

Fiche documentaire

1. Le Bosphore – lien ou rupture entre les Balkans et le Moyen Orient ? MVujovic6.doc
2. Colonel (Terre) Mihajlo VUJOVIC (Bosnie-Herzégovine)
3. 01 avril 2005
4. Division B
5. Mémoire de géopolitique
6. Le Bosphore et les Détroits qui relient la Mer Marmara et la Méditerranée depuis longtemps représentent un enjeu stratégique, économique et politique que les grandes puissances (la Russie, l'Autriche - Hongrie, la Grande Bretagne, les Etats-Unis et la Turquie) avaient toujours envie mettre sous leur propre contrôle. Très dépendante du Bosphore, qui représente la principale voie d'exportation maritime de ses hydrocarbures, la Russie souhaite non seulement maintenir les facilités de circulation prévues par la Convention de Montreux, mais aussi bénéficier des diverses retombées positives attendues de la mise en exploitation des gisements pétroliers de la Caspienne. Pour les pays européens, le Bosphore se présente d'abord comme une source d'approvisionnement pétrolier, alors que pour les Etats-Unis il constitue un outil de pression sur le potentiel économique, donc politique, de la Russie. Bien entendu, le Bosphore reste également un enjeu militaire d'importance primordiale pour le contrôle stratégique de l'Eurasie. Comme la superficie de la Turquie sont soumis à des risques sérieux de séisme on ne peut pas imaginer quelles conséquences terribles pour l'économie mondiale un séisme engendrerait s'il se produisait alors que de nombreux pétroliers se trouveraient dans les Détroits turcs, ce qui déclencherait un incendie d'importance majeure aux effets catastrophiques pour l'environnement local de la cité historique d'Istanbul. On peut s'interroger pour savoir si l'intégration de la Turquie dans l'Europe aura pour effet de faciliter les relations entre l'Europe et la Russie ou, au contraire, d'isoler davantage l'espace russe.
7. Bosphore, Turquie, Russie, Détroits, pétrole, Caspienne, tremblement de terre

COLLÈGE INTERARMÉES
DE DÉFENSE



Le Bosphore - lien ou rupture entre les Balkans et le Moyen Orient

Mémoire de géopolitique
du colonel Mihajlo Vujovic
dans le cadre de l'étude dirigée « Géopolitique du Grand
Moyen Orient »

Directeur : professeur Aymeric Chauprade

Avril 2005

Le Bosphore - lien ou rupture entre les Balkans et le Moyen Orient

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE : LES SPÉCIFICITÉS DU BOSPHORE

- Spécificités géographiques : configuration des Détroits, contraintes nautiques
- Spécificités démographiques : une population en expansion d'origine paysanne
- Spécificités économiques : le rôle clé des exportations pétrolières de Mer Noire

DEUXIÈME PARTIE : LE BOSPHORE SUR L'ÉCHIQUIER EURO ASIATIQUE

- Les Balkans et le Bosphore : liens historiques et actuels
- La Russie face au Bosphore : permanence des antagonismes – luttes d'influence actuelles
- Le Bosphore, débouché maritime de la Caspienne

TROISIÈME PARTIE : LES ENJEUX DU BOSPHORE

- L'enjeu économique (les exportations pétrolières de Russie et des pays musulmans ex-soviétiques)
- L'enjeu stratégique : Le Bosphore, trait d'union ou ligne de fracture entre l'Europe et l'Asie, la Russie et les Etats-Unis
- Les risques de tremblements de terre

INTRODUCTION

Lorsqu'elle fut signée en 1936, la Convention de Montreux, qui règle encore aujourd'hui les conditions de circulation des navires dans le Bosphore, reflétait une situation politique internationale, qui s'inscrivait dans la continuité du « concert des nations » du Traité de Vienne en 1815 (qui avait fixé la carte de l'Europe à la chute de Napoléon Bonaparte). Un nombre limité de pays exerçait une influence déterminante sur les affaires européennes, l'URSS était un ensemble compact replié sur lui-même, les Etats-Unis sortaient de la Grande Dépression et restaient plutôt « isolationnistes ». Les transactions commerciales, notamment pétrolières, en étaient au début de leur développement.

Soixante-dix ans après, les échanges de biens et de services connaissent une expansion sans précédent, dans le cadre d'une économie dont l'univers est devenu la limite. Face à l'ensemble des pays industrialisés d'Europe Occidentale et d'Amérique du Nord, où les Etats-Unis bénéficient d'une position dominante, l'éclatement de l'ex-URSS se traduit par la naissance de plusieurs Etats indépendants, qui viennent rejoindre sur la scène internationale les nombreux pays nés de la décolonisation. Après avoir été longtemps placée quasiment en exil, à la périphérie sud-est de l'Europe (à laquelle elle s'était liée par un accord d'association en 1963), la Turquie se voit aujourd'hui en position de recentrage, au cœur d'une région-carrefour, dont les richesses en hydrocarbures constituent le meilleur des atouts dans la compétition internationale.

Considéré pendant plus d'un demi-siècle comme une voie d'eau marginale, une sorte d'attraction supplémentaire offerte aux touristes fascinés par les splendeurs d'Istanbul, le Bosphore redevient irrésistiblement un enjeu géopolitique essentiel sur la scène internationale. Stimulée par le dynamisme de son économie et impatiente de rejoindre l'Union Européenne, la Turquie actuelle est d'autant plus sensible à l'évolution de la situation dans le Bosphore que ce sujet constitue un test pour ses rapports futurs avec la Russie et les pays nouvellement indépendants de l'Asie Centrale.

Très dépendante du Bosphore, qui représente la principale voie d'exportation maritime de ses hydrocarbures, la Russie souhaite non seulement maintenir les facilités de circulation prévues par la Convention de Montreux, mais aussi bénéficier des diverses retombées positives attendues de la mise en exploitation des gisements pétroliers de la Caspienne. Un échec russe dans ce domaine entamerait la crédibilité de Moscou auprès des pays de l'ex-URSS et porterait atteinte à son image vis-à-vis des Etats-Unis.

Pour Washington, la maîtrise de la situation dans le Bosphore constitue un objectif politique majeur, non seulement parce qu'il s'agit de préserver des liens solides avec l'allié turc, mais aussi de maintenir la régularité des exportations de bruts des pays géographiquement enclavés de la Caspienne.

De plus, la Turquie joue un rôle de leader dans des organisations régionales: Coopération Economique Régionale de la mer Noire (CERM) et Organisation de la Coopération Economique (ECO) — qui a succédé à l'ancien CENTO — réunissant des pays musulmans non-arabes d'Asie centrale. L'ECO et la CERM sont deux locomotives qui tirent les républiques turco-musulmanes vers l'Europe, au détriment de la CEI et de l'orbite russe, ce qui correspond à un vœu profond des USA.

1. Les spécificités du Bosphore :

1.1 Spécificités géographiques : configuration des Détroits, contraintes nautiques

La Turquie, au carrefour des civilisations orientales et occidentales, est un pays eurasiatique. C'est une presqu'île baignée de trois côtés par la mer Noire, la mer Egée et la Méditerranée. De par sa position de pont intercontinental, son importance stratégique et ses longues frontières maritimes qui lui permettent d'avoir accès au monde entier, la Turquie a été, durant toute son histoire, un carrefour de routes de commerce et de migration. Ayant des frontières terrestres de 2.875 km et des frontières maritimes de 8.333 km, sa superficie de 814.578 km² est supérieure à celle de ses voisins, sauf l'Iran.

Le pays, essentiellement massif et de haute altitude est entouré le long de ses bordures méridionales et septentrionales par des bourrelets montagneux traçant des arcs généralement parallèles à ses rivages.

La Turquie est située sur la zone sismique qui s'étend des Alpes aux chaînes de l'Himalaya. En plus de la faille de l'Anatolie septentrionale qui traverse le pays de part en part, il existe en Turquie de nombreuses autres failles actives.

Il s'agit d'un pays riche en ressources hydrographiques. La majeure partie de ses cours d'eau est mise à profit notamment pour la production de l'énergie électrique.

La Turquie se divise en sept régions géographiques. Cette répartition a été effectuée au terme de longues délibérations lors du Premier Congrès de Géographie qui s'est tenu à Ankara du 9 au 21 juin 1941.

La région de la Marmara, constitue 8,5 % du territoire national avec une superficie de 67.000 km² qui communique par les Détroits avec la Mer Egée. Cette région qui relie l'Europe à l'Asie et qui constitue un lieu de passage entre la péninsule balkanique et l'Anatolie centrale, est délimitée :

- à l'est par la région de la Mer Noire et celle de l'Anatolie centrale,
- au sud, par la région égéenne
- au nord-ouest et par les frontières grecque et bulgare.

Les Détroits¹ turcs s'étendent sur une zone de 185 milles nautiques (343 km), reliant la Mer Noire à la Mer Egée. Ils comprennent le Bosphore (« le détroit d'Istanbul » pour les autorités turques), la Mer de Marmara et le détroit des Dardanelles (« détroit de Canakkale » pour les Turcs).

Situé au nord des détroits (entre la Mer Noire et la Mer de Marmara) le Bosphore (voir annexe 1) couvre une longueur de 35 km dans une zone fortement urbanisée de plus de 12

¹ Les Détroits sont des voies naturelles qui constituent des portions de mer resserrées faisant communiquer deux mers. Le détroit international est un détroit utilisé aux fins de la navigation internationale et qui met en communication deux parties de la haute mer ou des zones économiques.

La question du régime des détroits oppose le principe de la liberté de navigation et les intérêts économiques, écologiques ou stratégiques des pays riverains.

millions d'habitants, alors que la largeur de ce détroit, qui atteint 3000 mètres au maximum, ne représente que 672 mètres dans son passage le plus étroit (secteur de Kandilli)

La Mer de Marmara (longue de 125 milles nautiques, soit 232 km) est une mer intérieure située entre le Bosphore et le détroit des Dardanelles. Elle occupe une superficie de 11.500 km² et ne présente pas de difficulté de navigation particulière.

Le détroit des Dardanelles (long de 41 milles, soit 76 km) relie la Mer de Marmara à la Mer Egée. Sa largeur, qui est en général voisine de 2 km, ne dépasse pas 1400 mètres lors des passages de Nara et de Canakkale (zone qui implique un changement de direction de 80°). Seule ville au monde assise sur deux continents (l'Europe et Asie), Istanbul est aussi la gardienne des Détroits turcs. La corne d'Or, ce bras de mer unique par sa configuration, ce port naturel, est l'un des plus beaux du globe. Plus de 500 mosquées ornent de leurs silhouettes les collines de la ville.

Contraintes nautiques²

Alors que le tracé du Bosphore comporte 13 changements de direction, 4 de ces courbes entraînent une variation de plus de 45°. Deux d'entre elles empêchent la vue des navires venant en sens inverse, d'où un grave problème de visibilité et de manoeuvrabilité des unités de transport. De plus, de nombreux bateaux passent directement et ne prennent ni bateau escorteur ni guide-pilote malgré les risques géographiques du Bosphore. La densité de la circulation, l'augmentation du transit des matières dangereuses et de la taille des bateaux créent pour le Bosphore et la ville d'Istanbul un très grand risque écologique.

Au passage le plus étroit du Bosphore (672 mètres), le changement de direction est de 80°. La profondeur d'eau atteint 18 m en certains endroits, alors que 2 ponts limitent le tirant d'air à 58 mètres (les navires de 140 000 tonnes font 17,50 m de tirant d'eau).

La rencontre des eaux moins salées de Mer Noire (en surface) avec celles plus salées (au fond) de la Méditerranée engendre des courants contraires, qui s'opposent dans un goulet étroit. Le courant de surface vers le Sud-Ouest, habituellement de quelques nœuds, peut s'élever à 7-8 nœuds par vent fort, ce qui impose une vitesse (donc une puissance) minimum aux navires. En outre la présence de contre-courants dans les passages les plus resserrés et à l'approche des courbes accroît les difficultés de navigation.

Par ailleurs, la visibilité des navires se trouve réduite du fait de l'arrivée soudaine d'un brouillard dense ou de conditions climatiques adverses (pluies, voire chutes de neige en hiver).

La densité de population sur les berges rend difficile l'identification des feux et marques de navigation pendant la nuit. En outre, à chaque extrémité du détroit, les zones de mouillage pour les bateaux en attente de transit sont fréquemment encombrées et particulièrement dangereuses du fait des manoeuvres des navires.

A ce trafic commercial s'ajoute le transport urbain maritime de la ville d'Istanbul. Les vapeurs, bateaux de transport public, les ferry-boats transportant voiture et train, les autobus de mer transportent ensemble environ 1 million de passagers et 2500 véhicules par jour (soit

² Presque 50 000 navires traversent le Bosphore chaque année, c'est à dire 137 bateaux par jour.

plus de 350 millions de personnes par an et environ 1 million de véhicules). S'ajoutent également les bateaux et petites embarcations de pêcheurs et les navires liés au tourisme transméditerranéen tels que les paquebots durant la saison touristique.

Durant l'été, un nombre important de bateaux de plaisance vient grossir le flot des unités de transport diverses empruntant le Bosphore. Par ailleurs, ce détroit est considéré par des experts de la pêche comme une zone particulièrement prometteuse, véritable « souricière de poissons », de sorte que de nombreux bateaux de pêche sans VHF viennent se joindre au trafic existant, où ces petites unités peuvent côtoyer des tankers aux dimensions considérables.

Voici quelques exemples de risques liés au trafic maritime (voir annexe 2) :

- L'ancien navire de guerre porte-avion Varyag vendu à la Chine par la Russie, navire qui n'avait plus ni système de navigation ni moteur, a traversé le Bosphore le 1er Novembre 2001. Ce jour-là, la météo fut convenable pour une telle manœuvre. Le navire s'est déplacé accompagné de plusieurs remorqueurs en prenant à quatre reprises de grands risques par ses manœuvres arrière à proximité des rives pour enfin sortir du Bosphore.
- La station off-shore italienne Saipem 7000, la construction navale la plus importante au monde avec une capacité de levage de 14 000 tonnes, est passée par le Bosphore le 6 août 2001 en direction de la mer Noire. Elle participe au projet Blue-Stream pour l'installation d'oléoducs entre la Russie et la Turquie. Le passage de ce bâtiment s'est déroulé sous haute surveillance après un long travail de préparation.

