Une mer au croisement des flux d'énergie

Description

La région de la mer Noire doit son importance à sa position géographique stratégique, à proximité des richesses pétrolières et gazières de la Russie et de la mer Caspienne, et des marchés d'Europe centrale, orientale et méditerranéenne.



La mer Noire est aujourd'hui, de fait, la route d'exportation privilégiée des hydrocarbures russes, kazakhs et azerbaïdjanais. D'abord voie de transit du seul pétrole russe de Sibérie Orientale et des régions de la Volga et de l'Oural, elle est rapidement devenue la première route d'exportation des richesses énergétiques de la mer Caspienne. La découverte de nouveaux champs d'hydrocarbures en Azerbaïdjan et au Kazakhstan a conduit à un remodelage du système de transport, stratégiquement axé sur une route ouest-est au détriment de l'ancienne route nord-sud. Plusieurs projets d'oléoducs sont en concurrence tandis que les capacités de transit via le Bosphore atteignent leur seuil critique.

Une nouvelle donne

La mer Noire compte quatre terminaux pétroliers sur sa côte est : Novorossisk (1er port en termes de volumes) et Touapsé du côté russe, Soupsa et Batoumi en Géorgie. La route historique de transport du pétrole est la route russe venant du nord et menant aux ports de Novorossisk et Touapsé. Cependant, la découverte et le développement des richesses de la mer Caspienne à l'est l'ont marginalisée tout en confirmant et en développant l'importance des ports pétroliers de la mer Noire. Les exportations de pétrole russe et de la Caspienne transitant par la Mer Noire se sont chiffrées à 1,4 millions de barils/jour en 2000. Dans l'hypothèse où tous les projets d'agrandissement ou de construction d'oléoducs sont réalisés, la capacité moyenne d'exportation du pétrole de la Caspienne (uniquement) jusqu'aux terminaux de la mer Noire serait de 2,4 millions de barils/jour en 2015.

A l'époque soviétique, le pétrole de la Caspienne était évacué via la Russie, le long d'un seul oléoduc d'exportation Atyrau-Samara du Kazakhstan vers la Russie. Il était ensuite délivré aux ports russes de la mer Noire, après avoir été mélangé au pétrole de Sibérie Occidentale. Depuis la chute de l'URSS, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan cherchent à accroître leur propre production de pétrole et à diversifier leurs routes d'exportation, de manière à contourner la Russie. En effet, les tarifs de transit en Russie sont prohibitifs et leur pétrole y est mélangé avec un pétrole russe de moins bonne qualité. Ils souhaitent donc, avec le soutien actif de Washington, s'émanciper de Moscou et se désenclaver. La prolifération des routes d'évacuation du pétrole de la Caspienne a obligé la Russie à s'adapter à la nouvelle donne pour conserver une partie du transit sur son territoire. Dans une même logique, la Géorgie cherche à rénover ses ports et construire de nouveaux terminaux afin d'attirer les flux d'hydrocarbures.

La route russe du Nord

Transneft, la compagnie russe d'Etat de transport de pétrole, opère l'oléoduc Bakou-Novorossisk, dite "Route du Nord", mis en service en novembre 1997. Le pipeline, d'une capacité de 100 000 barils/jour, contourne la Tchétchénie depuis 1999. Il transporte essentiellement du pétrole d'Azerbaïdjan. Mélangé à du pétrole plus lourd venant d'autres régions, il est exporté à un prix moins élevé que le pétrole azerbaïdjanais évacué via Soupsa.

Afin de faire face à la concurrence, Transneft a lancé différents projets de développement de ses infrastructures. La compagnie russe a agrandi son terminal pétrolier à Novorossisk de manière à élargir le spectre de navires pouvant

charger du pétrole. Selon Transneft, les capacités du terminal seraient passées de 750 000 barils/jour à 840 000 barils/jour en 2001. Transneft a également augmenté de 100 000 barils/jour, en 2000, les capacités du segment Novorossisk-Tikhoretsk, le maillon faible du réseau. La capacité du tronçon a ainsi été portée à 800 000 barils/jour. Enfin, Transneft a annoncé vouloir utiliser des navires pétroliers plus modernes afin d'accélérer les chargements de pétrole, et construire de nouveaux réservoirs pour stocker le pétrole n'ayant pu être chargé pour cause de mauvais temps. Transneft opère également le terminal de Touapsé, connecté à la "Route du Nord". 115 000 barils/jour de pétrole ont été évacués via Touapsé en 2000. Si l'oléoduc entre Touapsé et Tikhoretsk est élargi comme annoncé par Transneft, 60 000 barils/jour de pétrole supplémentaires pourraient être exportés via ce port.

