cette date, par deux conduites jumelles, la première entrant en service dès 2010.

Les Russes, Gazprom en tête, sont donc engagés dans une partie complexe à l'échelle, sinon planétaire, du moins de l'Europe occidentale et des pays riverains

de la Baltique, mais aussi du Japon et de la Chine – concernant celle-ci, à la fois sur sa façade maritime et dans ses régions occidentales, où l'industrialisation du Xinjiang, autour de sa capitale Urumqi, bat son plein. La Chine serait au XXI^e siècle le deuxième plus gros consommateur de pétrole, après les États-Unis (LOCATELLI, 2004). L'année 2007 a commencé sous le signe du premier producteur mondial de gaz, Gazprom, avec une importante couverture médiatique ³. La Fédération de Russie reste le géant pétrolier et gazier de la région, avec 38 % des réserves mondiales prouvées de pétrole, 16 % des réserves de gaz ; elle est le premier producteur mondial de gaz et le deuxième pour le pétrole, fournissant plus du tiers du gaz consommé par l'Europe (LOCATELLI, 2007).

La question des acheminements (et des investissements qu'ils réclament, sur des distances souvent considérables) est compliquée par l'incertitude fréquente sur l'importance des gisements et les possibilités d'extraction, et donc sur l'aptitude des producteurs à satisfaire durablement la demande.

II – LA TURQUIE : UN PARTENAIRE OBLIGÉ ?

Le transport des hydrocarbures depuis le bassin caspien vers l'Europe occidentale ou les États-Unis peut se faire à travers la mer Noire, en débouchant en Méditerranée par les détroits du Bosphore et des Dardanelles, mais cette solution pose de multiples et graves problèmes (engorgement des détroits, menaces sur l'environnement). Ces difficultés ont incité les exportateurs à chercher des contournements terrestres pour assurer le passage de la mer Noire à la Méditerranée : soit par l'ouest, à travers les Balkans, soit par l'est, en empruntant l'isthme très large que constitue l'Anatolie orientale, de la région de Samsun sur la mer Noire à celle d'Adana sur la Méditerranée. On examinera les problèmes liés au tracé, puis ceux de l'approvisionnement des conduites ; dans l'une et l'autre catégorie, les tableaux des projets et des réalisations sont très mobiles.

1 – Les difficultés liées aux Détroits

C'est pour les routes, les plus nombreuses, venant de l'est de la mer Noire, depuis les arrière-pays russe et centre-asiatiques, aux terminaux de Novorossiisk et Soupsa, que la Turquie, par ses détroits du Bosphore et des Dardanelles, est jusqu'ici un intermédiaire privilégié – voire obligé. Mais les Détroits, en particulier le Bosphore, sont engorgés. Pourtant, la route maritime paraît de prime abord évidente, qu'il s'agisse des hydrocarbures de Russie ou d'Asie centrale : les tankers partent des terminaux du nord-est de la mer Noire, Novorossiisk en Russie qu'alimentent le gisement de Tengiz au Kazakhstan et les champs pétrolifères de l'Oural, de même que Soupsa en Géorgie, approvisionné par l'oléoduc Bakou-Soupsa ; puis ils traversent la mer Noire en diagonale, franchissent les deux détroits turcs, et arrivent en Méditerranée sans rupture de charge. Mais cette situation de transitaire soulève des problèmes d'ordre technique et écologique :

3 - Voir le *Courrier international* du 8 au 14 février 2007 et le dossier du *Spiegel*, « Der Staat Gasprom », du 5 mars 2007.

- D'ordre technique : cette route est saturée depuis longtemps (BAZIN et PÉROUSE, 2004). La traversée du Bosphore, sinueux, large seulement de 700 m en son point le plus étroit, est accomplie par des méthaniers et tankers toujours plus volumineux (ils peuvent dépasser 250 mètres en longueur) et plus nombreux (50 % de trafic en plus dans les trois dernières années). Quant aux pipelines, terrestres ou sous-marins, d'évitement de ce goulet, ils doivent être prémunis contre le risque sismique.