Depuis 1948 dans le détroit du Bosphore 403 accidents majeurs ont été enregistrés.

Le 15 novembre 1979, la collision entre le tanker roumain M/T Independenta et le cargo transporteur grec M/V Evriyali provoqua la mort de 43 personnes. Une nappe de 64000 tonnes de pétrole brûla pendant des semaines et couvrit Istanbul d'un épais nuage de fumée noire. Le 22-ème jour de l'incendie une explosion provoqua dans la ville des dégâts matériels importants : 5 000 m² de verre furent brisés.

Le 28 octobre 1988, l'ammoniaque transporté par le tanker panaméen Blue Star rentré en collision avec le navire turc Gaziantep provoqua une pollution excessivement dangereuse par la quantité énorme d'ammoniaque toxique déversée dans le détroit.

En 1991, le navire libanais Rabunion heurta un bateau. L'accident provoqua la mort de huit membres d'équipage et le navire coula avec sa cargaison vivante de vingt mille moutons.

En 1994, le tanker Nassia entra en collision avec le navire Shipbroker, les deux navires étant de pavillon chypriote grec. 26 membres de l'équipage moururent et les 20 000 tonnes de pétrole furent répandues dans la mer. L'incendie du Nassia dura une semaine ce qui provoqua la fermeture du Bosphore.

Entre 1982 et 1994 la plus grande partie des accidents est due aux collisions (57%). Ensuite on trouve les échouages (22%). On doit noter également que la plupart des navires impliqués dans ces accidents n'ont pas pris de guides pilotes.

1.2 Spécificités démographiques : une population en expansion d'origine paysanne

L'unification des peuples islamiques d'Anatolie (qui se situe sur le territoire de la Turquie moderne en Asie Mineure) date du début du XIV^{ème} siècle, sous le règne du Sultan Osman Ier. En l'honneur de ce dernier, ces peuples prirent alors le nom d'Osmanli ou Ottomans.

En 1950, la Turquie comptait 20 millions d'habitants, c'est-à-dire deux fois moins que la France. Elle se situe maintenant au quinzième rang mondial des puissances démographiques, avec un total officiel de 70,5 millions d'habitants en 2003. Elle se trouve donc en tête du peloton démographique en Méditerranée.

Pour 2025, les estimations varient de 91 à 115 millions d'habitants.

La population a certes connu une croissance spectaculaire, puisqu'elle a doublé entre 1970 et 2004, bien qu'il s'agisse de données imprécises. Les données officielles sur la démographie ne concernent que la population dûment enregistrée à l'état civil. Un certain nombre de personnes sont en effet recensées doublement, à la fois dans leur lieu d'origine et dans leur lieu d'installation. De plus, les Turcs qui vivent dans un pays étranger dont ils ont acquis la nationalité continuent souvent d'être comptabilisés, car la Turquie n'admet pas encore la double nationalité.

À l'inverse, d'autres personnes ne sont pas recensées pour diverses raisons, à commencer par la pratique, encore fréquente dans l'Est, du mariage religieux non doublé d'un mariage civil, le seul reconnu par l'Etat ; elle est à l'origine de nombreux oublis, les enfants nés de ces mariages n'étant pas systématiquement déclarés.

Il s'agit aussi d'une population très jeune : plus de la moitié de la population a moins de 24 ans. Les causes principales de ce phénomène sont :

- les progrès de la médecine et la baisse de la mortalité infantile ;
- l'amélioration de la nutrition et de l'hygiène ;
- l'importance sociologique toujours très forte de la famille ;
- l'espérance de vie assez élevée (cependant moindre qu'en Occident) ;
- l'utilisation des moyens contraceptifs.

D'après les résultats du recensement de 2000, la population de la région de la Marmara comptait 17.365.027 habitants dont 13.730.962 urbains et 3.634.065 ruraux, soit le taux de croissance le plus élevé (26,69 ‰) du pays. Cette progression est liée aux mouvements perpétuels de migration vers cette région.

Même si Istanbul n'est plus la capitale politique depuis la proclamation de la République, elle tient une place à part dans la vie des Turcs.

Plate-forme unique entre le monde occidental et le monde oriental, Istanbul est un témoin vivant de plusieurs siècles de splendeur impériale. De son passé, Istanbul a conservé la vieille ville enfermée dans les murailles ottomanes, où se trouvent tous les monuments et édifices datant de l'époque byzantine et du règne des sultans.

Fondé par les Mégariens en 658 avant notre ère et baptisé Byzantium du nom de leur Commandant Byzance, Istanbul a été à tour de rôle le centre des Empires romain, byzantin et ottoman, d'où sa réputation de « Capitale des Empires ».

Après avoir été jusqu'en 1453, sous le nom de Constantinople, la capitale fastueuse de l'Empire chrétien de Byzance, cette ville musée devint ensuite le centre du puissant Empire ottoman, dont le territoire devait s'étendre depuis le Golfe Arabo-Persique jusqu'aux faubourgs de Vienne.

Mosquées, églises, synagogues, sérails, murailles, musées, jardins et maisons de bois s'agglutinent à même le bord de la mer. Istanbul est une ville de synthèse, creuset des cultures, des arts et des religions tant de l'Orient que de l'Occident, pétris dans un havre de tolérance.

Sur une colline surplombant le Bosphore, la mer de la Marmara et la Corne d'Or, s'étend le Palais de Topkapi qui a été 400 ans durant, la demeure et le siège politique des sultans ottomans.

Un autre chef-d'œuvre qui orne la ville est le Musée de Sainte Sophie qui date de l'époque byzantine. La basilique de Sainte Sophie érigée au quatrième siècle sous le règne de l'Empereur Constantin et détruite par un incendie, a été reconstruite au sixième siècle sur l'ordre de l'Empereur Justinien. Par sa coupole d'une hauteur de 55 m et de 31 m de diamètre, ce monument se range au quatrième rang après les Cathédrales Saint Pierre de Rome, Saint Paul de Londres et Duomo de Milan, tout en étant plus vieux que ces dernières.

Au XX – ème siècle, après la création de la Turquie moderne par Kemal Atatürk, Istanbul est restée la ville la plus peuplée et la plus étendue du pays, dont un habitant sur six (soit une population urbaine de plus de 12 millions d'habitants) vit dans l'agglomération de l'ancienne capitale de Soliman le Magnifique. Elle est donc devenue l'une des grandes mégalo-poles de la planète. Durant la dernière décennie, la population a surtout augmenté dans les arrondissements périphériques, sur la rive européenne comme sur la rive asiatique, et dans les départements limitrophes ou proches d'Istanbul : Kocaeli (Izmit), à l'est, et Tekirdağ en Thrace. À l'opposé, les arrondissements centraux de la rive européenne voient leur population baisser depuis 1985.

Elle est également la ville sacrée des chrétiens d'Orient et possède le siège patriarcal orthodoxe. Outre la communauté dite grecque, Istanbul abrite plusieurs autres communautés orthodoxes (russe, serbe, bulgare, géorgienne, turque) et d'autres communautés chrétiennes, juives et alevites.

De nombreuses populations y ont fait souche : juifs expulsés d'Espagne et du Portugal au XVe siècle, Levantins, Grecs³, Caucasiens, Tatars, Allemands (dans l'entre-deux-guerres), Russes (au moment de la révolution bolchevique), Albanais, Syriens, Egyptiens, Irakiens, Bulgares, Roumains, etc. La communauté balkanique très diversifiée qui y vit et y transite s'y installe encore de nos jours, avec ou sans attaches familiales - ainsi les Bosniaques musulmans. Après la chute du shah, près de 1 million d'Iraniens sont arrivés en Turquie, dont 50 %, se sont installés à Istanbul, soit provisoirement, soit pour grossir la communauté iranienne déjà existante depuis le XIXe siècle.

Chaque année, des dizaines de milliers de personnes supplémentaires, venues d'Anatolie, du Caucase ou des Balkans s'y installent. A cela il faut ajouter un nombre non négligeable de Turcs émigrés en Europe (surtout en Allemagne) qui reviennent en Turquie et investissent en majorité à Istanbul.

³ La population grecque d'Istanbul, fort importante au début du siècle (279 000 en 1924) est tombée à quelque 5 000 personnes aujourd'hui.

Le développement économique de l'agglomération d'Istanbul se traduit par une expansion continue du trafic (passagers, véhicules et marchandises) entre les rives européenne et asiatique du Bosphore : les ferries effectuent 2000 rotations quotidiennes, transportent 1,5 millions de passagers et plus de 2500 véhicules par jour.

Un nouveau phénomène peut être observé depuis l'effondrement de l'URSS.. La Turquie (donc le Bosphore) est devenue une plaque tournante des migrations internationales, une voie de transit pour les clandestins, du fait de sa position de corridor entre l'Europe et l'Asie (jusqu'à la Chine).

Dans la seule année 2002, les autorités turques affirment avoir arrêté soixante-dix bateaux chargés de clandestins qui s'apprêtaient à quitter les côtes du pays. Or le départ de Turquie ne se fait pas seulement par bateau : il emprunte aussi la voie terrestre (frontière turco-grecque ou frontière turco-bulgare) et la voie aérienne. On estime que plus de 200 000 clandestins transiteraient annuellement depuis la fin de la décennie 90.

En ce qui concerne la nationalité des personnes arrêtées, les Irakiens et les Moldaves apparaissaient au premier rang entre 1999 et 2003, suivis des Afghans, des Pakistanais, des Iraniens, des Roumains, des Russes et des Géorgiens.

Au début 2004, on estimait qu'il y avait à Istanbul plus de deux cents réseaux spécialisés dans le « commerce humain ».

1.3 Spécificités économiques : le rôle clé des exportations pétrolières de Mer Noire

Jusqu'en 1980, la Turquie menait une politique économique ayant pour objectif de substituer aux produits importés la production nationale afin de satisfaire la demande interne. Les nouvelles industries ont été, pendant de longues années, protégées par des tarifs douaniers ou des droits et taxes à effet similaire. Au début des années '80, un programme de stabilité économique de grande envergure visant à opérer des transformations radicales dans l'économie, a été élaboré et mis en application le 24 janvier 1980.

Les réformes mises en application avaient pour but d'assurer progressivement la prépondérance des mécanismes du marché sur l'administration centralisée en vigueur. La Turquie est actuellement un des premiers pays du monde à pratiquer le régime du libre échange et les chiffres clés sont les suivants : le PIB est de 239,8 milliards dollars, soit 3 451,8 dollars par habitant ; le chômage est de 10,5% ; la dette atteint 61,2 % du PIB ; l'inflation est de 10 % ; le salaire minimum est de 237 euros.

Dans la région de Marmara, centre industriel du pays, la population vit principalement de l'industrie, du commerce et du tourisme. L'axe Istanbul-Bursa-Izmit constitue la zone industrielle la plus développée de la région. Les industries des produits alimentaires, du textile, du prêt-à-porter, du ciment, du papier, des produits pétrochimiques figurent parmi les activités les plus développées de la région.

En vingt ans, Istanbul s'est ouverte à l'étranger d'une manière spectaculaire, devenant un point d'articulation entre l'Europe et le reste de la Turquie, et, bien au-delà, le Caucase, la Transcaucasie, l'Asie centrale et le Moyen-Orient. Bon nombre d'entreprises étrangères, nord-américaines, sud-coréennes ou japonaises, y ont implanté leur base.

Le PIB de cette région est supérieur à celui de plusieurs Etats proches (Bulgarie, Roumanie,...) et représente près de la moitié de celui de la Turquie. Le seul département d'Istanbul représentait 27,5 % des richesses du pays en 1994, contre 5,8 % pour Ankara.⁴ En 2003 le même département a assuré 43,8 % des entrées d'impôts du Trésor turc.

La ville, bien qu'elle soit coupée en deux par le Bosphore est devenue, les dernières décennies, avec ses zones industrielles, ses centres d'affaires, ses complexes commerciaux et ses quartiers résidentiels, un ensemble urbain regroupant d'importantes activités et une population de plus en plus nombreuse. Les deux ponts achevés en 1973 et 1989 ont joué un rôle central dans ses activités.

De nouvelles infrastructures vont bientôt arrimer la rive asiatique au reste de l'agglomération, comme le tunnel ferroviaire sous le Bosphore – ouvrage d'art majeur, compte tenu de la profondeur et surtout des risques sismiques – dont la construction a commencé en 2004. Un fois achevé (au plus tôt à la fin 2006), il reliera les réseaux ferrés européens et asiatique, et permettra la modernisation du transport ferré au sein de la ville. Parallèlement, d'autres ponts sont envisagés par le ministère des Travaux publics.

Depuis l'effondrement de l'URSS, le Bosphore est devenu une voie de circulation maritime internationale, avec des milliers de passages par an, entre Caucase, mer Noire et Méditerranée.⁵ L'accroissement du trafic international est lié au transport du pétrole et du gaz des pays du pourtour de la Caspienne (de l'Azerbaïdjan au Kazakhstan). Ce trafic d'hydrocarbures, qui interfère avec le trafic local, alimente bien des peurs à Istanbul, où tankers et méthaniers sont de plus en plus perçus comme des bombes en puissance au coeur de la ville.

Depuis juillet 1994, non sans résistance de la part du voisin russe, la Turquie, arguant des risques pour la sécurité de la population, essaie de s'arroger un droit de contrôle sur le trafic international.⁶

En raison de l'étroitesse du Bosphore, elle a imposé un remorquage obligatoire à tous les navires d'une longueur supérieure à 200 mètres⁷, et s'est dotée fin 2003 d'un système radar de surveillance perfectionné.

Pour l'instant, les ports d'Istanbul ne retiennent qu'une faible partie du trafic international. Une amélioration des infrastructures portuaires et leur connexion aux réseaux de transport terrestres permettraient à Istanbul de prendre place parmi les grands ports mondiaux, en valorisant les richesses qui passent par le Bosphore.

⁴ Cf. Mustafa Sönmez (2001), « Une ville de salariés, Ankara », Istanbul Dergisi, n° 36, « Istanbul - Ankara », janvier 2001, pp. 93-96

⁵ La circulation des navires dans les détroits est régie par la Convention de Montreux, traité international en date du 20 juillet 1936, qui stipule que « les navires de commerce jouiront d'une liberté complète de passage et de navigation dans les Détroits, de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement (sauf en temps de guerre) ».

