

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n°1/22

Objet : Désenclaver la Caspienne ?

*
* *

La Mer Caspienne, qui a sans doute usurpé son nom de mer puisqu'il s'agit plutôt d'un lac, est la plus vaste étendue d'eau salée fermée de notre monde. Située en Asie occidentale et principalement alimentée par la Volga qui y a son embouchure, elle est l'héritière d'une mer océanique ancienne, l'Océan Paratéthys, ce qui finalement peut justifier son appellation de mer.



Ancienne mer datant de l'oligocène (34 à 23 millions d'années avant notre ère), la Paratéthys s'étendait des Alpes jusqu'à l'Asie centrale, la Mer Caspienne et la Mer d'Aral en constituent les vestiges. Il y a un peu plus d'une dizaine de millions d'années elle était encore reliée à l'océan par la Mer d'Azov, la Mer Noire et la Méditerranée.

La Caspienne s'étend aujourd'hui sur plus de 1000 km du nord au sud avec une largeur moyenne de 320 km et une profondeur maximale qui atteint 1025 m dans sa partie méridionale.

Mais cette vaste étendue liquide, qui ne compte pas moins de cinq pays riverains, présente l'inconvénient majeur de n'offrir aucun véritable débouché sur une mer ouverte, si l'on excepte les modestes possibilités de transport fluvial offertes par la Volga depuis Saint Petersburg ou la liaison avec la Mer d'Azov par le canal Lénine, qui relie le Don à cette même Volga (13 écluses sur 100 km...). Cette situation de quasi enclavement est particulièrement dommageable pour les riverains et notamment pour l'immense pays qu'est le Kazakhstan (2.7 Mkm²), espace stratégique majeur aux immenses ressources énergétiques et minières.



Le cas du Kazakhstan

Il est, avec le Turkménistan et l'Azerbaïdjan, l'un des trois pays totalement enclavés riverains de la Caspienne, la Russie et l'Iran disposant de débouchés vers les eaux libres.

Mais le cas du Kazakhstan est exemplaire en ce qu'il se situe aujourd'hui, en raison de la richesse de ses ressources naturelles, de sa relation privilégiée avec l'Union Européenne (son premier partenaire commercial) et malgré son appartenance à la CEI sous emprise soviétique, à un carrefour de choix et d'opportunités que cette situation géographique défavorable pourrait contrarier.

Au plan énergétique, le pays bénéficie de 75% des ressources de la Caspienne avec une production de 2 millions de barils/jour de pétrole en 2020 et de 60 milliards de m³ de gaz par an, sans oublier qu'il se situe au 8^{ème} rang mondial pour ses réserves en charbon.

Le pays dispose enfin d'un sous-sol d'une exceptionnelle richesse. Il est notamment le premier producteur d'uranium avec 12% de la ressource et 38% de la production mondiale. Il en est le premier fournisseur de la France.

L'idée de désenclavement

Elle n'est pas nouvelle puisque dès le VIII^{ème} siècle de notre ère les Vikings avaient ouvert une circulation fluviale entre la Mer du Nord et le Proche Orient, par la Volga et la Caspienne (la Voie des Varègues aux Arabes) et par le Dniepr et la Mer Noire (la Voie des Varègues aux Grecs).

L'idée sera reprise par Staline avec le Système des Cinq Mers, qui devait assurer une circulation fluviomaritime avec des voies d'eau d'une profondeur supérieure ou égale à 4 m capables d'accueillir des navires d'une capacité de 5000 t (voir le canal Lénine déjà cité). Le projet, réalisé aux deux tiers, a été interrompu avec la chute de l'URSS à la fin de 1991. La réalisation finale prévoyait l'ouverture d'un canal entre la Caspienne et la Mer d'Azov, le projet Canal Eurasie, plus court de 1000 km par rapport à l'actuelle liaison par le canal Volga-Don.