- D'ordre écologique : la liste des accidents survenus à l'occasion de la traversée du Bosphore est longue. Istanbul est dans une situation aberrante. Mégapole de 15 millions d'habitants, voire plus, elle est traversée par une voie d'eau internationale au trafic surchargé, difficile et dangereuse, sur laquelle les Turcs ont une autorité limitée en vertu des accords de Montreux de juillet 1936 (ils ne peuvent pas, en particulier, imposer aux navires de prendre un pilote pour la traversée). Les accidents sont nombreux, souvent spectaculaires et parfois tragiques. Selon un rapport de la Chambre de commerce maritime, en cinquante ans il y a eu 385 accidents dans le Bosphore, 85 dans les Dardanelles et 35 dans la mer de Marmara⁴. Il est donc devenu urgent de mettre en place des itinéraires de délestage pour arrêter la croissance de ce flux et si possible le diminuer.

2 – Les projets de contournement par voie terrestre

a – Les routes de l'Anatolie occidentale et des Balkans

Pour contourner les Détroits par voie terrestre, la solution la plus simple a été aussi la plus vite abandonnée : un pipeline pouvait relier un petit port turc sur la mer Noire, Kiyiköy, à un autre port turc, à créer, Ibrice, dans le golfe de Saros, au nord-ouest des Dardanelles. Mis à l'étude en 1994, accueilli par une salve de critiques de la part des écologistes, ce projet soulevait des difficultés d'ordre politique, plaçant la Turquie en position-clé, et d'ordre matériel, la mer Égée étant particulièrement dangereuse et riche en récifs. L'augmentation du trafic allant de pair avec une augmentation des risques, un accident écologique dans cette zone aurait pu être une catastrophe pour le tourisme, vital pour la Turquie égéenne comme pour la Grèce. Le projet Kiyiköy-Ibrice semble donc enterré depuis juin 2004.

D'autant mieux enterré qu'un projet parallèle, surnommé le « pipeline orthodoxe », d'après la religion dominante dans les trois pays concernés, Russie, Bulgarie, Grèce, semble, lui, en voie de réalisation, si les accords passés en mars 2007 sont suivis d'effet : de Burgas en Bulgarie à Alexandroupolis en Grèce, cette brève conduite (280 km), pour un coût relativement modeste (783 millions d'euros) comme sa capacité de transport (35, puis 50 millions de tonnes par an), tracée au plus près de la frontière avec la Turquie, évite de laisser aux mains d'un seul gardien les clés de l'approvisionnement en brut de l'Europe du Sud, et de l'exportation du brut russe. Le danger écologique et touristique reste néanmoins le même que dans le projet précédent et l'énorme et vétuste raffinerie de Burgas – la plus grande des Balkans – est extrêmement polluante (elle a été rachetée par

4 - Bulletin de l'OUI « electroui », n° 0, octobre 2000, d'après le quotidien *Özgür Bakış* du 12/04/2000, à la suite de l'échouage d'un bateau le 9 avril ; c'était le troisième accident en quatre mois.

LUKoil, lui-même en « partenariat stratégique » avec Gazprom). Le tracé Burgas-Alexandroupolis n'est pas, on l'a dit, le meilleur s'il s'agit simplement d'éviter le Bosphore ; mais il se comprend mieux s'il vise aussi à limiter le contrôle turc sur les exportations russes d'hydrocarbures.

Le transport du gaz rencontre les mêmes obstacles, mais on les négocie autrement. Le souci de diversification paraît bien être le maître mot d'entreprises qui cherchent à se prémunir tous azimuts, comme le montre un tronçon de gazoduc (296 km), en service depuis quelques mois au moment de son inauguration le 18 novembre 2007 : branché sur le réseau turc, alimenté en gaz azéri, il file tout droit vers l'ouest depuis la région de Bursa (Karacabey), par Bandirma, Biga, passe sous la mer de Marmara au débouché des Dardanelles et, après Keşan, franchit la frontière gréco-turque vers Ipsala, rejoint enfin Komotini en Thrace occidentale, pour parvenir, plus tard (en 2011 ?), jusqu'à Athènes, traverser le Péloponnèse puis l'Adriatique, sortir en Italie à Otrante. Il pourra théoriquement desservir toute l'Europe méridionale, si son débit (11,5 milliards de m³ par an) et la production azérie le lui permettent.