⁶ D'après la Convention de Montreux la Turquie ne peut unilatéralement imposer des restrictions de passage. Le seul rôle dévolu aux autorités turques est d'assurer la sécurité du trafic et de lever quelques droits et taxes modiques.

⁷ Un tanker de 140 000 tonnes transporte 160 millions de litres d'hydrocarbures. Si on examine les supertankers dont les longueurs dépassent les 200 mètres, on constate qu'en 2002 leur nombre a augmenté : à savoir 3 113 passages, soit 9 par jour. 20 passages sur 100 comportent un risque d'accident lié au transport de matière dangereuse : 26 navires de ce type traversent tous les jours le Bosphore.

De plus, la Turquie affiche son intention de devenir un couloir énergétique vers lequel convergeraient les flux en provenance de la Caspienne ou du nord de l'Irak et à destination des marchés de l'Occident. Sa place dans le « grand jeu » des hydrocarbures de la Caspienne a sensiblement évolué depuis novembre 1999, avec deux projets importants : l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, qui assurera l'acheminement annuel de 50 millions tonnes de pétrole, d'une part, et le gazoduc Turkménistan-Turquie-Europe, d'autre part.

L'accord sur le premier projet a été finalisé, après des années de négociations et de tergiversations, durant le sommet du Conseil de coopération pour la sécurité en Europe tenu à Istanbul. Le coût de réalisation des 1 760 kilomètres d'infrastructures – dont 1076 en territoire turc – reliant Bakou à Ceyhan via la Géorgie est estimé à 2,4 milliards de dollars.

Cet oléoduc devrait aussi permettre d'alléger le trafic sur le Bosphore et donc de diminuer les dangers que le passage des tankers fait courir à la mégalopole d'Istanbul.

Par ailleurs, le gazoduc sous marin dit Bleu Stream⁸, grand projet turco-russe, doit fournir, à pleine capacité, 16 milliards de mètres cubes de gaz par an.

2. Le Bosphore sur l'échiquier Euro Asiatique

2.1 Les Balkans et le Bosphore : liens historiques et actuels

Les « Balkans » (en turc, montagnes) sont une péninsule qui comprend géographiquement : la Grèce, l'Albanie, RY Macedoine, la Serbie et Monténégro, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, la Slovénie, la Roumanie, la Bulgarie et une partie de la Turquie (voir annexe 3). Mais les pays qui n'appartiennent pas aux « noyaux durs » orthodoxe ou musulman récuse parfois cette étiquette : la Croatie (Franjo Tudjman a introduit dans la constitution croate l'interdiction de toute intégration aux Balkans) et la Slovénie qui appartiennent depuis 1978 à la communauté de travail « Alpes-Adria » qui reconstitue plus ou moins la Double Monarchie austro-hongroise. Au contraire, d'autres pays revendiquent l'identité balkanique comme un défi face à l'Occident. Pour certains États, l'identité balkanique n'est pas certaine : la Roumanie appartient incontestablement à l'Europe centrale pour le nord (Transylvanie) mais le sud du pays (Valachie notamment) peut être considéré comme balkanique.

Pendant la majeure partie de leur histoire, des limes romains au Rideau de fer du XX^{ème} siècle, les Balkans ont été une frontière entre des empires, des religions et des civilisations, que leurs peuples se sont efforcés de protéger au prix de nombreux conflits.

Les guerres impériales dans les Balkans sont à l'origine, entre autres, des grandes migrations responsables de la répartition ethnique dans la péninsule : un territoire « tâché comme une peau de léopard » où les différentes influences religieuses et culturelles se sont traduites par le mélange du christianisme catholique et orthodoxe avec l'islam. Les animosités ethniques et religieuses en sont une autre conséquence.

Il n'existe pas de Balkans en tant que tels mais une multiplicité de cas nationaux, une diversité de structures ethniques (Bosnie et Kosovo p.ex., alors qu'ils sont tous les 2 musulmans), une

⁸ Ce gazoduc, dont la construction du côté russe a été très rapide, comprend un segment de 370 kilomètres en territoire russe, achevé en 2002, un autre de 385 kilomètres, sous marin, terminé à la fin 2002, et un dernier segment de 500 kilomètres, entre Samsun et Ankara, dont l'achèvement est annoncé pour la fin 2005.

divergence d'attitudes politiques (Grèce + Serbie face à la Bulgarie, tous les 3 sont orthodoxes), une différence de niveaux de vie économique et administrative entre la Grèce et l'Albanie (balkaniques tous les 2 mais non slaves)... Il est difficile de cerner autrement que géographiquement (et encore, les auteurs s'opposent pour savoir si le Danube moyen est ou non une frontière des Balkans ou si ceux-ci ne s'arrêtent qu'à la fin des plis carpatiques) une identité balkanique.

La présence des musulmans sur la péninsule balkanique est l'héritage de la longue période d'occupation de l'Empire ottoman.

En réalité, le rôle turc au carrefour de trois continents pendant plus de six siècles fut très important.

Le mot turc désigne les deux groupes de musulmans du Proche Orient, à savoir les Seldjouks et les Ottomans.

En 1071, les Seldjouks remportèrent une victoire éclatante contre une armée Byzantine à Malazgirt, sur le territoire de la Turquie moderne, ce qui entraîna l'occupation turque de la plus grande partie de l'Anatolie. A peu près à la même époque, ils prirent Jérusalem à ses maîtres islamiques égyptiens. Ces deux événements semèrent la consternation parmi les Byzantins, dans la papauté et chez les Européens chrétiens, et furent à l'origine des Croisades qui allaient s'étendre sur les deux siècles suivants.

Les Ottomans déclarèrent une guerre sainte ou djihad contre l'Empire Byzantin déclinant et s'élancèrent à l'assaut de Constantinople et des Balkans.

Même s'ils ont remporté une victoire à la Pyrrhus en 1389 contre les Serbes, les Ottomans ont continué à avancer vers le nord. Les victoires ottomanes furent provisoirement stoppées par les Mongols et leur chef Tamerlan, mais la progression de son armée vers d'autres territoires permit aux Ottomans de reconstruire leurs forces.

Le Sultan Mehmed II (" le Conquérant ") finit par prendre Constantinople le 29 mai 1453.

Les Ottomans progressèrent à travers l'Europe à la suite de la prise de Constantinople et on put croire alors à une sorte de contre-croisade jusqu'à ce qu'ils fussent arrêtés par une armée hongroise à Belgrade en 1456. Des attaques sur Vienne furent repoussées en 1529 puis en 1683. A son apogée, au XVI-ème siècle, l'Empire Ottoman s'étendait jusqu'à Budapest et Odessa et comprenait l'ensemble de la Grèce et des Balkans, les terres riveraines de la Mer Noire, l'Asie Mineure, le Levant, l'Arabie, l'Egypte et la plus grande partie de l'Afrique du Nord.

Pendant plus de neuf cents ans, soit jusqu'au début du XX-ème siècle, l'Empire turco-ottoman constitua une menace fondamentale pour les nations d'Europe occidentale et orientale, et donc pour les Balkans.

Pour les peuples des Balkans, l'occupation ottomane, qui dura près de cinq siècles, est rétrospectivement présentée comme une malédiction qui les aurait empêchés de réaliser leur dessein national.

Le processus de libération des peuples balkaniques a commencé avec les insurrections serbes en 1804 et a fini par les guerres balkaniques et la première guerre mondiale au début du XX-ème siècle.

L'Empire Ottoman faisait d'ailleurs toujours figure de grande puissance mondiale au XX^{ème} siècle, au moment de la première guerre mondiale.

Mais, après la fondation d'un nouvel Etat turc, les Balkans n'ont représenté qu'un souvenir lointain pour le nouveau régime d'Ankara.

Mise à part la signature d'un pacte de défense, en 1953, entre la Yougoslavie, la Grèce et la Turquie qui a très vite perdu sa substance par l'implication de la première dans le mouvement des non-alignés et par l'intégration des deux dernières à l'OTAN, les Balkans ont été une zone où, malgré le maintien des minorités turcophones et musulmanes, la Turquie n'avait aucune influence notable.

Seule l'Albanie d'Enver Hodja a fait quelques gestes en direction d'Ankara. La représentation diplomatique turque à Tirana fut pendant longtemps l'antenne des pays occidentaux. La force des souvenirs de l'ancienne solidarité ottomane, comme dans le reste des Balkans, fut certainement le facteur psychologique et culturel favorisant ces relations. Ainsi, l'Albanie fut l'un des rares pays ayant voté avec la Turquie à l'ONU, en 1965, contre une résolution des pays non-alignés approuvant les positions grecques à Chypre.

Les Grecs, comme les Turcs appartiennent bien à un espace culturel intermédiaire, entre Europe et Asie. Les conquêtes turques ont fait disparaître pour quatre siècles toute entité politique grecque. Les Grecs ont donc survécu (comme d'ailleurs les Serbes) dans le cadre de l'Empire ottoman en particulier grâce à l'Eglise orthodoxe, dont le sultan leur avait confié la direction (patriarcat de Constantinople).

La création selon un modèle occidental d'un Etat-nation grec au sud des Balkans dès 1829, après sa révolution de 1821, a favorisé un processus de regroupement des populations grecques sur son territoire en voie d'extension vers le nord et d'homogénéisation ethnique. Le grand désastre de 1922 a amputé l'hellénisme de toute sa moitié asiatique et amené l'installation de réfugiés d'Asie Mineure en Grèce⁹. La mémoire et la culture des « patries perdues » sont aujourd'hui, quatre-vingts ans après, toujours vivantes dans une grande partie de la population grecque.

Le problème principal concerne les relations plus que tendues avec la Turquie. Il y a les questions bilatérales traditionnelles : délimitation du plateau continental et des eaux territoriales (application ou non du droit de la Grèce à étendre ses eaux territoriales à 12 milles en vertu de la Convention de 1982 sur le droit de la mer, question qui a donné lieu à des incidents majeurs au nord de la mer Égée en 1976 et en 1987), militarisation de la région, Chypre, tracé de la frontière entre les deux pays en mer... En ce qui concerne les relations strictement balkaniques, elles sont encore tendues avec la Bulgarie concernant la Macédoine (et avec la Macédoine elle-même), alors que la Grèce s'est rapprochée de la Serbie.

Les guerres sur le territoire de l'ex-Yougoslavie ont offert à la Turquie une nouvelle chance. La communauté internationale a ouvert largement la porte balkanique à la Turquie et lui a permis d'y retourner.

⁹ Plus d'un million de réfugiés originaires de l'Asie Mineure ont été accueillis par la Grèce à la suite de l'Echange des populations chrétiennes et musulmanes prévu par le traité de Lausanne (1923), soit le quart environ de la population de la Grèce de l'époque.

Jusqu'à ce moment-là la Turquie s'efforçait au moins d'être présente aux côtés des pays de son ancien empire, même de façon symbolique ou formelle. C'était une politique de présence.

Le retour de la Turquie sur la scène balkanique ravit et flatte la mémoire collective et l'amour-propre turcs, par le rappel de deux périodes : d'abord le temps de la conquête qui remonte loin dans l'histoire – tout rapprochement avec ce temps long est générateur de nostalgie – puis le temps de la défaite qui est plus récent, 1912. Par rapport à cette défaite, la réapparition des soldats turcs sur la scène kosovare même en nombre modeste est ressentie et présentée par les médias comme une petite revanche sur l'histoire récente.

En effet, 87 ans après la perte de la province ottomane, la presse turque relatait, avec un air de triomphe, au début de juillet 1999, l'arrivée des premières unités du contingent turc à Prizren.

En réalité, une sorte de complexe balkanique empêchait les responsables de la diplomatie turque de s'intéresser de près à la région. La guerre du Kosovo leur a donné l'occasion de dépasser ce complexe et de développer une politique réaliste sans prendre trop de risque et sans trahir trop de monde.

Quant à la solidarité islamique, elle n'a jamais été une motivation pour la politique extérieure turque. Tout en étant un Etat laïc, Ankara n'a pas hésité à assumer le rôle d'avocat des musulmans des Balkans à de multiples occasions et dans des instances internationales depuis l'éclatement de l'ex Yougoslavie.

Les conflits balkaniques et surtout celui du Kosovo ont mis en évidence un paramètre jusque-là occulté, nous semble-t-il : la présence de l'islam en Europe, l'héritage turc. Il est le vestige d'un empire musulman en Europe.

En protégeant une communauté à majorité musulmane, l'Europe a permis à une puissance dont la population est aussi musulmane d'y entrer. La Turquie profitera pleinement de cette prise de conscience européenne.

Pour la politique turque, c'est donc une perspective réconfortante de savoir qu'à l'issue du conflit, la perception de l'islam ou des communautés musulmanes par l'Union européenne, a été contrainte d'évoluer. La Bosnie-Herzégovine, l'Albanie et le Kosovo (même s'il appartient à la Serbie), font partie du continent européen. Si les Albanais et les Bosniaques faisaient partie un jour de l'Europe élargie, le fait qu'un candidat soit de religion musulmane ne créerait plus le même sentiment de distance que pris tout seul. C'est un gain argumentaire non négligeable pour la candidature turque qui souffre d'un non-dit notoire. On ne peut pas à la fois accepter l'islam européen et exclure le pays qui l'y a introduit.

L'implication de la Turquie dans les conflits balkaniques en Bosnie-Herzégovine, en Macédoine et au Kosovo, semble être, à chaque fois, un prétexte ou une occasion de réaffirmer sa priorité européenne, d'une part, et son appartenance multiple de l'autre. Elle ne pouvait pas intervenir directement et unilatéralement dans un conflit où elle n'avait aucun intérêt majeur à défendre. Elle a donc multiplié les démarches auprès des organismes internationaux comme l'ONU, la CSCE, l'OTAN et l'OCI en vue de susciter des politiques de protection des musulmans comme la levée de l'embargo sur les armes à destination de ceux-ci ou les bombardements des positions serbes. La Turquie a ainsi tenté de mettre à l'ordre du jour la question bosniaque : au sommet d'Helsinki de la CSCE en juillet 1992 et à l'Assemblée générale des Nations unies en septembre de la même année.

