

Politique énergétique dans le Caucase

Septembre 2005

Le Caucase, du fait de sa proximité avec les grands gisements de la mer Caspienne **est un véritable carrefour énergétique**, où s'entrecroisent couloirs pétroliers et couloirs gaziers, et où le développement des axes routiers et ferroviaires est guidé par un jeu complexe d'influences étrangères. Entre, d'une part, la Russie qui continue à exercer sa domination sur son « étranger proche » et tend à considérer les gisements de la mer Caspienne comme relevant de son domaine réservé ; et d'autre part les grands Etats riverains et les grandes puissances américaines, chinoises et européennes, qui veulent détourner à leur profit les flux énergétiques en provenance d'Asie centrale, le partage des ressources pétrolière et gazière est âpre et disputé. Si les Etats-Unis peuvent bénéficier du soutien de pays amis (Géorgie, Turquie, Azerbaïdjan), l'Europe, elle, peut se targuer de jouer un rôle de premier plan dans l'aménagement du territoire caucasien, tandis que la Chine a investi massivement les puits de la mer Caspienne. La « solution caucasienne » constitue en effet une voie de détournement, permettant aux grandes puissances consommatrices d'énergie de diversifier leur source d'approvisionnement et d'éviter, ainsi, une mono-dépendance énergétique. Les couloirs d'acheminement des hydrocarbures sont nombreux et anciens dans le Caucase et peuvent être classés en trois grandes catégories : les pipelines, les axes routiers et les axes ferroviaires.

Les pipelines sont incontestablement le moyen de transport le plus efficace et sont au nombre de deux pour les oléoducs (Russie - Novorossisk - Tuapse et Bakou-Supsa) et de trois pour les gazoducs (Russie - Bakou ; Russie - Géorgie - Arménie ; et le gazoduc Azerbaïdjan-Géorgie).

Le réseau routier peut se décomposer, pour l'axe Est-Ouest, en trois routes principales (Bakou - Tbilissi, Tbilissi - Mer noire et Bakou - Nakhitchévan) et, pour l'axe Nord-Sud en quatre grandes routes (Russie - Bakou - Iran, route militaire du Caucase, Tbilissi - Erevan, Erevan - Meghri - Tabriz).

Le réseau ferroviaire est, quant à lui, peu fiable bien qu'assez étendu. Un certain nombre de projets devraient bientôt permettre d'accroître sa fiabilité.

Derrière les débats techniques sur le meilleur trajet et le meilleur mode de transport du pétrole, il apparaît que le réseau existant ne suffit pas, aujourd'hui, à satisfaire la demande des consommateurs européens ou asiatiques et des projets sont donc menés afin d'ouvrir des routes évitant autant la Russie que les régions du Sud et de l'Est soumises à de fortes tensions géopolitiques.

Deux grands projets sont actuellement en cours de réalisation :

1) **le programme Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (ou Traceca)**. Lancé dès 1993 par l'UE, avec l'accord des Etats-Unis, il ne concerne que les moyens de transport classiques : ports, réseaux routiers et ferroviaires. Il a été complété par un important volet consacré aux oléoducs baptisé *Inogate* et par un projet de corridor eurasien, surnommé fin 1996 « la Route de la soie du XXIème siècle ». Sa conception répond à une situation géopolitique troublée, voyant les deux principaux axes pétroliers bloqués, l'un par le conflit abkhaze en Géorgie, l'autre indirectement par le conflit tchéchène. L'effet cumulé de ces crises entraîna une re-définition du réseau et le basculement de l'axe Nord-Sud (avec la Russie) en faveur d'un axe Est-Ouest (avec l'Europe, la Turquie).

2) **l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan** : Cet oléoduc dont la construction a débuté en 2002 et dont l'ouverture est prévue pour octobre 2006, s'étirera sur 1740 kms, traversera 3 pays désormais proches des Etats-Unis et une zone de peuplement kurde, avant de s'achever au port de Ceyhan, sur la Méditerranée. Depuis 2000, ce projet américain de construction est

vécu comme une provocation par les pétroliers russes qui par ailleurs ont été évincés d'Iraq au printemps 2003.

Par ailleurs, les négociations ont repris pour la construction éventuelle d'un **oléoduc sous la mer Caspienne**, entre le Kazakhstan (Aktau ou Sangachal) et l'Azerbaïdjan (Bakou) ce qui, à terme, devrait permettre au réseau « Asie centrale-Caucase-Turquie » de voir le jour. A défaut, ce réseau pourrait être connecté avec une liaison maritime, notamment grâce à l'ouverture d'une ligne de ferry entre le port de Kavkaz et Bakou. Notons aussi l'existence de trois grands projets gaziers russes (les gazoducs Tabriz-Djoulfal alimentant le Nakhitchévan en gaz ; celui entre Tabriz et Erevan, offrant à l'Arménie une option par rapport à sa centrale de Metsamor ; et un gazoduc vers l'Iran). De même, il convient de relever l'existence de cinq grands projets routiers (un axe Nord-Sud entre la Russie et l'Iran ; une modernisation de la route entre Bakou et la Géorgie ; un périphérique permettant d'éviter la traversée de Bakou ; une nouvelle route créée à partir, partiellement, des pistes de BTC, permettant de relier Tbilissi à la Turquie ; la modernisation d'une liaison, sur la partie Ouest du réseau géorgien). Dans le domaine ferroviaire, ce sont les modernisations des matériels roulants azerbaïdjanais, géorgien et russe (sur l'axe Russie-Bakou-Iran) ainsi que l'ouverture d'une ligne Kars-Ahalkalaki-Tbilissi , qui devraient au final accroître le trafic.

En bref, les incertitudes géopolitiques liées à la situation instable du Moyen-Orient ont contribué à reconsidérer l'importance donnée au corridor caucasien dans les politiques énergétiques : celui-ci est de plus en plus perçu comme un « nouveau Moyen-Orient » et les volontés américaines et chinoises récemment affirmées de pénétrer ces marchés ont peut-être amené à surestimer l'importance réelle de ces régions sur la scène internationale.

Le poids du Caucase mérite en effet d'être relativisé:

- 1) les réserves de pétrole auxquelles le Caucase touche ne dépassent pas 6% des réserves mondiales
- 2) l'instabilité politique des pays caucasien ne fait pas de ce couloir caucasien une garantie de sécurité
- 3) L'Asie centrale, et dans une moindre mesure le Caucase, se trouvent enclavés au cœur du monde euro-asiatique, alors que l'essentiel du transport pétrolier se fait par voie de mer. Conséquence : les frais de transport se trouvent considérablement augmentés pour chaque baril produit dans cette région.