

COMMENT SERA TRANSPORTE LE PETROLE DE LA CASPIENNE?

Vassili Zubkov,

observateur économique de l'Agence RIA-Novosti,

Selon Serguéï Grigoriev (*), "les itinéraires de transport des hydrocarbures vers les marchés mondiaux ont fait l'objet d'une rude concurrence entre les compagnies transnationales". La Russie comprend parfaitement et partage l'aspiration naturelle qu'ont les Etats producteurs de pétrole à diversifier les flux d'exportation, afin de réduire les risques. Chaque Etat a le droit imprescriptible de construire tout ce dont il a besoin. La coopération internationale doit concourir à la croissance économique de tous les membres de la communauté mondiale.

Selon le dirigeant de Transneft, cela vaut tout particulièrement pour le secteur pétrogazier des pays de la Communauté des Etats indépendants, où le niveau d'internationalisation de la production est extrêmement élevé. La Russie a hérité de l'ancienne URSS d'un système de conduites exceptionnel, extrêmement efficace, ayant un potentiel annuel de transport de plus de 600 millions de tonnes. Il assure un degré d'intégration élevé du transport du pétrole et apparaît comme très avantageux du point de vue de la garantie de l'acheminement du brut.

Serguéï Grigoriev se dit convaincu que le transport des hydrocarbures par les oléoducs existants et la création de nouveaux itinéraires attractifs constituent pour la Russie l'une des voies prioritaires pour développer la composante économique de sa coopération avec les Etats de la Caspienne.

L'économie russe est en pleine croissance, et le doit en grande partie à ses secteurs pétrolier et gazier. Selon les premiers chiffres, la Russie a produit en 2003 plus de 421 millions de tonnes de brut et de condensat de gaz. Transneft en a transporté environ 415 millions de tonnes, soit 11% de plus qu'en 2002. Les exportations se sont montées, tous pays confondus, à près de 210 millions de tonnes. Selon les spécialistes, la Russie devrait produire cette année 432 millions de tonnes, et, en conséquence, en transporter davantage qu'en 2003.

A Transneft, on se dit certain qu'il ne sera possible de faire coïncider les intérêts économiques nationaux et une politique de développement maximale du partenariat stratégique avec les plus proches voisins, et notamment ceux de la Transcaucasie, que sur la base d'un pragmatisme des deux côtés, des calculs et profits économiques.

Le vice-président de Transneft cite, à titre d'exemple, les relations avec le Kazakhstan. En 2003, ce pays a transporté via la Russie 32 millions de tonnes de pétrole. Pour reprendre les termes du Président kazakh Nazarbaïev, la Russie est le "numéro un" du transit du pétrole kazakh vers les marchés extérieurs. Et lors de la récente visite de Vladimir Poutine à Astana, il a été annoncé que la coopération entre les deux pays allait s'intensifier dans le secteur énergétique, en particulier pour ce qui est du transit par la Russie des hydrocarbures kazakhs.

Les relations avec l'Azerbaïdjan se développent à peu près de la même manière. Serguéï Grigoriev note que Transneft n'a jamais connu de problèmes tant soit peu sérieux avec le transit du pétrole azerbaïdjanais par l'oléoduc Bakou-Novorossiisk. L'accord intergouvernemental sur le transit signé en 1996 a été scrupuleusement appliqué par la partie russe. Initialement, les Azerbaïdjanais misaient sur un volume annuel de transport de 5 millions de tonnes. Pour l'instant, il ne dépasse pas les 2,5 millions de tonnes, alors que le potentiel de transport russe est de plusieurs fois supérieur. A titre de comparaison, l'Azerbaïdjan a produit l'an dernier 15,38 millions de tonnes de brut.

Commentant le refus de la Russie de "laisser échapper un transit avantageux pour elle", Serguéï Grigoriev souligne que "la perte du pétrole azerbaïdjanais, qui représente aujourd'hui un peu plus de 1% du volume des exportations de Transneft, est presque imperceptible pour sa compagnie. D'autant plus que ce manque peut être facilement comblé par des sociétés russes et kazakhes intéressées à avoir un accès plus important aux grosses conduites de Transneft."

Le projet d'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan a été conçu par la Turquie au début des années 80. Il a d'emblée été vigoureusement soutenu par les Etats-Unis. Dans un premier temps, en tant qu'itinéraire permettant d'évincer l'Iran du marché pétrolier mondial, puis, avec la dislocation de l'URSS, comme un moyen de bien écarter politiquement Bakou de Moscou. Sa dominante politique n'a pas été dissimulée

par les auteurs du projet, mais sa rationalité économique a été mise en doute à maintes reprises par les spécialistes. Aujourd'hui encore, ceux-ci le considèrent comme très coûteux et risqué. Avec la fin de la guerre en Irak et l'instauration d'un contrôle total sur son pétrole (meilleur marché, soit dit en passant, que le brut azerbaïdjanais), Washington commence, semble-t-il, à se montrer un peu plus réticent à l'idée de faire transiter le pétrole par le Caucase...