En vérité, les liens historiques, l'héritage ottoman, la solidarité islamique sont les thèmes récurrents de ces discours qui préconisent des politiques plus audacieuses, alors que le discours laïc insiste sur le respect du droit international et redoute les répercussions éventuelles d'une nouvelle politique d'ingérence sur le problème kurde. C'est pourquoi Ankara n'a pas rompu rapidement sa politique souverainiste à l'égard de la Yougoslavie.

La discrétion de la participation turque aux opérations, aussi bien en Bosnie-Herzégovine qu'au Kosovo, était de règle, pour éviter de heurter les symboles, pour éviter un face-à-face trop manifeste de l'islam et de la chrétienté.

La Russie étant exclue du jeu balkanique, la Grèce marginalisée lors de cet affrontement, la Turquie se trouve maintenant dans une configuration confortable. C'est le résultat du réalisme politique.

En attendant des signaux positifs de l'Union Européenne, la Turquie va augmenter ses efforts visant à l'établissement des liens politiques et économiques les plus larges possibles avec les autres pays balkaniques qui feront partie prochainement de l'Union Européenne (Croatie, Roumanie, Bulgarie).

2.2 La Russie face au Bosphore : permanence des antagonismes – luttes d'influence actuelles

La question des détroits, c'est à dire le droit de passage par le Bosphore et les Dardanelles a été depuis longtemps une pomme de discorde entre la Russie, la Grande Bretagne, l'Autriche et l'Empire Ottoman.

De Pierre le Grand à Nicolas II, le rêve de tous les tzars de Russie était de prendre le contrôle du Bosphore, seule voie maritime accessible aux navires en provenance ou se dirigeant vers les ports russes de la Mer Noire.

La question des détroits commence à se poser en 1774, avec Catherine II et le traité de Kütchük-Kaïnardji (ouverture des Détroits aux navires marchands russes). Dès le début de 19^{ème}, la Russie convoite la possession des Détroits.

La Grande Bretagne souhaite affaiblir l'Empire Ottoman : pour des raisons économiques - Route de la soie (3 routes passent par l'EO) ; pour des raisons stratégiques : peur d'une augmentation de la puissance relative de la Russie ; peur que la Russie ait accès à la Méditerranée ; ouverture des détroits en cas d'une attaque contre la Russie par la flotte britannique.

L'Autriche aussi souhaite affaiblir l'Empire Ottoman par peur de la Russie dans les Balkans.

Au 19^{ème} siècle, l'expansion de l'Empire des Indes impliquait le maintien de la domination de la Royal Navy sur l'ensemble des « mers chaudes », à commencer par la Méditerranée, où la prédominance de la Marine britannique lui permettait de surveiller étroitement les allées et venues des navires russes dans les Détroits. Cette surveillance navale faisait partie de ce que l'écrivain Rudyard Kipling a qualifié de « grand jeu », confrontation implacable entre Russes et Britanniques, qui se prolongea tout au long du siècle, en vue de s'assurer le pouvoir en Asie Centrale.

Le tsar Nicolas Ier rêve de démembrer l'Empire ottoman, « l'homme malade de l'Europe », d'établir son protectorat sur les Balkans, contrôler les Détroits et Constantinople. En échange,

l'Angleterre aurait l'Égypte et la Crète ; l'Autriche les côtes dalmates ; et la France quelques îles en Méditerranée.

La détermination des Russes à s'assurer la maîtrise du Bosphore et des Dardanelles, et avoir ainsi accès à la Méditerranée, ne peut laisser sans réaction les deux puissances maritimes et coloniales que sont alors la France et l'Angleterre.

Militairement, la France n'est pourtant pas prête pour un conflit. L'armée est mal équipée, son recrutement insuffisant. De plus, Napoléon III, à la différence de son oncle, n'est pas un soldat. Mais sa marine est la deuxième du monde après celle de la Grande-Bretagne. Un ultimatum adressé le 19 avril 1853, à la Porte (le sultan) par Menchikov, l'ambassadeur du tsar, est repoussé, provoquant la rupture des relations diplomatiques entre la Russie et l'Empire ottoman. Les Russes occupent les provinces sous domination ottomane de Moldavie et de Valachie.

Français et Anglais s'allient à la Turquie et déclarent officiellement la guerre à la Russie.

Le successeur de Nicolas Ier, Alexandre II, accepte une solution politique au conflit. Tous les belligérants, ainsi que la Prusse et l'Autriche, sont convoqués au congrès de Paris, du 25 février au 8 avril 1856, dans le nouveau palais du quai d'Orsay. Il constitue la revanche du congrès de Vienne de 1815 et débouche sur un nouvel ordre international.

Les alliés obtiennent que soient garantis l'intégrité de l'Empire ottoman, le statut des Détroits et la neutralisation de la mer Noire. La Russie renonce à toutes ses ambitions territoriales.

Le 20 juillet 1936 la Convention de Montreux est signée et garantie par la Grande-Bretagne, la France, la Grèce, la Turquie, la Bulgarie, la Yougoslavie, l'URSS, le Japon et l'Italie.

De nos jours les autorités d'Ankara évoquent parfois la possibilité d'interrompre le trafic dans le Bosphore à titre préventif, afin de protéger l'environnement. Bien qu'une telle mesure puisse difficilement s'envisager dans le cadre libéral de la réglementation internationale actuelle, la Turquie pourrait, en cas de tension grave avec la Russie, avoir recours à des mesures spécifiques, comme l'inspection minutieuse des documents à bord des navires ou la vérification systématique de nombreux points de procédure qui retarderaient le transit des navires pétroliers dans le Bosphore, renchérissant le coût du transport et illustrant ainsi, a contrario, les avantages logistiques d'un acheminement par oléoduc des bruts de la Caspienne vers la Méditerranée.

La réglementation mise en vigueur le 1er juillet 1994 par les autorités d'Ankara est réputée ne concerner initialement que les navires turcs. Elle prévoit notamment qu'une autorisation préalable est nécessaire pour le passage des navires transportant des marchandises dangereuses, ce qui laisse craindre que cette autorisation puisse être accordée, ou refusée, de façon discrétionnaire. Le passage des bateaux de plus de 200 m de longueur et de 15 m de tirant d'eau est interdit la nuit. En outre, le pilotage est rendu obligatoire pour les navires turcs de plus de 150 m de longueur et se trouve seulement recommandé pour les autres pavillons.

Le 5 août 1994, la Russie remet au Comité Juridique de l'IMO (International Maritime Organisation) une note soulignant notamment que les nouvelles règles turques peuvent conduire à instaurer de facto une autorisation de passage, ce qui serait une atteinte aux droits de libre passage dans les détroits internationaux. La Russie dénonce en outre la possibilité

donnée aux autorités turques de suspendre temporairement le trafic dans les détroits sous de nombreux prétextes, non nécessairement « raisonnables » du point de vue des Russes.

L'IMO a réagi par des recommandations pour apporter une solution technique aux problèmes de sécurité de la navigation et aux observations élevées par la Russie à la suite de la mise en vigueur des nouvelles réglementations.

Depuis, plusieurs tentatives de conciliation des positions turque et russe ont eu lieu. Se plaçant strictement sur le terrain de la sécurité de la navigation, afin d'éviter de froisser les susceptibilités des parties en présence, l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), qui dispose du statut d'observateur auprès de l'IMO, s'est efforcé en décembre 1996 de surmonter les différences d'interprétation entre les textes turcs et ceux de l'IMO et proposé un ensemble de mesures propres à lever les ambiguïtés. S'agissant de la suspension du trafic, l'OCIMF estime que la formulation des règles turques devrait être modifiée de façon à ne pas laisser entendre que le passage peut être arbitrairement refusé. Les conditions propres à faciliter le passage des navires devraient être publiées afin d'éviter toute allégation éventuelle de discrimination en fonction du pavillon.

Mais, la délégation turque a quitté la réunion, estimant que les documents présentés étaient « politiques par nature et hors du domaine de compétence ».

Du 24 février au 6 mars 1997, une mission technique de l'OCIMF s'est rendue à Ankara, Istanbul et Moscou, à l'invitation des gouvernements turc et russe, pour discuter de la sécurité de la navigation dans les détroits turcs. Les experts nautiques des 2 pays ont paru intéressés par la plupart des positions techniques exprimées par l'OCIMF, mais la plus grande prudence subsistait au plan « politique ».

Les représentants turcs ont souligné que les détroits ne sont pas internationaux (ils font partie des eaux territoriales turques), seul le droit de libre passage est international. Si les détroits doivent rester ouverts à tous les termes de la Convention de Montreux, la Turquie soutient que le droit de la mer (et en particulier la Convention de Montreux) lui permet de réglementer le trafic dans ses eaux territoriales, et même de l'interrompre pour des raisons de sécurité. La Turquie considère que l'une des bases du droit international est que le principe de « navigation sûre » est inséparable de celui du « libre passage ».

Les diplomates russes estiment que les Turcs ont « créé un embouteillage » autour des problèmes de circulation de navires dans le Bosphore, afin d'influencer les décisions de tracé des oléoducs destinés à acheminer les bruts de la Caspienne vers la Méditerranée. Selon les Russes, l'accord de tous signataires de la Convention de Montreux doit être clairement exprimé, avant d'établir une règle technique quelconque allant au-delà de la Convention. Moscou estime détenir un droit de veto à toute modification éventuelle de ce texte. Ils affirment avoir 27 ans d'expérience de passage sans problème des détroits par des pétroliers de 295 m de longueur (alors que la taille maximale prescrite par les Turcs est de 200 m), indiquant même qu'une étude de l'Académie de Marine de Novorossiisk montre que des navires de 340 mètres de long peuvent passer le Bosphore en sécurité.

Face aux inquiétudes provoquées sur la scène internationale à la suite de la réglementation turque, les Etats-Unis n'ont cessé d'affirmer que leur allié turc était de bonne foi et que les prescriptions turques seraient appliquées en conformité avec les règles de l'IMO.

Jusqu'à présent, la politique de la Turquie a consisté à jouer sur le registre de la sécurité de la navigation dans le détroit, thème qui correspond aux préoccupations d'une large fraction de l'opinion nationale, au-delà des clivages politiques habituels.

En décembre 2004 le président Poutine a visité la Turquie. Cette visite était la première d'un chef d'Etat russe depuis 32 ans, qui consacre le réchauffement de relations parfois tendues entre les deux pays.

Le commerce entre les deux pays a explosé depuis la fin de la Guerre froide, au cours de laquelle la Turquie, membre de l'Otan, et l'URSS ont connu de graves tensions à leur frontière commune.

Le commerce bilatéral s'élevait à 6,8 milliards de dollars en 2003 et devrait atteindre 10 milliards de dollars en 2004.

Les investissements turcs en Russie dépassent 12 milliards de dollars, les entreprises turques se sont vues confier dans ce pays des projets d'un montant global de 10 milliards de dollars et la Turquie est la destination privilégiée des vacanciers russes.

Les relations politiques en revanche ont parfois été troublées par des accusations réciproques de soutien au terrorisme, Moscou affirmant que la Turquie fermait les yeux sur les activités de militants tchéchènes sur son territoire, Ankara accusant la Russie d'accueillir des séparatistes kurdes.

La Russie, pays qui a le plus recours aux détroits turcs pour acheminer son pétrole vers les marchés mondiaux, avait été particulièrement irritée par une décision de la Turquie, pour des raisons notamment écologiques, de limiter le passage de pétroliers.

La Russie partage la préoccupation de la Turquie en ce qui concerne la sécurité du trafic dans les détroits et la protection de l'environnement. En même temps, Moscou estime que les mesures pratiques adoptées par la Turquie sont inadéquates, limitant la liberté de navigation et aboutissant en fait à l'instauration d'un régime d'autorisation. La Russie se fonde sur le caractère fondamental de la convention sur le régime des détroits (Montreux, 1936) définissant leur statut international et sur les normes correspondantes du droit de la mer.

En même temps, la Russie s'efforce de donner aux négociations une orientation constructive et propose à la Turquie ses conseils pour optimiser la navigation dans le Bosphore.

Moscou reproche aussi à la Turquie de limiter la circulation des pétroliers à travers le Bosphore - principal point de passage du pétrole russe vers les marchés mondiaux- alors que s'achève la construction, soutenue par les Etats-Unis, d'un pipe-line reliant les régions pétrolifères d'Azerbaïdjan à la Méditerranée via la Turquie.

Ankara rétorque que le trafic à travers le Bosphore est déjà congestionné et que d'éventuels accidents impliquant des pétroliers au coeur d'Istanbul, une métropole de 12 millions d'habitants s'étalant sur les deux rives du détroit, pourraient avoir des conséquences dramatiques.

"Il est devenu assez clair que le Bosphore ne peut pas absorber une augmentation du trafic", a expliqué un diplomate turc. "Les conditions météorologiques obligent souvent à des délais d'une à deux semaines pour le passage des pétroliers (et) les compagnies perdent de l'argent.

Pour résoudre ce problème, la Russie s'efforce de convaincre Ankara de la nécessité de construire un pipe-line contournant le Bosphore.

Parmi les projets en cours figure notamment une proposition russe de construire un oléoduc en Thrace, reliant la mer Noire à la mer Egée, ce qui réduirait le nombre de pétroliers en provenance du port russe de Novorossiisk dans le Bosphore.

La Turquie préférerait un oléoduc entre le port turc de Samsun, en mer Noire, et le terminal turc de Ceyhan sur la Méditerranée, parallèle en partie au pipeline Bakou-Tbilissi-Ceyhan, qui devrait être opérationnel en 2005 pour écouler vers les pays occidentaux le pétrole du Caucase.

Mais la Turquie privilégie un projet passant sous la mer Noire et à travers l'Anatolie pour rejoindre le terminal gazier de Ceyhan, sur la Méditerranée.

Les autorités turques mettent l'accent sur l'urgence des mesures à adopter car en 2009-2010, quelque 200 millions tonnes de pétrole devront transiter par les détroits, rendant la circulation quasi-impossible.

"Il faudrait alors transporter Istanbul ailleurs ou élargir le Bosphore et pour ce faire utiliser de la dynamite", ironise un expert.

2.3 Le Bosphore, débouché maritime de la Caspienne

Située aux confins de l'Europe et de l'Asie, la Caspienne est la plus vaste surface aquatique fermée du monde, avec une superficie d'environ 400 000 km². Très poissonneuse, la Caspienne est de très loin la première région productrice de caviar, notamment au nord dans l'embouchure de la Volga et au sud dans la partie iranienne. Mais, son principal atout économique réside dans les réserves de pétrole et de gaz contenues dans son sous-sol et sur ses rives.