b – Les routes de l'Anatolie orientale : oléoducs

Presque à l'autre bout du pays, un troisième projet (*Transanatolian Project - TAP*) est en train de prendre corps. Un oléoduc reliant Samsun (sur la côte turque de la mer Noire) à Ceyhan (ex-Yumurtalik, ex-Ayas, sur la Méditerranée, port proche d'Adana), d'une longueur de 555 km, a été mis en chantier le 24 avril 2007. Il devrait être réalisé en deux ans pour un coût d'environ deux milliards de dollars et avoir, à plein régime (en 2011), une capacité de 70 millions de tonnes de brut. Il rejoindra un autre oléoduc, entré en service en juillet 2006, le Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC), qui achemine du brut azéri vers les mêmes terminaux. Conçu avec l'appui des États-Unis pour éviter à la fois la Russie et ses « alliés » caucasiens (Arménie, provinces dissidentes de Géorgie), long de 1 768 km, le BTC est provisoirement le deuxième du monde pour la longueur, mais devrait bientôt être très largement dépassé. Il a été construit de 2002 à 2005, pour un coût de 3,6 milliards de dollars ; au prix d'aberrations géographiques, il évite soigneusement toute zone d'influence russe ; il exporte le brut du gisement sous-marin Azeri-Chirag-Guneshli, avec une capacité de 130 000 à 140 000 barils par jour de brut (à titre de comparaison, le Bakou-Soupsa n'a qu'un débit de 115 000 barils par jour). Cet apport de pétrole ne répond pas à un manque en Europe, où les pays consommateurs, Turquie comprise, ont pris des engagements d'achat dépassant leurs besoins (AKCOLLU, 2006, p. 30) : il est largement réexporté vers les États-Unis. Les Turcs estiment que le débit rendu possible par les deux oléoducs Samsun-Ceyhan et Burgas-Alexandroupolis permettrait de diminuer de moitié la circulation des tankers dans le Bosphore.

c – Les routes de l'Anatolie orientale : gazoducs

Le gazoduc *Blue Stream*, à travers la mer Noire, d'Arkhipo-Osipovka (Fédération de Russie, district de Krasnodar) jusqu'à un terminal proche de Samsun, parcourra au total 1 213 km dont 373 sous-marins, à des profondeurs qui peuvent atteindre 2 100 m. Il a été inauguré en novembre 2005 par trois chefs d'État ou de gouvernement, Vladimir POUTINE, Recep Tayyip ERDOGAN et Silvio BERLUSCONI (en

raison du rôle d'ENI dans sa réalisation). Depuis la côte turque (pontique) il filera vers Ankara et enfin Ceyhan, où l'on aménage un gigantesque terminal gazier et pétrolier, qui pourra aussi traiter les livraisons du Moyen-Orient (il recevait le brut de Kirkouk depuis 1978) et bien sûr l'apport du BTC, arrivant directement dans un port ouvert sur l'ensemble de la Méditerranée et non plus sur une seule de ses parties, la mer Égée. Des propositions russes ont été renouvelées pour augmenter le débit du gazoduc existant et le doubler par un second *Blue Stream*. Telles sont les déclarations de Sergei KUPRIANOV, porte-parole de Gazprom, rapportées par le quotidien turc *Radikal* du 28 novembre 2006, assorties d'une offre de stratégie à long terme qui ferait de la Turquie, selon le porte-parole, le principal corridor pour les exportations russes de gaz vers l'Europe, ce pays lui-même étant aussi un gros consommateur. Le pays s'équipe rapidement pour le chauffage au gaz de ville, qui a supplanté le chauffage au lignite dont l'odeur âcre était si caractéristique naguère des hivers d'Istanbul. Mais cela crée une dépendance supplémentaire, particulièrement sensible l'hiver, vis-à-vis de la Russie. Le rapprochement russo-turc noté par Fiona HILL et Ömer TASPINAR (2006) ne va pas sans ambiguïtés. Au-delà de la Turquie, c'est l'Europe du Sud-Est qui est visée, ainsi qu'Israël et, à terme, le Proche-Orient.