Le canal Eurasie

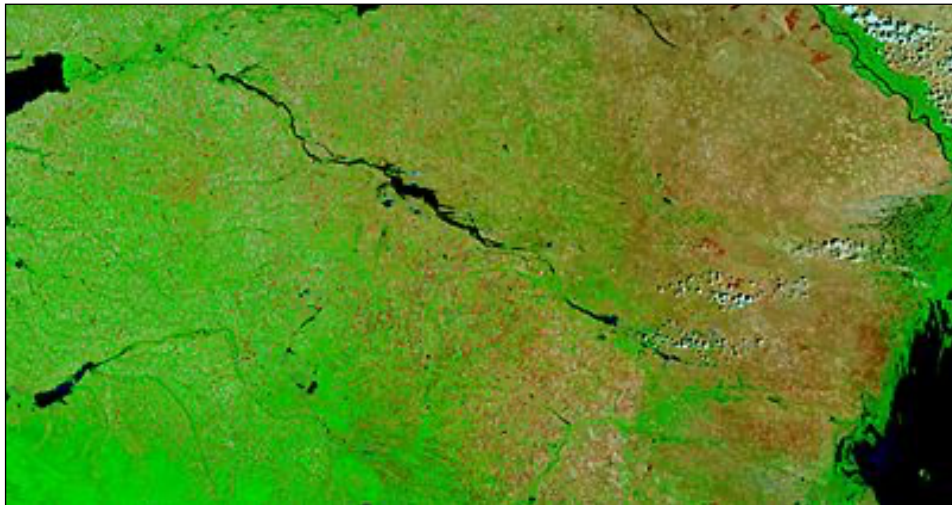
Ce projet ambitieux, au caractère géopolitique fortement marqué, est porté par la Russie et le Kazakhstan depuis 2010. Pour la première il s'agit surtout de développer ses régions méridionales et le Caucase, pour le second c'est modifier radicalement sa situation géostratégique et pouvoir accéder au statut de puissance maritime.

Il s'agit d'une voie navigable de 700 km de long dont la réalisation se heurte aux contraintes financières, au risque de manque d'eau pour remplir le canal et à un impact écologique négatif. A quoi s'ajoutent les voix discordantes des pétroliers : le consortium du pipe-line Caspian, et les pipe-lines Bakou-Ceuhan, Atyraou-Samara et Bakou-Novorossiysk.

Le projet, qui prévoit d'emprunter le thalweg de la dépression de Kuma-Manych, hérite des travaux entrepris à la fin des années trente par l'Union Soviétique qui avaient abouti à la réalisation d'un premier tronçon de 150 km, partant de la Caspienne et conçu comme un canal navigable et d'irrigation. Le chantier sera interrompu en 1941 par les événements de la seconde guerre mondiale, puis abandonné au profit du canal « Lénine » Don-Volga plus profond, dont la construction, planifiée et commencée à l'aube de la guerre, sera reprise en 1948 et terminée en 1952. Son inauguration aura lieu en juin 1952.

L'itinéraire choisi pour Eurasie est à 27 m au dessus du niveau de la Mer Noire et à 54 m au dessus de celui de la Mer Caspienne, il était donc prévu 3 à 4 écluses de faible hauteur sur le versant occidental et 3 à 6 écluses (selon la hauteur retenue pour les ouvrages) sur le côté oriental. Soit entre 6 et 10 écluses à rapprocher des 13 écluses du canal Lénine. Aujourd'hui, le projet est de nouveau à l'ordre du jour et les derniers avancements ne retiennent que 5 écluses. L'exploitation d'un canal à écluses dans cette région aride (moins de 400 mm/an de pluie) nécessite un réapprovisionnement régulier en eau douce, lequel pourrait être réalisé par un pipe-

line pompant et acheminant l'eau depuis l'embouchure de la Volga. Mais d'autres solutions sont également à l'étude.