Connue depuis la Haute Antiquité pour le suintement naturel des hydrocarbures, la presqu'île d'Apchéron, près de Bakou, fut remarquée au XIII-ème siècle par Marco Polo, en route vers la Chine, qui déclara qu'il avait vu « une fontaine de laquelle s'échappe une telle quantité d'huile qu'on pourrait en charger une centaine de navires ».

Il fallut pourtant attendre la seconde moitié du XIX-ème siècle pour que l'exploitation du pétrole soit véritablement organisée dans la région de Bakou. C'est à partir de 1871 que la production commence son essor, grâce aux frères Nobel, héritiers d'un marchand d'armes du Tsar, qui installent une base de production et un centre de raffinage. En 1880, les raffineries de Bakou traitent l'équivalent du tiers du pétrole américain. Trois ans plus tard, une ligne de chemin de fer, financée par les Rothschild, relie Bakou à Batoumi, sur la Mer Noire, et désenclave la région. En 1893, un oléoduc de plus de 900 km (record du monde de l'époque), relie la région de Bakou à la Mer Noire, en passant par la Géorgie. Avec une production de

240 kb/j (soit 12 millions de tonnes par an) en 1901, soit 50 % du pétrole mondial cette année-là, Bakou devient pendant une courte période la capitale mondiale du pétrole.

Cette expansion va s'interrompre brusquement, à la suite de la guerre russo-japonaise. Des troubles sociaux graves éclatent en 1905 (un jeune Géorgien nommé Joseph Vissarionovich Djougashvili y fera ses premières armes, avant d'entrer dans l'histoire sous le nom de Staline), aggravés par des rivalités ethniques et des catastrophes naturelles (tremblement de terre) : 2/3 des puits sont détruits.

La révolution bolchevique de 1917 ferme l'accès des hydrocarbures de la Caspienne aux compagnies étrangères. Mais, la production de pétrole de Bakou reste un enjeu essentiel pour l'URSS, dont elle fournit plus de la moitié de l'approvisionnement. Au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, le pétrole est au premier plan de la stratégie de Hitler : d'où la volonté des Allemands de s'emparer de Groznyï, capitale de la Tchétchénie et pièce maîtresse du dispositif pétrolier soviétique (qu'ils approcheront d'une dizaine de kilomètres), et de prendre le contrôle de Stalingrad, point de passage obligé de Bakou.

Après 1945, la production de pétrole d'Azerbaïdjan diminue progressivement avec l'épuisement des champs à terre. L'exploitation des gisements offshore est limitée par les capacités de la technologie soviétique, et donc par la profondeur d'eau. En 1990, à la veille de l'éclatement de l'URSS, la production de cette région n'atteint que 240 kb/j, soit 2% seulement de la production totale de l'ensemble soviétique. Mais, à cette date, le paysage énergétique de la zone Caspienne ne se limite plus à la région de Bakou. En effet, le Kazakhstan produit 520 kb/j en 1990, alors que le Turkménistan devient un grand producteur de gaz (89 milliards de m³).

Cependant l'environnement politique de cette région subit un changement radical à la suite de la disparition de l'URSS : aux côtés de l'Iran et de la Russie, trois nouveaux pays riverains (le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan) font leur apparition sur la scène internationale, ce qui soulève immédiatement le problème du statut juridique dorénavant applicable à la Caspienne, dont les réserves d'hydrocarbures constituent un enjeu stratégique considérable.

Les réserves en pétrole et en gaz de la Caspienne sont encore mal connues car ces ressources commencent seulement à être analysées par les méthodes modernes à trois dimensions. Les procédés bidimensionnels des Soviétiques ne semblent pas avoir pu apprécier la profondeur réelle des gisements. Aussi les évaluations des réserves varient-elles sensiblement. Selon les indications de l'U.S. Geological Survey, les réserves prouvées d'huile et de condensats représentaient 22 à 23 milliards de barils (17 milliards de barils pour le Kazakhstan, 3 Gb pour l'Azerbaïdjan et près de 3 pour le Turkménistan), alors que les réserves gazières étaient estimées à 7400 milliards de m³ environ (dont 4600 Gm³ pour le Turkménistan, 2300 Gm³ le Kazakhstan et 500 Gm³ en Azerbaïdjan). D'autres évaluations se situent à des niveaux inférieurs, proches de 16 milliards de barils d'huile, voire voisins d'une dizaine de milliards de barils seulement. (voir annexe 4)

Avant la disparition de l'URSS, les 3/4 de la Mer Caspienne étaient placés sous la souveraineté de l'Etat soviétique, alors que le quart restant se trouvait sous la souveraineté de l'Iran. Les relations entre ces deux pays ont été réglées par divers traités, signés successivement en 1921, en 1935 et en 1940, afin de fixer les modalités d'exploitation des ressources halieutiques (produits de la pêche) et préciser les conditions de navigation. Chacun des deux pays se voyait attribuer une zone de pêche exclusive de 10 milles des côtes, une compétence conjointe étant

prévue pour le reste de la Caspienne. Ces accords ne faisaient aucune mention des ressources minières et ne délimitaient pas de frontières maritimes.

Or, le droit maritime international définit des principes de partage des ressources qui ne sont applicables que pour les mers ouvertes, et ne sont donc pas directement transposables à la Caspienne.

Un partage en secteurs exclusifs réservés aux pays riverains conduirait à accorder des droits qui profiteraient surtout aux 3 pays riverains nouvellement indépendants : le Kazakhstan (avec le riche potentiel du Nord-ouest de la Caspienne), l'Azerbaïdjan (avec les gisements connus au large de Bakou et les perspectives prometteuses au sud de cette zone) et, dans une moindre mesure, le Turkménistan (qui dispose par ailleurs d'importantes réserves gazières terrestres).

Face à ces trois Etats indépendants, tous issus de l'ex-URSS, la Russie n'a cessé de plaider, avec le soutien plus ou moins implicite de l'Iran, en faveur d'une mise en commun des richesses pétrolières et gazières de la Caspienne (comme c'est le cas traditionnel pour le caviar exploité au nord dans l'embouchure de la Volga et au sud dans la partie iranienne). Pour les Russes, la Caspienne est un Lac intérieur qui ne peut être découpé en zones nationales et ses ressources doivent être exploitées en commun, avec prise de décision à l'unanimité des 5 pays riverains.

La querelle juridique – la Caspienne est-elle une mer ou un lac ? – n'est que l'expression d'un rapport de forces dans la région, où les objectifs politiques de deux puissances historiques, la Russie et l'Iran, se heurtent aux ambitions nouvelles de 3 Etats ayant acquis l'indépendance.

C'est l'Azerbaïdjan qui serait le plus durement touché par une éventuelle exploitation en commun des réserves d'hydrocarbures de cette zone. Mais l'offshore revendiqué par les Azéris a l'inconvénient de se situer dans la partie la plus étroite (125 milles – 230 km) de la Caspienne. Plusieurs secteurs en voie de développement par le consortium AIOC se trouvent en fait plus près de la côte du Turkménistan que des rivages de l'Azerbaïdjan.

L'Azerbaïdjan est le plus vaste des 3 pays Caucasiens (aux côtés de la Géorgie et de l'Arménie) et dispose du potentiel économique le plus important. Entouré au nord par la fédération de Russie, à l'ouest par la Géorgie et l'Arménie et au sud par l'Iran, cet état est bordé à l'est par la Mer Caspienne, ce qui lui donne accès à des réserves d'hydrocarbures offshore très élevées. Peuplé de plus de 7 millions d'habitants, en grande majorité de confession musulmane (2/3 chiïtes et 1/3 sunnites), ce pays s'étend sur un territoire de 87 000 km².

La complexité des relations ethniques de cette région a été illustrée récemment par la guerre, qui a eu lieu entre 1988 et 1994, pour le contrôle du Nagorny Karabakh, province située au sud-ouest de l'Azerbaïdjan et peuplée en majorité d'habitants d'origine arménienne.

Le cessez-le-feu provisoire qui règne dans le Haut-Karabakh depuis mai 1994 n'a toujours pas débouché sur une solution politique admise par les 2 parties en présence, malgré les efforts de conciliation poursuivis (notamment par la France) sous l'égide de l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération Européenne.

Mais le conflit du Karabakh ne constitue que l'une des sources de rivalités existant dans cette région-charnière entre l'Europe et l'Asie.

La production pétrolière de l'Azerbaïdjan provient essentiellement des gisements offshore peu profonds situés à Guneschli, à l'est de la presqu'île d'Apchéron. L'expansion des activités pétrolières implique le concours de compagnies étrangères, capables de fournir les ressources financières et le savoir-faire indispensables à la mise en valeur des réserves offshore difficiles d'exploitation de ce pays.

Face aux sociétés internationales qui s'efforcent de dégager le parcours le plus économique au travers des contraintes physiques et techniques existantes, la Russie privilégie les voies d'exportation utilisant les oléoducs de l'ex-URSS et aboutissant à Novorossiisk, alors que la Turquie cherche à promouvoir des oléoducs conduisant au port turc de Ceyhan, en Méditerranée Orientale.

Au début de leurs activités, les partenaires du consortium AIOC se sont contentés de décider que leur production initiale serait exportée en utilisant deux conduites existantes :

- la « route du nord », oléoduc russe de 1400 km reliant le port de Bakou au terminal de Novorossiisk, en passant par Grozny, capitale de la Tchétchénie
- la « route de l'ouest », vieil oléoduc de 900 km de long, qui reliait jadis Bakou au port Batoumi, en Géorgie, sur la Mer Noire.

Mais, les événements en Tchétchénie, les relations entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan et l'existence des mouvements séparatistes en Abkhazie (au nord-ouest de Géorgie) ont contraint les partenaires de l'AIOC à chercher d'autres itinéraires.

Ils les ont trouvés en construisant un oléoduc reliant Bakou via la Géorgie à Ceyhan, sur la côte turque de la Méditerranée Orientale. Cet oléoduc offre à première vue de nombreux avantages. Un tel ouvrage échapperait, en effet, à la fois aux intempéries fréquentes en Mer Noire (qui retardent les chargements à Novorossiisk) et aux risques de collision dans le Bosphore. En outre, les conditions de chargement à Ceyhan sont très satisfaisantes : ce port en eau profonde peut accueillir des ULCC¹⁰ (navires ayant plus de 300 000 tonnes de port en lourd) et dispose d'installations logistiques lui permettant de recevoir 130 millions de tonnes par an.

Séduisant en soi, un tel projet souffre d'au moins deux handicaps :

- Son passage près de l'Arménie soulève la question du conflit du Haut-Karabakh qui oppose toujours Arméniens et Azéris ; la paix précaire qui règne entre ces deux peuples n'offre aucune garantie de fonctionnement normal du futur ouvrage.
- Le tracé de l'ouvrage serait trop proche des zones de peuplement kurde en Turquie et le laisserait à la merci d'attentats éventuels, difficiles à prévenir.

Avec un territoire grand comme l'Europe occidentale (2,7 millions de km²), le Kazakhstan a proclamé son indépendance en décembre 1991, à la dislocation de l'URSS. Mais, il a choisi de maintenir des liens avec la Russie, en adhérant à la Communauté des Etats Indépendants. Le Kazakhstan est aussi un pays dont le caractère multiethnique est le plus remarquable. Avec 17 millions d'habitants, cet immense pays est peuplé de Kazakhs (43 %), de Russes (37%), d'Ukrainiens (5%), d'Allemands, de Tatars et d'autres.

La production pétrolière du Kazakhstan provient essentiellement de l'Ouest du pays, près de la Mer Caspienne, alors que les principales raffineries sont situées au Nord-Est du

¹⁰ULCC - Ultra large crude carriers

Kazakhstan, soit à 2000 km des champs producteurs. Ces raffineries sont connectées aux gisements sibériens, alors que le pétrole brut du Kazakhstan était destiné aux raffineries situées en Russie. En l'absence de liaisons logistiques entre l'Ouest et l'Est du pays, les échanges se font dans le sens Nord-Sud via la Russie, mettant ainsi le Kazakhstan dans une position de dépendance vis-à-vis de celle-ci, qui contrôle à la fois les exportations de bruts et de produits kazakhs à l'Ouest et les importations de bruts et de produits à l'Est du Kazakhstan.

Cette dépendance à l'égard de Moscou se manifeste dans l'attribution des quotas d'utilisation des oléoducs russes, qui précisent les volumes que l'opérateur Transneft devra acheminer au cours d'une période donnée. L'accès aux marchés extérieurs est d'autant mieux contrôlé que les producteurs russes ne sont pas pressés de partager leurs capacités à l'exportation avec des concurrents potentiels.

La nécessité de trouver de nouvelles voies d'évacuation paraît d'autant plus urgente que, à la différence de la Russie, les ressources énergétiques du Kazakhstan demeurent largement inexploitées, voire inexplorées.

Les autorités kazakhes ont exprimé leur souhait de bénéficier du concours des sociétés occidentales. Ainsi, le développement du champ de Tengiz (autour de la Caspienne) est confié à la compagnie américaine Chevron. L'accord prévoit que les gisements de Tengiz et de Korolev feront l'objet d'un investissement total de 20 milliards de US \$

L'oléoduc construit par le Caspian Pipeline Consortium (CPC) relie les gisements kazakhs de Tengiz au port russe de Novorossisk sur la Mer Noire (voir annexe 5). Il est destiné à avoir une capacité de 1,34 million b/jour ce qui aura pour effet d'augmenter considérablement les volumes d'hydrocarbures devant transiter par le Bosphore (voir annexe 6).

3. Les enjeux du Bosphore

3.1 L'enjeu économique (les exportations pétrolières de Russie et des pays musulmans ex-soviétiques)

Aujourd'hui, la Russie dispose d'un énorme réservoir de richesses naturelles dont l'exportation par voie maritime se trouve limitée, soit par des contraintes météorologiques (ports du Nord gelés en hiver), soit par la nécessité de préserver l'environnement d'Istanbul qui fut un rival permanent de la Russie aussi bien en Europe (Balkans) qu'en Asie Centrale.