Un projet complémentaire serait encore plus ambitieux (et aurait l'aval des Russes) : un pipeline sous-marin partant de Ceyhan rejoindrait Ashkelon en Israël et de là s'acheminerait « *on shore* » vers Eilat, évitant aux transporteurs maritimes l'attente au canal de Suez qui n'est accessible qu'à des tankers de 190 000 tonnes, alors que des tankers de 500 000 tonnes peuvent charger à Eilat. Le trajet des hydrocarbures vers l'Extrême-Orient serait considérablement accéléré (un mois de moins escompté grâce au seul Samsun-Ceyhan d'après *Radikal*, 20 et 25 avril 2007) et l'encombrement du Bosphore réduit. En direction de l'Europe, avec le NEGP sous la Baltique, Gazprom disposerait ainsi de deux réseaux complémentaires de distribution de son gaz. *Blue Stream* facilite les exportations russes, sans toutefois que la dépendance des clients à l'égard d'un seul fournisseur s'accroisse forcément.

En effet, de même que le gazoduc *Blue Stream* a un « double » pétrolier, le BTC pétrolier est doublé jusqu'à Erzurum par un gazoduc, *South Caucasus Pipeline*, ou *Shah-deniz Pipeline*, ouvert fin 2006, utilisant le même tracé que le BTC ; il pourrait non seulement transporter le gaz des riches champs sous-marins dont l'Azerbaïdjan revendique la propriété (Shah-Deniz), mais aussi, grâce à des prolongements sous la Caspienne, le gaz (et le pétrole) des pays transcaspiens, à commencer par ceux du Kazakhstan (grâce à l'oléoduc Aktau-Bakou) et du Turkménistan. Mais ces projets sont handicapés par le contentieux entre Azerbaïdjan et Turkménistan sur la définition des eaux territoriales de la Caspienne. Ils se heurtent à l'hostilité russe, qui cherche à orienter l'exportation des hydrocarbures transcaspiens vers le nord et non pas vers l'ouest. Localement, ils n'échappent pas à des risques multiples : insécurité due, sur le territoire turc, aux activités insurrectionnelles du Parti des travailleurs du Kurdistan, le PKK, tensions politiques dans les pays caucasiens, et problèmes environnementaux posés par la traversée de zones sismiques et les canalisations sous-marines.

III – LA TURQUIE : UN PARTENAIRE PARMI D'AUTRES ?

Pour faire pièce au *Blue Stream* et échapper à la dépendance qu'il induirait vis-à-vis d'un seul producteur-fournisseur, à l'horizon 2009-2012 on prévoit la construction, par un consortium européen, du gazoduc Nabucco qui relierait la Turquie à l'Autriche, aboutissant au *hub* de Baumgarten, *via* la Bulgarie, la Roumanie et la Hongrie. Une autre alternative consisterait à promouvoir la route vers et à travers la Chine. Le consortium Nabucco se compose des compagnies gazières des cinq pays traversés, en premier lieu le turc Botaş, et inclut l'allemand RWE en sixième position.

1 – Le projet Nabucco

Nabucco serait alimenté d'une part par le gazoduc Tabriz-Erzurum (pour le gisement iranien de Pars-sud) et de l'autre par le « Caucase sud » (équivalent du BTC pétrolier pour le gaz azéri) ; à travers ce dernier, il serait en outre connecté au gazoduc sous-marin transcaspien – si celui-ci est réalisé. Par ce double, voire triple branchement, le projet Nabucco parachèverait la diversification de son réseau de collecte. Il réduirait encore la dépendance européenne vis-à-vis du gaz russe ou acheminé par la Russie. Ce gazoduc de 3 300 km et d'un coût estimé de 4,6 milliards d'euros devrait fournir, à terme, environ 30 milliards de m³ de gaz par an, dont un peu plus de la moitié serait livrée aux pays européens depuis l'Autriche.