Du côté géorgien

Des terminaux pétroliers ont été construits à Soupsa et Batoumi. Les installations portuaires de Soupsa ont été achevées en 1999. Du pétrole offshore d'Azerbaïdjan (champ de Gouneshli-Cirag-Azeri) produit par l'AIOC (Azerbaidjan International Operating Company, consortium de 10 compagnies pétrolières et de SOCAR, l'entreprise pétrolière d'Etat) est acheminé via un gazoduc Bakou-Soupsa. Ce pétrole aurait pu être évacué par la "Route du Nord", mais aurait perdu en valeur suite à un mélange avec le pétrole russe de Sibérie ou de l'Oural/Volga. Les partenaires de l'AIOC (BP est opérateur du projet) semblent aujourd'hui privilégier le projet Bakou-Ceyhan au détriment d'une augmentation des capacités de la ligne actuelle Bakou-Soupsa. Le second port géorgien, Batoumi, reçoit le pétrole du consortium TCO (ChevronTexaco est opérateur du projet) en provenance du champ de Tengiz au Kazakhstan. Le port a une capacité de transport de 70 000 barils/jour. Celle-ci pourrait être portée à 136 000 barils/jour.

Le CPC

Après s'être portée sur l'Azerbaïdjan et les terminaux géorgiens de la mer Noire, l'attention s'est tournée en deux ans vers les réseaux de transport du Nord de la Caspienne. La découverte et le développement de champs pétroliers au Kazakhstan et la construction du CPC (Caspian Pipeline Consortium), opéré par ChevronTexaco, a changé la donne. Le nouvel oléoduc, entré en opération en mars 2001, relie Tenguiz au Kazakhstan, aux nouvelles installations portuaires de Ioujnaïa Ozereievka, près de Novorossisk. Le premier navire pétrolier a quitté le port en octobre 2001. Les pétroles kazakhs et russes sont mélangés pour l'exportation. Quatre projets d'agrandissement sont prévus pouvant porter la capacité de l'oléoduc à 1,34 millions de barils/jour d'ici 2014. Celui-ci devrait transporter le pétrole de Tenguiz et de Karachaganek. Le TCO pourrait utiliser le CPC au détriment de la ligne Tenguiz-Batoumi. La capacité de transport du CPC est supérieure aux capacités combinées actuelles des différents terminaux pétroliers de la mer Noire. Outre l'addition de capacités au réseau de transport reliant le pétrole de la Caspienne aux terminaux de la mer Noire, cet oléoduc représente une brèche dans le monopole de Transneft et une rupture en termes de structure et opération.

A la compagnie d'Etat Transneft, s'oppose un consortium d'investisseurs privés (Chevron, Lukoil/BP, Exxon, Kazakhoil, Rosneft/Shell, BG et ENI notamment). Chacun dispose de capacités de 564.000 barils/jour qu'ils sont susceptibles de s'échanger entre eux selon les besoins de chacun. Le CPC pourrait être sous-utilisé dans une première phase, les capacités du pipeline étant supérieures à la production actuelle de pétrole des partenaires du projet. Des capacités disponibles pourraient être vendues à des compagnies non membres du Consortium, Transneft inclus. Des discussions sont d'ailleurs en cours sur une éventuelle jonction entre le CPC et la "Route du Nord". Transneft pourrait ainsi évacuer du pétrole de Sibérie Occidentale via le CPC. Les découvertes offshore en Caspienne et au Kazakhstan à Kachagan (les russes Gazprom, Lukoil et Rosneft sont présents sur cette zone) ont accru l'importance de la voie nord d'évacuation du pétrole de cette région.

L'enjeu du Bosphore Turc

La plupart des routes d'exportation du pétrole de la Caspienne passent par la mer Noire et le détroit turc du Bosphore, vers la Méditerranée. Depuis la chute de l'URSS, les exportations de pétrole transitant par la mer Noire ne cessent d'augmenter, alors que le trafic via le Bosphore approche de son seuil critique. Avec les nouvelles capacités apportées par le CPC, les volumes venant de la Caspienne pourraient bientôt excéder les capacités de transit du Bosphore. L'inquiétude de la Turquie est vive, ce sur-trafic posant des problèmes de sécurité et de menace pour l'environnement.