Abandonnée par la quasi totalité des unités majoritairement non russes d'ex-URSS, la Russie d'aujourd'hui se trouve repliée sur elle-même, mais n'a pas renoncé à ses ambitions de puissance mondiale. Détentrice de l'arme nucléaire, titulaire d'un droit de veto au Conseil de Sécurité de l'ONU, la Russie est d'autant plus ouverte à la coopération économique internationale qu'elle a besoin de l'assistance technologique et du concours financier des pays occidentaux pour assurer le décollage de son potentiel intérieur et retrouver sa stature sur la scène internationale.

Pour mettre en œuvre ces ambitions la Russie compte d'abord sur ses exportations d'hydrocarbures, en particulier de pétrole brut et de produits pétroliers. Pour ce pays,

l'utilisation permanente et sans entraves du Bosphore et des Détroits constitue donc un enjeu stratégique essentiel.

Les exportations pétrolières russes empruntent trois voies d'évacuation, qui visent des débouchés géographiques différents. La première, l'oléoduc de l'Amitié (Drujba), construit à l'époque soviétique et destiné à l'approvisionnement en brut de l'Europe Centrale et Orientale, assure 30% des exportations pétrolières russes. Les deux débouchés maritimes de la Russie sont la Mer Baltique (28 % du pétrole exporté, à destination de l'Europe du Nord et du Nord – Ouest) et, surtout, la Mer Noire, par où transitent 42% environ des exportations pétrolières de la Russie.

Si la Mer Noire constitue la principale voie d'évacuation maritime du pétrole russe, sa prépondérance est particulièrement manifeste au niveau des exportations de pétrole brut, dont $\frac{3}{4}$ s'écoulent par les détroits turcs (contre $\frac{1}{4}$ via la Baltique). En revanche, la majeure partie des exportations de produits raffinés russes s'effectue à partir de la Baltique.

Cependant, c'est bien la Mer Noire qui représente le potentiel principal pour les exportations pétrolières russes. Il en est ainsi pour les flux de brut, car le pétrole russe constitue l'un des éléments traditionnels des approvisionnements des raffineries de l'Europe du Sud (Italie, France, Espagne, Grèce) ; mais il donne également lieu à des transports de grosses cargaisons (140 000 tonnes), soit vers l'Europe du Nord-Ouest (Rotterdam, le Havre), soit vers les Etats-Unis (Gulf Coast).

Les exportations pétrolières russes s'effectuent à partir de trois ports de chargements, dont deux situés en Russie, qui sont le port de Novorossiisk et le port de Tuapse, ainsi que le port ukrainien d'Odessa. L'objectif des autorités russes est d'accroître sensiblement les installations logistiques en Mer Noire, afin de répondre pleinement à l'expansion future des exportations issues des nouvelles productions d'Asie Centrale.

Le port de Novorossiisk, qui assure actuellement plus de la moitié des exportations russes de Mer Noire, connaît souvent des problèmes de saturation, à la fois en raison de l'insuffisance des capacités disponibles et des conditions climatiques parfois difficiles (tempêtes fréquentes).

Faute de disposer, dans l'immédiat, des ressources nécessaires à l'élargissement des installations portuaires, afin d'accueillir des navires adaptés aux transports à longue distance, les Russes ne peuvent procéder aujourd'hui que par petites touches. Même si elles sont réduites par rapport à ce que leur volume représenterait si les capacités portuaires en Mer Noire connaissaient le développement souhaité par les autorités de Moscou, les exportations pétrolières russes se trouvent placées, lors de leur passage dans le Bosphore, sous la surveillance vigilante des responsables turcs.

Les exportations pétrolières russes (pétrole brut + produits raffinés) chargées en Mer Noire, donc obligées de transiter par le Bosphore atteignent 1 400 kb/j. Si l'on ajoute les flux à venir en provenance soit d'Azerbaïdjan, soit de Soupsa en Géorgie, soit du Kazakhstan, le volume global de pétrole transitant par le Bosphore avoisine 2 Mb/j.

bb

Face à la Russie, qui souhaite vivement que les voies d'évacuation des bruts kazakhs et azéris, issus des deux pays que les dirigeants du Kremlin continuent à considérer comme faisant partie de leur sphère d'influence naturelle, passent par des terminaux pétroliers russes de la

Mer Noire, donc débouchant inévitablement sur le Bosphore, la Turquie cherche à promouvoir pour les bruts de la Caspienne toute solution excluant le passage dans les Détroits.

Les enjeux stratégiques se trouvent accrus au sud de la Russie du fait de la concomitance entre l'indépendance de huit nouveaux Etats, dont sept sont enclavés, et la « redécouverte » des hydrocarbures de la Caspienne Très vite, derrière les débats techniques sur le meilleur trajet et le meilleur mode de transport (routes, voies ferrées, oléoducs...) se profilent des questions directement politiques et stratégiques.

Sur les huit Etats qui acquièrent leur indépendance en 1991, seule la Géorgie n'est pas enclavée.

S'ils n'en ont pas pris l'initiative, les Etats- Unis apportent vite leur soutien à cet ensemble de projets, participant à leur mise en oeuvre et répondant aux appels d'offres, oubliant au passage leurs réticences quant au caractère peu démocratique de plusieurs de ces Etats.

L'objectif initial des Occidentaux est clair : la consolidation des huit nouveaux Etats souverains implique que ceux-ci disposent d'une marge de manoeuvre dans le choix des partenaires économiques et s'ouvrent réellement sur le marché mondial. Or la remise en service de quelques passages frontaliers au sud n'a qu'un effet limité : ceux-ci donnent en général accès à des régions elles-mêmes contestées ou peu propices à d'importants flux de marchandises (Xinjiang, Afghanistan, Iran septentrional, Turquie orientale). Du point de vue occidental, l'axe transcaucasien présente donc le double avantage d'éviter la Russie comme l'Iran et de renforcer le rôle charnière du principal allié des Etats-Unis dans la région, la Turquie.

Quand le Traceca¹¹ entre dans sa phase active, en 1994-1995, la Transcaucasie est pratiquement coupée de la Russie : les deux principaux axes de transport sont bloqués l'un par le conflit abkhaze, l'autre par les effets du conflit tchéchène. L'Arménie se voit soumise à un double blocus du côté azéri et turc, et la voie qui pourrait relier l'Azerbaïdjan à la Turquie est rendue impraticable par le conflit du Karabakh.

L'effet cumulé de ces blocus croisés et des crises économiques entraîne un effondrement du commerce Nord-Sud et la Russie voit contester son rôle de premier partenaire des trois Etats transcauciens. Européens et Américains entendent bien profiter de cette période pour tenter un rééquilibrage géopolitique en profondeur. Comme l'affirme, non sans cynisme, M. Zbigniew Brzezinski, l'ancien conseiller du président James Carter, il faut affaiblir la Russie, mais... pour son bien : en renforçant la souveraineté des nouveaux Etats indépendants, en ouvrant l'accès de leurs richesses naturelles aux firmes multinationales, on hâte le moment où Moscou abandonnera définitivement son approche néo-impériale, transformant enfin ce pays en un partenaire responsable, digne de tenir sa place - régionale - sur l'échiquier mondial.

Quoique handicapée par sa propre récession et par les luttes de pouvoir au Kremlin, la Russie tente de réagir. Non seulement les grandes compagnies pétrolières russes s'efforcent de rentrer dans tous les consortiums d'exploration où elles sont admises, mais Moscou relance activement ses propres solutions de transport. La volonté de rouvrir dès 1997 l'oléoduc

¹¹ Traceca -Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, que l'Union européenne lance dès 1993.

Bakou-Novorossiisk est un élément déterminant dans la conclusion de l'aventure tchétchène et dans la négociation avec Grozny d'un accord financier pour le transit du brut.

Ainsi, lors de l'inauguration du premier pétrole sorti à Bakou par le consortium liant l'Azerbaïdjan aux Occidentaux (AIOC), le 12 novembre 1997, MM. Boris Nemtsov (alors ministre délégué aux carburants) et Sergueï Kirenko (alors ministre de l'énergie) affirment haut et fort que la voie russe est et sera la plus compétitive.

Dans le même temps, pour contrecarrer l'idée du « corridor eurasien » unique, la Russie multiplie les propositions élargissant le champ géographique. Outre la réalisation de l'oléoduc Kazakhstan nord - Novorossiisk, elle négocie avec Ankara une forte augmentation des livraisons de gaz russe (on projette soit un oléoduc direct passant au fond de la mer Noire, soit un transit via la Géorgie ou l'Arménie) ; elle explore avec les Grecs l'idée d'un oléoduc balkanique permettant d'éviter le Bosphore et relance plusieurs projets visant à désenclaver la rive orientale de la Caspienne via l'Iran. En dehors du secteur pétrolier, Moscou cherche également à conforter son rôle de pont eurasien en développant les liaisons ferroviaires avec la Chine ou en relançant le Transsibérien.

Toutefois, ce redéploiement souffre d'un double handicap. Le premier est économique : ne disposant pas de financements propres suffisants, la Russie est pratiquement obligée, pour tous ces projets, de recourir à des partenaires extérieurs, souvent occidentaux. Par ailleurs, les transporteurs russes sont loin d'offrir actuellement le niveau technique atteint par les grandes compagnies internationales, comme le montre très bien l'exemple des transports maritimes.

Or la Russie doit aussi tenir compte d'un second handicap, sans doute plus fondamental, car il concerne la stratégie d'ensemble suivie par Moscou dans cette région depuis 1991. Pendant plusieurs années, le Kremlin a compté sur les acquis de sa domination séculaire sans évaluer l'ampleur des mutations en cours. Que ce soit dans le cadre des relations bilatérales ou à l'intérieur de la Communauté des Etats indépendants (CEI), il a mené une politique mêlant imprudemment pressions et promesses.

Sur le plan économique, alors que de nombreux secteurs russes se désengageaient des anciennes Républiques du Sud, donnant leur préférence à des partenaires occidentaux jugés sans doute plus prometteurs, les autorités ont trop souvent usé des tarifs et des quotas de transit comme moyens de pression sur les Etats d'Asie centrale. La Russie n'a pas hésité à jouer parfois la carte de la déstabilisation : à preuve la chronologie comparée des tractations pétrolières azerbaïdjanaises et géorgiennes et des conflits ou des péripéties politiques transcaucasiennes. Les pressions de Gazprom, qui propose systématiquement d'éteindre la dette de clients comme la Moldavie ou l'Ukraine par des cessions d'actifs dans des secteurs stratégiques (réseaux de gaz ou entreprises fournisseurs de matériels sensibles), sont ressenties comme autant d'atteintes à la souveraineté de ces pays.

La Russie a tardé à mesurer l'ampleur des changements survenus : depuis 1995-1996, plusieurs Etats ont retrouvé le chemin de la croissance. Ils savent pouvoir disposer d'appuis auprès de l'Occident. Ils entendent bien s'en servir pour consolider leur souveraineté et renégocier les rapports avec leur ancienne puissance tutélaire. Ils ne veulent pas s'engager dans la voie d'une construction supranationale avec Moscou, et l'union entre la Russie et la Biélorussie sert davantage d'épouvantail que d'exemple attractif.

Les cadres de discussion offerts par le Traceca (qui comprend un important volet d'intégration tarifaire et douanière préfigurant une sorte de zone de libre-échange) et les contrats pétroliers ont favorisé l'expression politique de ces mécontentements. Réunis d'abord pour discuter de contrats de livraison d'hydrocarbures depuis l'Asie centrale jusqu'en Moldavie, de façon à briser le quasi-monopole de Moscou dans ce domaine crucial, les dirigeants ont largement débordé les débats techniques. Du thème du désenclavement, on est passé à celui du découplage.

En octobre 1997, en marge des réunions du Conseil de l'Europe et de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), quatre pays créent une association informelle, le GUAM, du nom des signataires (Géorgie, Ukraine, Azerbaïdjan, Moldavie). Cette rencontre n'est pas fortuite : tous les quatre sont confrontés à des mouvements sécessionnistes dans lesquels la Russie est fortement impliquée (Transnistrie, Crimée, Abkhazie et Ossétie du Sud, Karabakh).

Au sommet de la Communauté des Etats indépendants (CEI) réuni à Chisinau, la capitale moldave, en octobre 1997, ces contestataires réclament avec insistance une révision complète des règles de fonctionnement de la Communauté, jugée inefficace voire inutile. Ce mouvement est prolongé, en janvier 1998, lors du sommet des présidents d'Asie centrale qui, outre l'avenir de la région et de la CEI, discutent des projets de transport permettant d'éviter la Russie.

A Moscou, les réactions sont diverses. Certains parlent de complot occidental : et de noter la concomitance de ces critiques avec la mise en place de manoeuvres de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) en Ukraine et au Kazakhstan ainsi que les propos sceptiques des officiels américains sur l'intérêt même de toute forme d'intégration économique autour de la Russie. D'autres, au contraire, soulignent la nécessité de profiter de cette crise pour mettre à plat l'ensemble des relations entre les Etats de la Communauté et repartir sur des bases saines, privilégiant l'économie et respectant pleinement les souverainetés.

Bien des incertitudes demeurent et l'issue de ce grand jeu reste ouverte. Mais les travaux de Traceca ont commencé, et il ne fait plus de doute que des voies différentes existeront. La plupart des projets restent toutefois de simples protocoles d'intention. En attendant, si les clans qui, dans la plupart des pays de la zone, maîtrisent les secteurs énergétiques et les exportations en ont déjà perçu des bénéfices, tel n'est pas le cas de la majorité de la population.

De nombreux observateurs voient là un risque majeur, qui pourrait déjouer bien des calculs : les tensions sociales continuent de s'accroître et, dans des Etats où tout conflit local peut dégénérer en querelles ethniques ou régionales, la responsabilité des puissances engagées dans le « grand jeu » est plus que jamais considérable.

3.2 L'enjeu stratégique : Le Bosphore, trait d'union ou ligne de fracture entre l'Europe et l'Asie, la Russie et les Etats-Unis

Dans son livre « Le grand échiquier », Z. Brzezinski envisage deux types d'évolution stratégique, à l'issue desquels :

1. L'Europe ne pourrait jamais devenir une puissance économique autosuffisante, ni par conséquent une puissance militaire indépendante. Ainsi l'Europe occidentale se transformerait inévitablement en simple tête de pont des Etats-Unis en Eurasie.
2. Par le projet "Nouvelle Route de la Soie", les Etats-Unis relancent la pratique d'endiguement de la Russie, comme Mackinder l'avait préconisé à deux reprises, (en 1904, lors de l'inauguration du Transsibérien, et en 1919, lors du triomphe des bolcheviques).