Le chantier débiterait en 2009 pour établir dans un premier temps la liaison depuis Ankara jusqu'à Baumgarten en Autriche, permettant une ouverture à débit réduit (8 milliards de m³) ; en amont d'Ankara, le gazoduc utiliserait provisoirement les liaisons existantes, en attendant l'achèvement de ses conduites propres (2012-2013). Enfin la construction de stations de compression (à partir de 2015) permettrait d'atteindre la pleine puissance du système... Ce projet, lui non plus, n'échappe pas au risque d'être surdimensionné par rapport à la fois à l'offre et à la demande (AKCOLLU, 2006, p. 9).

La dimension politique du projet, qui est lié à l'intégration de la Turquie dans l'Europe, est soulignée par le problème de la participation de Gaz de France, à laquelle, en septembre 2007 et février 2008, les Turcs ont opposé leur veto, sans dissimuler qu'il s'agit d'une mesure de rétorsion aux lois françaises sur le génocide arménien et à l'opposition résolue de Paris à l'adhésion à la Turquie à l'Union européenne depuis l'élection de Nicolas SARKOZY. Gaz de France, qui a retiré sa candidature, n'a donc pas été le sixième partenaire du consortium et, dans les conditions actuelles, ne sera pas le septième.

Se pose aussi la question du réalisme des projets d'exportation : comment remplir ce gazoduc ? L'Iran a déjà du mal à honorer ses contrats gaziers avec la Turquie, en raison de la vétusté de ses installations semble-t-il. Il s'agirait surtout, plutôt que d'écouler le gaz iranien, de faire transiter par l'Iran du gaz turkmène (juillet 2007). Mais jusqu'ici la Russie souhaitait s'assurer l'exclusivité de l'exportation de ce gaz et a signé à cette fin, au sommet de Turkmenbashi (ex-Krasnovodsk), le 12 mai 2007, des accords de transit avec le Turkménistan et le

Kazakhstan, utilisant le contournement de la Caspienne par le nord. Ces accords rendent-ils sans objet la construction d'une conduite sous-marine à travers la Caspienne, le *Transcaspian gas pipeline* (TCGP) ? Celle-ci est entravée actuellement par des discussions sur les quotas et par le peu d'empressement des Russes et de leurs « alliés » turkmènes à la voir se réaliser. Mais la question est plutôt de savoir si les gisements s'avéreront assez riches et d'extraction assez commode pour que les producteurs aient les moyens de tenir les engagements colossaux qu'ils prennent, d'autant que Gazprom devra aussi faire face à une demande intérieure russe croissante.

Les pays d'Asie centrale jouent un jeu complexe, mais cherchent globalement à réduire leur dépendance vis-à-vis de la Russie, que symbolise, pour le brut kazakh, le *Caspian Petroleum Consortium* (CPC), contournant la Caspienne par le nord, construit de mai 1999 à octobre 2001 (1 505 km), de Tengiz à Novorossiisk. En 2003, une conduite venant de Karatchaganak (plus au nord) s'est branchée sur celle du CPC vers Atyrau. D'où l'intérêt des Kazakhs pour un branchement, direct, à travers la Caspienne, sur le BTC, lequel, aboutissant à Ceyhan, évite en plus le passage par les Détroits. En attendant les conduites subcaspiennes, ils ont commencé à transférer par barges une partie de leur production sur la rive azérie de la mer, à destination du BTC. Le Kazakhstan n'en garde pas moins de bonnes relations avec la Russie.

2 – Les ressources, pétrolières et gazières

Ici la politique interfère fortement avec la géographie physique et la géologie. Les annonces de découverte de gisements géants ou réputés tels doivent toujours être accueillies avec prudence. Les Russes tendent à minorer, les Américains à majorer l'importance des gisements subcaspiens, lesquels ignorent par ailleurs les frontières politiques. Les principes de répartition varient selon le statut qu'on accorde à la Caspienne : mer ou lac ? En gros, si la Caspienne est un lac, ses eaux doivent être exploitées en indivision ; si elle est une mer, à chacun sa portion d'eaux territoriales, de 12 miles soit environ 22 km, une option consistant à porter la limite des eaux territoriales à 45 miles (à titre indicatif, le gisement Azeri-Chirag-Gunashli se trouve à 74,5 miles, soit 120 km) de la côte. Le partage est compliqué du fait qu'avant 1991 il n'y avait que deux États riverains, la Russie/URSS et l'Iran ; désormais ils sont cinq et leurs intérêts divergent, avant tout ceux du Turkménistan et de l'Azerbaïdjan, en position de face à face, tandis que l'Iran cherche à éviter que la portion de mer qui lui sera attribuée soit calculée au prorata de la longueur des côtes.