Dépression de Kuma-Manych et rivière Manych depuis l'espace.
En haut à gauche la pointe orientale de la mer d'Azov et en bas à droite la mer Caspienne.

L'intérêt renouvelé du gouvernement russe pour une amélioration des voies navigables entre la Caspienne et la Mer Noire via la Mer d'Azov, tient à l'augmentation du trafic de fret et à l'insuffisance des installations existantes du canal Don-Volga pour en gérer les flux. En 2007 le président kazakh Nursultan Nazarbayev a relancé l'idée du canal Eurasie (et signé un protocole d'intention avec une société chinoise...), tandis que la Russie proposait un plan alternatif de modernisation du canal Lénine.

En 2010 le projet Eurasie était estimé à 6 milliards de dollars et les travaux prévus durer 10 ans pour un canal profond de 6.5 m et large de 110 m, autorisant un trafic annuel de 75 millions de tonnes pour des navires pouvant atteindre une capacité de 10.000 tonnes de fret. Mais en 2018 les nouvelles études montrent que le canal pourrait finalement accueillir des bateaux de la classe Handymax d'une capacité de 35.000 t de port en lourd, pour un trafic annuel pouvant aller jusqu'à 120 millions de tonnes, et acheminer notamment des hydrocarbures depuis la Caspienne.

La Déclaration de Bucarest

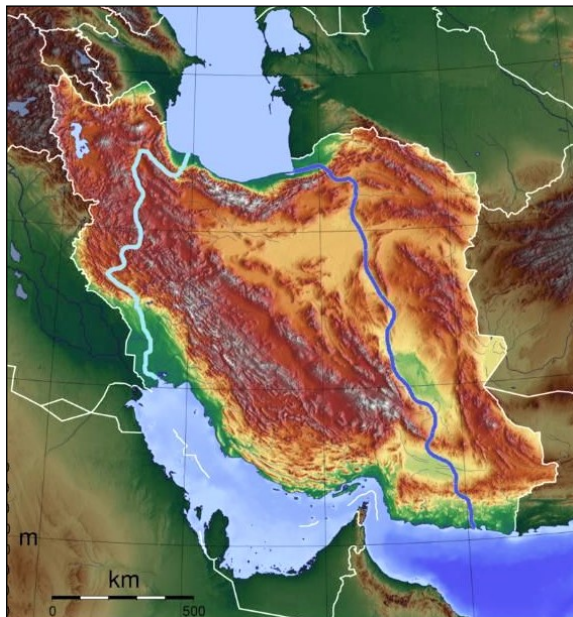
En mars 2019, les ministres des Affaires Etrangères d'Azerbaïdjan, de Géorgie, de Roumanie et du Turkménistan, réunis à Bucarest, ont lancé le projet de création d'un couloir international de transport reliant ces pays au travers de la Mer Caspienne et de la Mer Noire. Cette route aurait l'intérêt de mettre en relation les grands ports de ces pays : Bakou en Azerbaïdjan, Batoumi et Poti en Géorgie, Constantza en Roumanie et Türkmenbasy au Turkménistan.

Il est intéressant de constater qu'il n'est apparemment fait aucune allusion au projet de Canal Eurasie et que ni la Russie, ni le Kazakhstan n'ont participé à cette réunion.

Une liaison entre la Caspienne et le Golfe Persique

Parmi les pays riverains de la Caspienne, l'Iran envisage sérieusement un désenclavement d'une toute autre dimension : l'ouverture d'un grand canal perse qui relierait la Mer Caspienne au Golfe Persique. La Russie soutient l'idée d'une telle réalisation, qui présente pour elle un intérêt stratégique considérable, car ce canal lui permettrait de créer une nouvelle route commerciale vers l'Asie en s'affranchissant du Canal de Suez et surtout en évitant les détroits turcs du Bosphore et des Dardanelles.