La Turquie a pris des mesures en novembre 1998 pour limiter le trafic, en menaçant par exemple de multiplier par cinq les tarifs de transit. Le pays a également installé de nouveaux systèmes de radars et de navigation, et a interdit le passage de navires sans double coque.

Bakou-Ceyhan

La congestion du détroit du Bosphore, couplée au souhait de trouver des tracés contournant la Russie, a incité certains investisseurs de la Caspienne à penser des routes alternatives d'évacuation du pétrole de cette région. Le projet d'oléoduc Bakou-Ceyhan, baptisé "Main Exportation Pipeline", transportant du pétrole d'Azerbaïdjan, répond à cette problématique. Le projet a cependant été plusieurs fois retardé, faute de viabilité économique assurée. Le tracé choisi pour cet oléoduc est un des plus coûteux parmi les routes actuelles ou futures d'exportation du pétrole de la Caspienne. De plus, il traverserait certains des territoires les plus instables politiquement de la Turquie (zone kurde). La construction de la partie turque a finalement débuté en juin 2002. Le pipeline devrait être achevé en 2004 avec un premier navire au départ de Ceyhan en janvier 2005. L'AIOC souhaiterait également utiliser ce nouvel oléoduc. L'opérateur du projet est BP.

Le tracé de l'oléoduc BTC répond davantage à des préoccupations stratégiques qu'à des logiques géographiques ou économiques. La Turquie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie ont, dès 1999, déclaré leur enthousiasme pour un tel projet, perçu comme le fondement d'une nouvelle alliance régionale. La Turquie y trouve par ailleurs un moyen de rester une porte de sortie privilégiée de la Caspienne vers la Méditerranée, tout en évitant le transit par le Bosphore et l'évacuation de ce pétrole via les voies russes. Les Etats-Unis, qui cherchent à renforcer le poids de la Turquie dans la région, au détriment de la Russie et de l'Iran, soutient activement le projet d'oléoduc Bakou-Ceyhan. Dans l'attente de sa concrétisation, les routes effectives d'évacuation du pétrole de la Caspienne restent encore les routes russes, moins coûteuses.

Bibliographie :
« Black Sea Energy Survey », IEA (International Energy Agency), 2000
« Caspian Sea region : oil export options », EIA (Energy Information Administration), Juillet 2002
« Caspian Sea region : Bosphorus/Black Sea Issues », EIA (Energy Information Administration), Juillet 2002

———————————————— Or bleu et mer Noire

Le rôle régional du gaz est moins important que celui du pétrole. Néanmoins, cet hydrocarbure est l'objet d'une compétition pour l'accès au marché de la Turquie. Gazprom et ENI ont lancé en 2001 un projet innovateur de gazoducs traversant la mer Noire sous 2150 mètres de profondeur, de Djoubga en Russie à Samsun en Turquie. Le système, d'une capacité de 16 milliards de m3, représente un véritable challenge technologique. Les travaux ont débuté en octobre 2001. Les constructions des deux gazoducs ont été achevées en février et juin 2002. Bluestream devrait transporter du gaz en provenance du Kazakhstan et du Turkménistan vers le marché turc. La viabilité du projet est toutefois incertaine. Le marché turc semble saturé et ne pourra probablement pas absorber les quantités promises.

Un projet de gazoduc concurrent, transportant du gaz azerbaïdjanais du champ de Shakh Deniz, traverserait la mer Caspienne pour approvisionner en gaz la Turquie. Le tracé de ce gazoduc, soutenu par les Etats-Unis, suivrait celui de l'oléoduc BTC. Sa réalisation dépendra vraisemblablement des débouchés possibles sur le marché turc.

Le Gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas encore apparu comme une solution économiquement viable de transport du gaz de la Caspienne via le Bosphore par la Mer Noire. La région de la mer Noire est fortement dépendante du gaz russe ou de la Caspienne. Bien que concurrencé, le gaz russe n'est pas menacé dans sa position de numéro un.

Par Julie MOULIN

Photo : Mer Noire (photo libre pour usage commercial, pas d'attribution requise)


Retour en haut de page

date créée
01/04/2003
Champs de Méta
Auteur-article : Julie MOULIN