En conclusion : l'impossibilité pour l'Europe d'accéder à son autosuffisance énergétique, son abaissement au rôle de simple tête de pont des USA en Eurasie et la politique d'endiguement de la Russie sont autant de stratagèmes utilisables en jouant la carte islamique, notamment dans la perspective néo-ottomane, via la Turquie, nouvel allié privilégié des Etats-Unis. Il y aurait donc désormais convergence d'intérêt entre le monde islamique et les Etats-Unis, comme l'a souligné Alexandre Del Valle.

« Écarter la Russie, intégrer la Turquie » (Z. Brzezinski)

Ces stratégies et l'utilisation des cartes islamique et turque impliquent, chez Brzezinski :

1. La volonté d'isoler l'Europe de la Russie (voire du monde slavo-orthodoxe). Il s'agit, en toute bonne logique héritée de Mackinder et de Lea, d'empêcher la formation d'un grand espace stratégique eurasiatique.

Pour parvenir à cette fin, les services américains vont d'abord tout mettre en oeuvre pour faire éclater la Russie historique en autant de morceaux que possible. Washington joue dans cette optique la carte des républiques turcophones d'Asie centrale. On y ajoute la carte ukrainienne, ce qui fait dire à Guennadi Ziouganov que la Russie d'aujourd'hui est réduite à la Moscovie du 17-ème siècle.

Brzezinski confère également un rôle important à l'Ukraine et à la Pologne dans son scénario, pour dissocier territorialement l'Allemagne réunifiée de la Russie mutilée.

Brzezinski prévoit pour l'Europe un futur dispositif de sécurité reposant sur la France, l'Allemagne, la Pologne et l'Ukraine. En tablant sur les républiques musulmanes et turcophones de l'Asie centrale, il veut, en fait, réactualiser les objectifs britanniques de la Guerre de Crimée (1853-1856). Le but de cette guerre avait été d'empêcher l'accès russe au Bosphore et aux Dardanelles, c'est-à-dire à la Méditerranée orientale, et, via l'Indus, à l'Océan Indien.

Bref, empêcher l'Empire russe d'atteindre les mers chaudes, ce qui reste un objectif d'actualité pour les stratèges américains.

2. La volonté de verrouiller l'accès de la Russie aux mers chaudes, pour déstabiliser l'unité européenne en devenir, dominer la politique et l'économie de l'Asie centrale (que Brzezinski appelle les "Balkans eurasiens") et dominer les Balkans d'Europe. Dans cette perspective, l'Amérique et l'OTAN possèdent un atout majeur : l'allié turc.

Brzezinski actualise ainsi une stratégie déjà mise en oeuvre lors de la Guerre de Crimée, où l'Angleterre, dans sa campagne anti-russe, vole au secours de l'Empire ottoman moribond, entraînant la France et la Sardaigne dans son sillage.

L'objectif est d'empêcher les Russes d'avoir accès au pétrole d'Asie centrale et de la zone de la Caspienne, d'une part et d'avoir une politique d'ouverture et de collaboration avec l'Europe occidentale (l'UE), d'autre part.

Cette politique s'observe clairement dans le choix américain des oléoducs : Washington opte délibérément pour le tracé turc (Bakou-Ceyhan) contre le tracé russe aboutissant en Mer Noire.

En échange, l'ancien conseiller du président Carter donne le conseil suivant aux dirigeants de l'UE : "L'Amérique devrait profiter de son influence en Europe pour soutenir l'influence éventuelle de la Turquie au sein de l'Union européenne et mettre un point d'honneur à la traiter comme européenne".

C'est dans la perspective des relations entre les Etats-Unis, l'Europe et la Russie que se place l'évolution future du Bosphore.

Pour les pays européens, le Bosphore se présente d'abord comme une source d'approvisionnement pétrolier, alors que pour les Etats-Unis il constitue un outil de pression sur le potentiel économique, donc politique, de la Russie. Bien entendu, le Bosphore reste également un enjeu militaire d'importance primordiale pour le contrôle stratégique de l'Eurasie.

Dans cette optique, la Turquie apparaît à la fois comme gardienne des Détroits et alliée fidèle des Etats-Unis.

Pour Washington, l'entrée éventuelle de la Turquie dans l'Union Européenne ne devrait pas porter atteinte à son rôle de « contrôleur » de toutes les activités liées au Bosphore.

On peut s'interroger pour savoir si l'intégration de la Turquie dans l'Europe aura pour effet de faciliter les relations entre l'Europe et la Russie ou, au contraire, d'isoler davantage l'espace russe.

En d'autres termes, les années à venir montreront si le Bosphore fournira l'occasion de resserrer les liens entre Etats-Unis, Europe et Russie, ou deviendra une nouvelle source de rivalités et de confrontations aux conséquences imprévisibles.

3.3 Les risques de tremblements de terre

Selon nombre de spécialistes, plus de 90 % de la superficie de la Turquie sont soumis à des risques sérieux de séisme. Au contact entre la plaque anatolienne et la plaque égéenne, traversée par la faille nord anatolienne qui fend en deux la péninsule, avec un bloc nord qui progresse vers l'est et un bloc sud qui avance vers l'ouest, cette zone est particulièrement exposée aux tremblements de terre.

Depuis l'Antiquité, de nombreux temples grecs ou romains se sont écroulés à la suite de séismes. Les murailles de Théodose II qui enserraient Byzance et Sainte-Sophie ont été détruites ou endommagées à plusieurs reprises. Du fait de cette extrême sensibilité aux phénomènes sismiques, la Turquie est depuis des années un laboratoire pour nombre d'équipes de géologues et géophysiciens du monde entier. Elle a elle-même développé ses propres équipes de chercheurs internationalement reconnues, en particulier autour de

l'Observatoire de Kandilli (rattaché à l'université du Bosphore), qui chaque jour enregistrent des tremblements de terre.

Il y a six ans, la Turquie occidentale a été frappée, à trois mois d'intervalle (les 17 août et 12 novembre 1999) par deux séismes importants, respectivement de magnitude 7,4 (épicerne dans la baie d'Izmir) et 7,1 (mer de Marmara). Ces tremblements de terre ont profondément bouleversé la Turquie. Les dégâts ont été considérables et les carcasses d'immeubles inhabitables, les décombres des immeubles effondrés et les habitations préfabriquées hantent toujours les paysages. Le bilan était : 30 000 morts, plus de 50 000 blessés, et plus de 35 milliards € de dégâts matériels.

Comme après chaque tremblement de terre majeur, de très nombreuses recherches et études de terrain ont eu lieu depuis lors dans les régions anatoliennes traversées en sous-sol par les deux failles de Izmit-Duzce et Marmara, considérées désormais comme dangereusement actives à la frontière entre les plaques eurasienne et africaine. "Une telle séquence de deux séismes géographiquement et temporellement aussi rapprochés a un caractère unique dans un passé récent", souligne Mustapha Mehgroui, de l'Institut de Physique du Globe de Strasbourg (CNRS, FR), qui coordonne le projet européen Relief (Reliable information on earthquake faulting). "Elle a en tout cas montré l'inadaptation des scénarios de risques sismiques qui sont établis suivant des évaluations probabilistes standard, simplement basées sur le catalogue de sismicité historique et des sources sismotectoniques simplifiées."

Le projet Relief, commencé en 2002, déploie une vaste exploitation de toute la cartographie géophysique observable sur le long tracé des deux failles – et notamment les marques laissées sur 170 km par les séismes de 1999 – que ce soit par des relevés de terrain ou des prises de vue aériennes et satellitaires. L'une des originalités spécifiques de cette approche est d'intégrer une démarche beaucoup plus rétrospective de l'histoire sismique de la région – et ce, en remontant bien au-delà du tremblement de terre de degré 7,4 qui avait déjà frappé la Mer de Marmara en 1912. Le temps de la Terre fonctionne à une échelle sans commune mesure avec la nôtre. Beaucoup de géophysiciens sont de plus convaincus que la paléo-sismologie, la recherche des traces laissées dans les couches géologiques superficielles par des séismes remontant à l'Holocène et au Pléistocène supérieur – sur environ 20 000 ans – sont une source féconde pour comprendre les risques actuels présentés par les failles actives.

Plaque eurasienne contre plaque africaine : le destin sismologique des deux bords de la Méditerranée, marqué par la rencontre entre ces deux plaques, est indissociablement lié. C'est en fonction de cette frontière tectonique majeure que l'Europe a développé un puissant système de détection, en coopération avec ses partenaires d'outre-mer, de la Turquie au Maroc. Le déploiement de cette infrastructure de mesures (plus de 2 000 sismographes, sans compter les accéléromètres et autres capteurs provisoires reliés à plus de 100 observatoires spécialisés) a été particulièrement intensif depuis une décennie, faisant du réseau euro-méditerranéen un dispositif de surveillance similaire à ceux dont sont dotés la Californie ou le Japon.

Mais comment gérer un tel flux de données, disséminées entre un aussi grand nombre d'acteurs ? La première étape a été, en 1975, la création du Centre sismologique Euro-Méditerranéen (CSEM-EMSC), placé sous les auspices de la Commission sismologique européenne, dont la mission principale est la centralisation des informations et des données et la diffusion des messages d'alerte – notamment au Conseil de l'Europe et aux instances européennes.

Dans les années '80, l'apparition des nouveaux sismomètres à très haute performance, basés sur les technologies numériques à large bande, amena à la création du réseau Orfeus (Observatories and research facilities for European seismology), spécifiquement dédié au développement de ces outils et des logiciels de transmission et de traitement des données.

Cependant, ces dix dernières années, le déploiement fulgurant des technologies de l'information et de la communication via Internet constitue un challenge permanent pour l'infrastructure sismologique euro-méditerranéenne. "Sous peine d'une divergence de plus en plus handicapante, il fallait unifier les standards, les protocoles et les procédures d'échanges ainsi que la compatibilité absolue des logiciels", explique Torild van Eck, du Royal Netherlands Meteorological Institute (KNMI), quartier général du réseau Orfeus. "En 2000, nous avons donc obtenu, dans le cadre des soutiens européens aux infrastructures de recherche du cinquième programme-cadre, un financement pour le lancement du projet Meredian (Mediterranean-European rapid earthquake data information and archiving network). L'objectif était de mettre en place les outils pour optimiser l'échange, l'archivage et l'accès aux énormes quantités de données recueillies par quelque 400 stations équipées en numérique à large bande dans le cadre d'Orfeus."

Un des fleurons nés de ce projet est la création du VEBSN (Virtual European scale broadband seismograph network), une plate-forme Internet ultra performante pour l'échange, la mise à jour et la consultation en temps réel de données numériques provenant d'un vaste réseau de plus de cent stations sismologiques. Dès qu'un événement se produit – comme ce fut le cas, par exemple, lors des tremblements de terre d'Algérie en 2003 et du Maroc en 2004, les utilisateurs ont pu disposer en un temps record de renseignements précieux sur la situation des lieux touchés, l'amplitude des ondes de surfaces et donc des secousses enregistrées, le suivi des répliques, etc.

Cette intégration croissante des réseaux d'observation euro méditerranéens est appelée à s'étendre en intégrant de plus en plus les nouveaux pays adhérents de l'Union ou candidats et la région à très haut risque sismique des Balkans.

On ne peut pas imaginer quelles conséquences terribles pour l'économie mondiale un séisme engendrerait s'il se produisait alors que de nombreux pétroliers se trouveraient dans les Détroits turcs, ce qui déclencherait un incendie d'importance majeure aux effets catastrophiques pour l'environnement local de la cité historique d'Istanbul.

CONCLUSION

Pendant des siècles les Détroits turcs, situés au carrefour des civilisations orientales et occidentales et reliant la Mer Noire et la Méditerranée étaient une pomme de discorde entre la Russie, la Grande Bretagne, l'Autriche et l'Empire Ottoman et de nos jours, notamment les Etats-Unis.

Tout en appartenant à la Turquie, le Bosphore est le seul débouché maritime russe à la mer chaude et constitue en conséquence un rêve éternel, mais inaccessible.

Seule ville assise sur deux continents, Istanbul est la gardienne des détroits. Plate-forme unique entre le monde occidental et le monde oriental, Istanbul est un témoin vivant de plusieurs siècles de splendeur impériale. Aujourd'hui avec ses 12 millions d'habitants elle est devenue mégapole mondiale.

Les détroits connaissent de nombreuses contraintes nautiques.

De plus, cette région est soumise à des risques sérieux de séisme. Elle est particulièrement exposée aux tremblements de terre du fait de sa situation entre plaque anatolienne et plaque égéenne.

Depuis l'effondrement de l'URSS, le Bosphore est devenu une voie de circulation maritime internationale, avec des milliers de passages par an, entre Caucase, mer Noire et Méditerranée. L'accroissement du trafic international est lié au transport du pétrole et du gaz des pays du pourtour de la Caspienne (de l'Azerbaïdjan au Kazakhstan).

Ce trafic d'hydrocarbures, qui interfère avec le trafic local, alimente bien des peurs à Istanbul, où tankers et méthaniers sont de plus en plus perçus comme des bombes en puissance au coeur de la ville.

En conséquence les autorités d'Ankara évoquent parfois la possibilité d'interrompre le trafic dans le Bosphore à titre préventif, afin de protéger l'environnement. Bien qu'une telle mesure puisse difficilement s'envisager dans le cadre libéral de la réglementation internationale actuelle, la Turquie pourrait, en cas de tension grave avec la Russie, avoir recours à des mesures spécifiques, comme l'inspection minutieuse des documents à bord des navires ou la vérification systématique de nombreux points de procédure qui retarderaient le transit des navires pétroliers dans le Bosphore, renchérissant le coût du transport et illustrant ainsi, a contrario, les avantages logistiques d'un acheminement par oléoduc des bruts de la Caspienne vers la Méditerranée.

La Russie souhaite maintenir les facilités de circulation des navires édictées par la convention de Montreux, tout en sachant qu'un recul de sa part dans ce domaine entamerait sa crédibilité vis-à-vis des pays de l'ex-URSS aussi bien que des Etats-Unis.