Il existe aussi des difficultés considérables concernant le financement du projet. Concrètement, 20% seulement des trois milliards de dollars requis pour la construction de la conduite ont été réunis, selon les informations parues dans la presse. Les raisons de cette faible activité des investisseurs sont multiples. L'une d'entre elles, exposée lors de la récente conférence d'Istanbul sur le pétrole et le gaz, est l'accroissement des exportations de pétrole irakien. Un facteur qui modifie fondamentalement le climat d'investissement dans la région et diminue les chances de succès du projet. Il n'est pas exclu que la perspective d'un accès plus large aux vecteurs énergétiques irakiens pousse les investisseurs à reconsidérer leur position concernant les projets assez coûteux du plateau continental de la Caspienne et les projets d'édification d'autres tronçons du BTC.

De plus, l'un des principaux investisseurs du projet, la Corporation financière internationale, exige que soient tirées au clair les préoccupations dont font état les écologistes à propos du passage de la conduite par la plaine de Borjomi, en Géorgie, qui recèle des sources d'eau minérales d'une qualité exceptionnelle.

On peut craindre sérieusement que les délais de mise en exploitation de l'oléoduc ne puissent être tenus. A Transneft, on considère que la sismicité élevée des régions montagneuses par lesquelles passera la conduite requerra non seulement une maîtrise très élevée de la part des constructeurs, mais aussi, souvent, de nouveaux équipements et des technologies uniques, ce qui ne manquera pas de se répercuter négativement sur le coût du chantier.

Or, le non-respect des délais de remise de l'ouvrage peut, par ricochet, mettre en péril la construction même de l'oléoduc. L'un des principaux intéressés, le Kazakhstan, pourrait dans ce cas rechercher une autre solution pour résoudre ses problèmes. Le responsable de KazMunaigaz, Uzakbai Karabaline, a déclaré que son pays souhaiterait traiter avec de grosses compagnies pétrolières pour édifier un oléoduc qui permettrait d'exporter des matières premières à partir de Kachagane, avec l'aide du Consortium de l'oléoduc de la Caspienne (KTK), via Novorossiisk.

Les exportations de pétrole vers la Chine et l'Iran apparaissent elles aussi très prometteuses pour Astana. En outre, lors de leur rencontre de début janvier, Vladimir Poutine et Nazarbek Nazarbaïev ont déclaré que la Russie et le Kazakhstan "ont des projets communs concernant le transport du pétrole" et fait état de leur intention de discuter de l'acheminement des hydrocarbures par les itinéraires de la Baltique et du Nord de la Russie.

En ce qui concerne les tarifs qui seraient appliqués sur le BTC, les spécialistes de Transneft, souligne Serguéï Grigoriev, ont procédé à la fin des années 90 à leurs propres études. Selon leurs calculs, avec un pompage annuel maximum de 50 millions de tonnes, le tarif de transport à la tonne devrait être de 33 dollars, soit 5 à 7 dollars de plus que par l'itinéraire passant par Novorossiisk. Sans compter que le volume des investissements nécessaires pour la construction de l'oléoduc devrait être, aux dires des experts, supérieur d'un milliard à celui prévu par ses concepteurs.

Un autre problème épineux, passé d'ordinaire sous silence par les politiciens et la presse, mérite qu'on s'y arrête. Les pétroliers russes et étrangers doutent fortement que Bakou soit en mesure, dès l'an prochain, de doubler sa production (de passer de 15 à 32 millions de tonnes), puis, d'ici 5 ou 6 ans, de la porter à 50 millions de tonnes. Plus globalement, d'aucuns considèrent que le secteur azerbaïdjanais de la Caspienne pourrait receler moins de pétrole que les géologues ne le pensaient.

British Petroleum, par exemple, estime qu'au rythme actuel de production, l'Azerbaïdjan a du pétrole pour encore 67 ans. On peut donc en déduire qu'avec un triplement de sa production de pétrole d'ici 2010, les réserves azerbaïdjanaises de brut dans la Caspienne seront épuisées en 20 ans. Or, la durée d'amortissement de l'oléoduc est de 40 ans. Beaucoup d'autres facteurs nous amènent à accueillir avec méfiance les prévisions trop optimistes concernant le pétrole de la Caspienne.

Et si les projets concernant le plateau continental de la Caspienne devaient aboutir, le nouvel oléoduc risquerait de provoquer un effondrement du marché du pétrole en Europe. Celle-ci recevrait annuellement, en 2005, 30 à 40 millions de tonnes de brut azerbaïdjanais, 28 millions de tonnes de pétrole kazakh, 15 à 18 millions de tonnes de pétrole russe de la région de la Timano-Pétchora, auxquelles viendrait s'ajouter une certaine quantité, pour l'instant inconnue, mais probablement importante, de brut irakien. L'Europe ne pourrait alors éviter une surabondance de matières premières. Car l'augmentation des besoins de ce continent d'ici 2005, même en tenant compte de la baisse de la production en mer du Nord, est évaluée par les spécialistes à 80-84 millions de tonnes au maximum.

Les mois prochains montreront comment se développera la situation en Azerbaïdjan et en Géorgie, où de nouveaux dirigeants ont accédé au pouvoir, et quelle direction prendront ces pays dans leurs relations avec la Russie...

() Serguï Grigoriev est vice-président de Transneft. Cette société étatique russe est le plus gros transporteur au monde d'hydrocarbures.*

(Agence RIA-Novosti)