Pour le Kazakhstan, citons, *on shore*, les gisements de Karatchaganak, Tengiz (6 à 9 milliards de barils selon Chevron ; le sommet de la poche serait à - 3 600 mètres. *Off shore*, Kashagan, où se situerait le deuxième plus grand puits de pétrole du monde, a été découvert en 2000 et fait l'objet de controverses portant sur son importance et la qualité de son brut (soufré). Plus au sud, disputés entre Azerbaïdjan et Turkménistan, les complexes *off shore* : Chirag, Azeri, Gunashli

(pétrole) et Shah-Deniz (gaz) ⁵. BP a annoncé, en novembre 2007, avoir foré à Shah-Deniz, à plus de 7 300 m de profondeur, un puits à haute pression susceptible de produire 8 milliards de m³ par an, ou davantage. L'exploration n'est donc pas finie, comme le montrent aussi les découvertes de gisements de gaz annoncées par les géologues turkmènes, pour 2007. Mais l'évaluation des réserves est très variable (du simple au double) selon les sources et les moments. La mise en exploitation, ensuite, est susceptible de retards auxquels les gouvernements réagissent parfois avec vivacité (LÉTOLLE, 2008). Et les effets d'annonce ne sont pas toujours vérifiés, tant s'en faut.

Même quand l'évaluation est correcte, se pose le problème de l'accessibilité du gisement : la très grande profondeur de certains forages, dont on vient de voir un exemple et, pour les gisements *off shore*, la construction de plates-formes... Il faut encore s'assurer de la qualité des hydrocarbures : l'élimination du soufre crée d'énormes terrils de ce produit que le vent risque ensuite de disséminer.

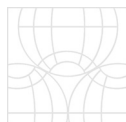
3 – Cap à l'Est et non plus à l'Ouest

La route vers l'océan Indien, si tentante, si courte, depuis le Turkménistan, *via* l'Afghanistan et le Pakistan, était, hydrocarbures en moins, l'un des enjeux de la compétition anglo-russe dès le XIX^e siècle, le « *Great Game* » ; mais la guerre en Afghanistan et l'hostilité entre l'Inde et le Pakistan la rendent aujourd'hui impraticable.

Selon le site internet (très hostile aux mollahs) *iran-resist*, la raison majeure du recul de l'influence américaine en Asie centrale au profit des Russes est l'incapacité des États-unis à contrôler l'Afghanistan, qui offrirait la plus courte voie pour l'exportation des ressources en hydrocarbures de l'Asie centrale. Même si cette explication est partielle, elle n'en recèle pas moins un fond de vérité. Une autre voie bloquée est celle qui passerait par l'Iran, vers les ports du golfe Persique...

La route vers et à travers la Chine, plus facile d'accès que le marché indien, est très longue (6 000 km), mais prometteuse ; l'industrialisation du Xinjiang (région d'Urumqi) lui donne son attrait à l'ouest et la Chine affirme déjà sa capacité à investir en Asie centrale, au Kazakhstan comme au Tadjikistan en voie de désenclavement vers l'est (LÉTOLLE, 2008). À l'est, le marché chinois pourrait facilement être atteint depuis les gisements orientaux de la Russie (Sibérie orientale, Sakhaline), ce qui résoudrait le problème de compétitivité soulevé par la distance. Enfin, le marché japonais pourrait s'ouvrir : le Japon est le premier importateur du pétrole iranien. Or, avec le dossier du nucléaire, le Japonais Inpex se retire d'Iran, où il est remplacé par le Russe LUKoil... Pour les États d'Asie centrale, le Kazakhstan avant tout, ces débouchés, qui tournent le dos à la Turquie, les émancipent aussi de la dépendance, mais non de la concurrence, russe.