L'objectif du gouvernement américain est de favoriser les investissements US autour de la Caspienne (donc de développer les exportations par le biais de réseaux logistiques géographiquement diversifiés), tout en confortant les ambitions régionales de la Turquie (membre fidèle de l'Alliance Atlantique) et en ménageant les susceptibilités de la Russie.

Les rapports de forces internationaux ne constituant jamais une situation définitive, une « nouvelle donne » éventuelle dans les relations entre les États-Unis et l’Iran permettrait de réorienter les flux d’exportations de la Caspienne vers l’Iran et le Golfe Arabo-Persique (qui est la voie de passage la plus courte jusqu’au marché international), ce qui réduirait les volumes transitant par le Bosphore.

En revanche, une telle évolution accélérerait le retour au premier plan du détroit d’Ormuz, qui redeviendrait ainsi le nœud gordien du commerce pétrolier international.

Annexe 1

Configuration du Bosphore



Source : Internet, site : www.europa.tech.com

Annexe 2

Les contraintes nautiques



Source : ibid.

Annexe 3

Les Balkans



Source : Internet ; site marqué au-dessus

Annexe 4

Réserves de pétrole et de gaz naturel dans la région de la Mer Caspienne

	Réserves de pétrole connues	Réserves supposées de pétrole	Réserves de gaz connues	Réserves supposées de gaz
Azerbaïdjan	3.6-12.5 BBL	32 BBL	11 Tcf	35 Tcf
Iran* ¹ * ²	10.1 BBL	30 BBL	19.6 Tcf	12 Tcf
Kazakhstan	60-68 BBL* ³	92 BBL	53-83 Tcf	88 Tcf
Russie* ¹	2.7 BBL	14 BBL	N/D	N/D
Turkménistan	1.7 BBL	80 BBL	98-155 Tcf	159 Tcf
Ouzbékistan	0.3 BBL	2 BBL	74-88 Tcf	35 Tcf
Total	78.4-95 BBL	235 BBL	236-337 Tcf	328 Tcf

BBL = milliards de barils, Tcf = mille milliards de pieds-cube

*¹uniquement les zones proches de la Caspienne

Sources: United States Energy Information Administration

*² Asia Pulse PTE Ltd, 25 janvier 2001

*³ The Wall Street Journal, 05 mars 2001.

[2] 1 pied-cube = 0,028 m³ ; 1 baril de pétrole = 158,986 litres

Annexe 5

Les pipelines pour l'exportation de pétrole dans la région de la Mer Caspienne

Nom/Localisation/ Tracé	Capacité brute	Longueur	Situation
AIOC Pipeline principal export: Bakou-Tbilissi-Ceyhan	1 million bl/jour	1 720 km	Accord Istanbul signé en novembre 2000. Achèvement prévu pour 2005
AIOC Voie Ouest pour pétrole début d'exploitation : Bakou (Azerbaïdjan) - Soupsa (Géorgie)	0,115 million bl/jour capacité à la conception ; portée d'ici 2002 à 0,21 million bl/jour	820 km	Exportations commencées en avril 1999
AIOC: Voie Ouest pour pétrole début d'exploitation Bakou - Novorossisk (Russie) via Tchétchénie	0,1 million bl/jour; éventuellement portée à 0,3 million bl/jours	1 390 km; 144 km en Tchétchénie	Exportations commencées fin 1997
AIOC Voie Nord - contournement Tchétchénie : Bakou - Makhachkala - via le Dagestan à Tikhoretsk (Russia) relié à Novorossisk (Russia)	En 2000: 0,12 million bl/jour (rail et pipeline 0,16 million bl/jour); En 2005: 0,36 million bl/jour	325 km	Achévé en avril 2000.
Atyrau - Samara : Atyrau (Kazakhstan) - Samara (Russia)	Actuellement 0,21 million bl/jour; passera à 0,31 million bl/jour	690 km	Projet modifie pipeline existant vers la Russie; rénovations entamées en 1999
Caspian Pipeline Consortium (CPC): Tengouiz (Kazakhstan) - Novorossisk (Russie)	Phase 1: 0,56 million bl/jour; pic: 1,34 million bl/jour	1 490 km	Flux phase 1 entamé en mars 2001; pic en 2015
Pipeline Gardabani - Batumi : Gardabani (Azerbaïdjan) - Batumi (Géorgie) raffinerie pétrolière	N/A	Reconstruction d'un pipeline existant	Banque mondiale & BERD peuvent apporter un financement
Bakou (Azerbaïdjan) - Tebriz (Iran)	0,2 – 0,4 million bl/jour	300 km	Proposé par ElfTotalFina
Iran Oil Swap Pipeline: Port iranien sur la Caspienne de Neka - Téhéran	175 000 bl/jour, montant à 370 000 bl/jour	330 km	Echanges commencés en mars 2001
Kazakhstan - Xinjiang (China)	0,4 – 0,8 million bl/jour	2 880 km	Accord en 1997; travaux commencés en mai 2002
- New Delhi (Inde)			
Kazakhstan - Turkménistan - Ile Kharg dans le Golfe (Iran)	1 million bl/jour	1 490 km	Achévement envisagé en 2005
Pipeline Khasuri-Batumi: Port de Dubendi (Azerbaïdjan) - Batumi (Géorgie)	Au départ 70 000 bl/jour, passant à 140 000 bl/jour	Rail et pipeline de 230 km Khasuri-Batumi	Chevron a signé l'accord en septembre 1999
Pipeline Sud: Kazakhstan - Turkménistan - Afghanistan -Pakistan	1 million bl/jour	1 660 km	Mémorandum d'Entente
Trans - caspien: Aktau (Kazakhstan) - Bakou - Ceyhan (Turquie)	N/D	590 km jusqu'à Bakou	Accord étude de faisabilité en décembre 1999

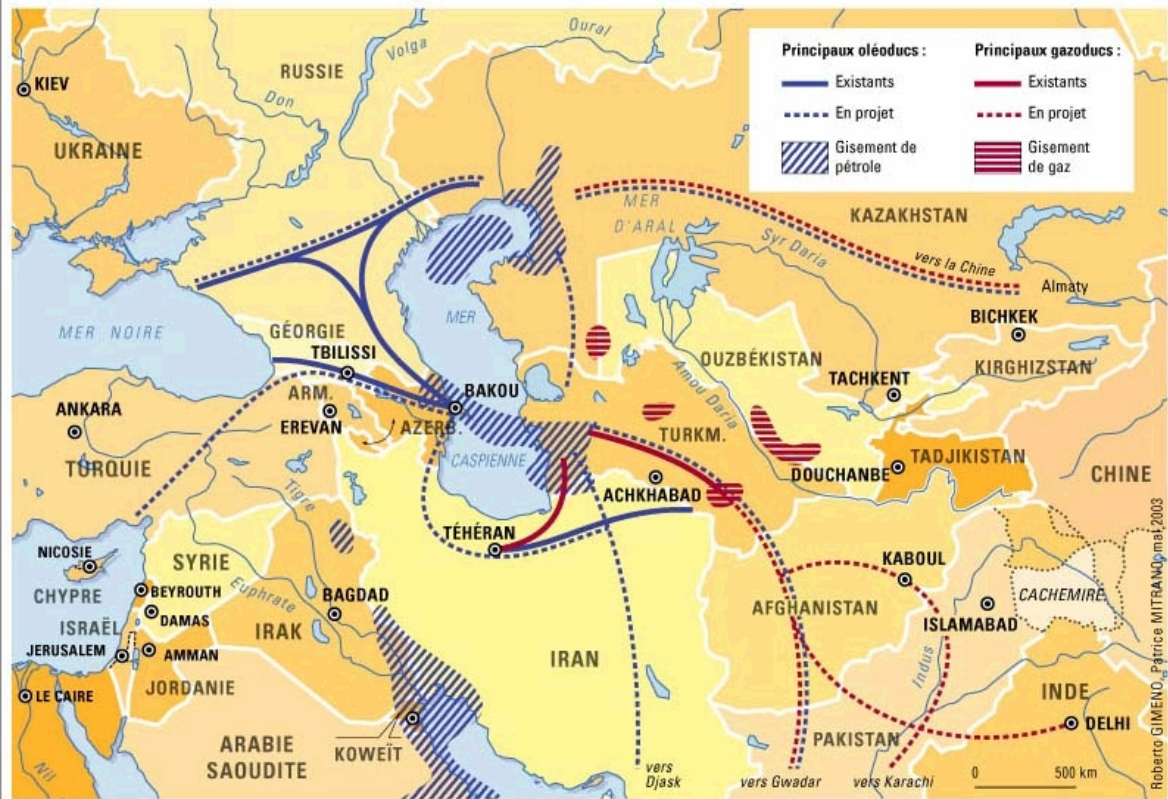
bl = barils

1 million bl/jour = 50 millions de tonnes par an

Source : United States Energy Information Administration, juin 2000.

Annexe 6

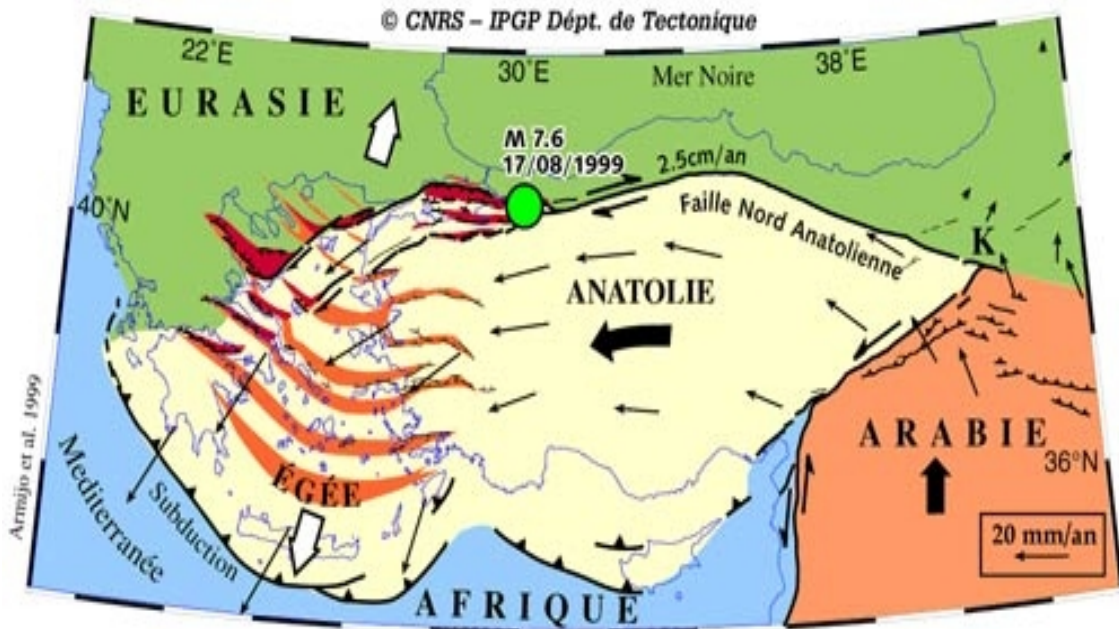
GAZ ET PÉTROLE dans la région de la Mer Caspienne en 2003



Source : Ibid

Annexe 7

Les failles entre les plaques anatolienne et égéenne



Source : Internet ; site : www.europa.tech.com

BIBLIOGRAPHIE

- Alexandre Del Valle, Guerres contre l'Europe ; Paris ; Edition des Syrtes ; 2000
- Alexandre Jevakhoff, Kemal Atatürk, les chemins de l'Occident ; Tallandier ; 1989
- Aymeric Chauprade, Géopolitique, Constantes et changements dans l'histoire, Ellipses ; Paris ; 2004
- Castellan Georges, Histoire des Balkans ; Paris ; Fayard ; 1991
- Frédéric Hitzel, L'Empire ottoman, XV – XVIII siècle, Les Belles Lettres, 2001
- Jean-François Pérouse, La Turquie en marche, Les grandes mutations depuis 1980 ; Paris, Edition de la Martinière ; 2004
- Jean-Paul Roux, Histoire des Turcs ; Fayard ; Paris ; 2000
- Michel Bozdémir, La marche turque vers l'Europe ; Paris ; Editions Karthala, 2005
- Olivier Roy, La Turquie aujourd'hui ; Universalis, 2004
- Paul Garde, Les discours balkaniques, Des mots et des hommes ; Librairie Arthème Fayard, 2004
- Zbigniew Brezezinski ; Le grand échiquier (L'Amérique et le reste du monde) ; Hachette Littératures, novembre 2002,

Collectifs, documents divers

- « Kosovo, six siècles de mémoires croisées », Les Annales de l'Autre Islam, n° 7, INALCO-ERISM ; Paris, 2000
- La Turquie dans l'Europe, plus qu'une promesse ? Rapport de la Commission indépendante sur la Turquie, British Council et Open Society Institute, Bruxelles, septembre 2003
- Méditerranée, nations en conflits, Hérodote, n° 90, 1998
- Pétrole 2003, éléments statistiques, Comité professionnel du pétrole, 2004
- Turkey and the Southern Caucasus, Conference Proceedings, Turkish Embassy, London 2001
- Turquie 2003, Nurol Matbaacilik ve Ambalaj SAN. A.Ş., Ankara 2003

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	3
1. LES SPÉCIFICITÉS DU BOSPHORE	4
1.1 Spécificités géographiques : configuration des Détroits, contraintes nautiques	4
1.2 Spécificités démographiques : une population en expansion d'origine paysanne	7
1.3 Spécificités économiques : le rôle clé des exportations pétrolières de Mer Noire	9
2. LE BOSPHORE SUR L'ÉCHIQUIER EURO ASIATIQUE	11
2.1 Les Balkans et le Bosphore : liens historiques et actuels	11
2.2 La Russie face au Bosphore : permanence des antagonismes – luttes d'influence actuelles	15
2.3 Le Bosphore, débouché maritime de la Caspienne	19
3. LES ENJEUX DU BOSPHORE	23
3.1 L'enjeu économique (les exportations pétrolières de Russie et des pays musulmans ex-soviétiques)	23
3.2 L'enjeu stratégique : Le Bosphore, trait d'union ou ligne de fracture entre L'Europe et l'Asie, la Russie et les Etats-Unis	28
3.3 Les risques de tremblements de terre	29
CONCLUSION	32
Annexes	34
Bibliographie	41