La levée progressive des sanctions économiques contre l'Iran relance ce projet dont l'origine lointaine remonterait à Alexandre le Grand qui, en visionnaire de génie, songeait déjà à ce qui est devenu plus tard le Canal de Suez et à ce canal de Perse.



Les deux tracés envisagés



Le relief iranien

Le projet envisage deux itinéraires. Le premier partirait du coin sud-est de la Caspienne et, selon une direction sud, atteindrait Chabahar, l'unique port iranien sur la Mer d'Oman. L'autre itinéraire, plus court, rejoindrait le nord du Golfe Persique depuis l'angle sud-ouest de la Caspienne, le long de la frontière avec l'Irak. Une telle initiative est naturellement confrontée à de nombreux défis. Le centre de l'Iran est un terrain difficile qui souffre d'importantes sécheresses et la zone est sujette à des tremblements de terre, à quoi s'ajoute le problème du niveau de financement requis, déjà très sous-évalué en 2012 à 7 milliards de dollars.

Le tracé occidental ferait environ 950 km, mais se heurterait sur près de 600 km au relief tourmenté des Monts Zagros, qui culminent à plus de 1800 m, pour rallier le port de Khorramchahr sur le Golfe. Il est pour cette raison moins étudié que le projet oriental, dont la longueur se situerait entre 1500 et 1600 km. Ce tracé plus long profiterait des plaines et permettrait d'irriguer ces régions, sous réserve de résoudre le problème du dessalement des eaux. Il aurait en outre l'intérêt d'éviter le goulet d'étranglement d'Ormuz.

Quelle que soit la solution retenue, si un tel projet devait voir le jour il bouleverserait les équilibres géostratégiques de la région. L'Iran en tirerait profit face à la Turquie et aux puissances sunnites du Golfe avec des conséquences difficiles à évaluer. On a déjà évoqué l'intérêt présenté pour la Russie, qui pourrait ainsi désenclaver ses territoires du sud-ouest et s'imposer comme un médiateur entre Europe et Asie, sous réserve que l'axe Moscou-Téhéran se révèle pérenne pour ces deux puissances énergétiques majeures et rivales.

On ne peut sans doute que souhaiter qu'un tel projet, qui présente le gros avantage sécuritaire de ne traverser qu'un seul pays, se réalise et constitue une étape décisive vers le développement économique pacifique d'une région que les événements passés n'ont pas épargnée.

Pour conclure

Cette courte présentation des solutions envisageables pour désenclaver la Mer Caspienne montre également que l'on pourrait trouver là le moyen de lutter contre sa baisse continue de niveau. La

hauteur d'eau a en effet diminué d'environ 1.5 m au cours des 20 dernières années et le littoral a reculé entre 25 et 50 km dans sa partie nord-est, sur les rives du Kazakhstan, au cours de cette période. Cette situation est en grande partie liée aux baisses de niveau des deux principaux fleuves qui l'alimentent, la Volga et l'Oural. Et beaucoup redoutent que, malgré l'existence - rassurante ? - de fluctuations régulières de son niveau au cours des 100 dernières années, la Caspienne connaisse à terme le même sort que la Mer d'Aral, qui s'assèche progressivement depuis les années 1960.

On a brièvement vu par ailleurs à quel point cette mer intérieure, particulièrement riche en ressources pétrolières et gazières, se situe au cœur d'un jeu géostratégique compliqué, où la Russie tient un rôle majeur, et dont les développements intéressent directement notre Union Européenne.

On ne saurait enfin oublier l'activisme américain dans cette zone. Les Etats-Unis y poursuivent en effet deux objectifs, d'une part diminuer la dépendance des états riverains vis à vis de la Russie, d'autre part affaiblir l'Iran et l'isoler économiquement en évitant qu'elle tire profits des réserves énergétiques locales.

Mais les choses évoluent si vite en ce monde bouleversé par une pandémie dévastatrice que les adversaires d'hier et d'aujourd'hui seront sans doute les alliés ou les partenaires de demain.