5 - L'emploi pour ces gisements des dénominations azéries répond à un simple souci de commodité.



Des pays « sans ressources propres » peuvent s'enrichir en devenant pays transitaires, comme la Géorgie et la Turquie. Le BTC devrait ainsi rapporter entre 60 et 100 millions de dollars par an à la Géorgie, et 200 à 300 à la Turquie. Les droits de transit peuvent être exorbitants, comme ceux que pratique la Russie pour le gaz turkmène passant sur son territoire à destination de l'Ukraine. Des pratiques commerciales impitoyables mêlent intérêts financiers et politiques : le chantage hivernal au tarif gazier n'en est qu'une facette. Il faut aussi tenir compte des retombées indirectes : l'essor prévu de Ceyhan devrait apporter grâce au développement de la pétrochimie un relais bienvenu à la région d'Adana, la célèbre Çukurova, la « Plaine creuse », la Cilicie plane de l'Antiquité, au moment où le cours du coton, longtemps sa principale et quasi-légendaire production, est à la baisse. Les villes d'Anatolie centrale et orientale pourraient ainsi bénéficier de la manne pétrolière et gazière, autour d'un axe Samsun, Erzurum, Adana. L'édition d'Adana du quotidien national turc *Sabah* célébrait avec lyrisme, le 30 novembre 2006, le « centre d'attraction » que représenterait le BTC pour la région.

Mais le problème de la dépendance ne sera résolu que si, à côté des efforts pour diversifier les fournisseurs et assurer des acheminements économiques et multiples, les États en consentent d'autres pour développer des énergies de substitution, nucléaire iranien (...s'il est vraiment à usage civil) ou le fameux bore turc, ce combustible dont la Turquie serait le premier possesseur mondial, lorsqu'il sera maîtrisé ; ou pour mieux exploiter des sources renouvelables et écologiques (énergies éolienne et solaire) ; et aussi pour ces économies d'énergie qui apparaissent, en aval des pipelines, chaque jour plus nécessaires....

ACRONYMES

ACG: Azeri-Chirag-Gunashli

AIOC: Azerbaidjan International Operating Company

BTC: Bakou-Tbilissi-Ceyhan

CPC: Caspian Petroleum Consortium

NEGP: *North European Gas Pipeline*

TAP: *Transanatolian Project*

TCGP: *Transcaspien Gas Pipeline*

UNOCAL: Union Oil Company of California

BIBLIOGRAPHIE

AKCOLLU F. Y., 2006, *Major Challenges to the Liberalization of the Turkish National Gas Market*, Oxford Institute for Energy Studies.

BAZIN M., PÉROUSE J.-F., 2004, « Dardanelles et Bosphore. Les détroits turcs aujourd'hui », *Cahiers de géographie du Québec, Les détroits maritimes*, vol. 48, n° 135.

BLAGOV S., 2005, « Russia outmaneuvers Ukraine for Turkmen gas – for now », www.Eurasianet.org, 21/04/05.

CHUVIN P., LÉTOLLE R., PEYROUSE S., 2008, *Histoire de l'Asie centrale contemporaine*, Fayard.

HILL F., TASPINAR Ö., 2006, *La Russie et la Turquie au Caucase : se rapprocher pour préserver le statu quo ?*, IFRI.

LÉTOLLE R., 2008, « La Transition économique », *in* CHUVIN P., LÉTOLLE R., PEYROUSE S., *Histoire de l'Asie centrale contemporaine*, Paris, Fayard.

LOCATELLI C., 2005, « L'enjeu énergétique des relations entre la Chine et la Russie-Caspienne », *Revue de l'énergie*, vol. 56, n° 563, pp. 19-24.

LOCATELLI C., 2006, « Les hydrocarbures de la Caspienne et de la Russie, un potentiel très convoité », *in* BADIE B., DIDOT B. (dir.), *L'État du monde 2007*, Paris, La Découverte, pp. 72-76.