



Burcu Gültekin

Atteindre la Caspienne Les relations économiques entre la Turquie et l'Azerbaïdjan

Institut français d'études anatoliennes

3. Consolidation du partenariat économique turco-azerbaïdjanais en vue d'une intégration Europe-Caucase-Caspienne

DOI : 10.4000/books.ifeagd.644
Éditeur : Institut français d'études anatoliennes
Lieu d'édition : Istanbul
Année d'édition : 2003
Date de mise en ligne : 4 novembre 2014
Collection : La Turquie aujourd'hui
EAN électronique : 9782362450280



<http://books.openedition.org>

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2003

Référence électronique

GÜLTEKIN, Burcu. 3. *Consolidation du partenariat économique turco-azerbaïdjanais en vue d'une intégration Europe-Caucase-Caspienne* In : *Atteindre la Caspienne : Les relations économiques entre la Turquie et l'Azerbaïdjan* [en ligne]. Istanbul : Institut français d'études anatoliennes, 2003 (généré le 09 juin 2023). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/ifeagd/644>>. ISBN : 9782362450280. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.ifeagd.644>.

Ce document a été généré automatiquement le 9 juin 2023.

3. Consolidation du partenariat économique turco-azerbaïdjanais en vue d'une intégration Europe-Caucase-Caspienne

A. Le secteur énergétique en Azerbaïdjan

- 1 À l'époque soviétique, l'Azerbaïdjan produisait 500 000 barils de pétrole par jour. En 1990, sa production est de 259 000 barils, en 1997 elle n'est plus que de 180 000 barils¹⁸. Depuis 1996, plus de 4 milliards de dollars ont été investis dans le secteur pétrolier. Actuellement la production avoisine 300 000 barils par jour, les exportations s'élevant en 2000 à 155 000 barils par jour. Les réserves détectées à ce jour sont de l'ordre de 825 à 855 millions de tonnes¹⁹.
- 2 L'Azerbaïdjan possède deux raffineries. *Azerineftyag* a une capacité de 230 000 barils par jour et *Azerneftyanajag* une capacité de 212 000 barils par jour²⁰.
- 3 Le pays dispose de très importantes ressources énergétiques qui n'ont pas été mises en valeur à l'époque soviétique. L'URSS avait accordé la priorité au développement des ressources de la Sibérie ; la technologie dont elle disposait ne lui permettait pas d'exploiter des gisements offshore.
- 4 Aussi, les réserves détectées en gaz naturel s'élèvent-elles à 1200 milliards de m³. Les réserves potentielles sont également considérables²¹. Les gisements offshore sont 21 fois plus importants que les gisements onshore. L'Azerbaïdjan ne dispose pas d'infrastructures pour l'acheminement du gaz naturel des gisements offshore²². Actuellement, seul le gisement de Bakhar est exploité et le pays importe du gaz naturel de Russie.
- 5 Aujourd'hui, 80 % de la production de pétrole provient du gisement de Azeri-Chirag-Güneshli, dont les réserves sont estimées à 4,3 milliards de barils. Les gisements en gaz naturel du gisement de Shah Deniz s'élèvent à 1000 milliards de m³ et les réserves potentielles y seraient considérables. Il s'agit du plus important gisement découvert

depuis 1978. Au total 23 contrats, signés avec 33 compagnies pétrolières de quinze pays différents, visent à mettre en valeur les ressources énergétiques de l'Azerbaïdjan et à assurer leur acheminement vers les marchés mondiaux. Les contrats prévoient un investissement total de 61 milliards de dollars. Ces contrats sont garantis par des accords intergouvernementaux valables pour une durée de 60 à 70 ans.

- 6 Le fait que les États riverains n'aient pu aboutir à un accord sur le statut de la mer Caspienne n'a pas empêché la signature des contrats. Au demeurant, des accords bilatéraux signés entre la Russie, l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan ont permis d'aboutir à une entente sur la délimitation des eaux territoriales entre ces trois États.
- 7 En 1999, un Fonds d'État du Pétrole a été créé par décret présidentiel. Ce fonds dispose à ce jour de 500 millions de dollars. La façon dont les ressources qui y sont rassemblées seront allouées n'est pas encore définie. Le Parlement ne dispose en ce domaine d'aucune compétence. Le fonds vise à soutenir le développement du secteur non-pétrolier. Les revenus pétroliers devraient s'élever entre 400 et 600 millions de dollars en 2006 et, à la fin des projets pétroliers en cours, à plus d'un milliard par an.

Le contrat du siècle : Azéri-Chirag-Güneshli (ACG)

- 8 L'accord qualifié de contrat du siècle a été signé en septembre 1994. Les entreprises signataires se sont rassemblées au sein d'un consortium pour la mise en valeur et l'exploitation de ressources pétrolières estimées à 4,3 milliards de barils. Le consortium a pris le nom de *Azerbaijan International Operating Company*,
- 9 *AIOC*²³. Le projet prévoit un investissement total de 12,8 milliards de dollars sur une période de 30 ans.
- 10 La production et les exportations de pétrole ont débuté dès 1997. Entre 1997 et 2001, la production du gisement a été de 133,5 millions de barils par jour. Le projet de développement du gisement doit se faire en plusieurs étapes.
- 11 L'accord signé le 30 août 2001 prévoit un investissement d'un montant de 3,5 milliards de dollars pour la phase 1 qui s'achèvera en 2005. D'après les estimations, la production atteindra en 2005 un total de 450 000 barils par jour. La phase 2, qui prévoit de porter la production à 800 000 barils par jour, devait prendre effet à partir de l'automne 2002. Les investissements nécessaires sont de 4 milliards de dollars. 3 milliards d'investissements supplémentaires seront réalisés lors de la dernière phase. Vers 2010-2011, la production avoisinera un milliard de barils par jour.

La mise en valeur et l'exploitation du gisement de gaz naturel de Shah Deniz

- 12 Le projet relatif à la production de gaz naturel en provenance du gisement de Shah Deniz, avec un potentiel estimé à 1000 milliards de m³, a été signé en juin 1996²⁴. L'investissement total prévu est de 4,5 milliards de dollars. La production devra débuter en 2005. Un gazoduc, dont la construction a débuté en novembre 2000, assurera l'acheminement du gaz de Shah Deniz vers la Turquie. Le gazoduc, d'une longueur de 1500 km, reliera Bakou à Erzurum via Tbilissi et aura une capacité de 6 milliards de m³/an. Le gazoduc nécessite un investissement total de 2,3 milliards de dollars, dont 1,3 milliards seront réalisés en Turquie. 70 % des coûts seront pris en charge par des institutions financières internationales et les 30 % restants par les actionnaires du projet.

Routes optionnelles pour l'acheminement du pétrole vers les marchés

- 13 L'Azerbaïdjan exporte son pétrole par deux routes : l'une transite par la Russie et l'autre par la Géorgie. Les exportations de brut azerbaïdjanais par l'oléoduc Bakou-Novorossiisk, appelée la route du nord, ont commencé en 1997. Le volume des exportations a atteint 10 000 barils par jour en 2000 et 50 000 barils en 2001. L'oléoduc a une capacité de 100 000 barils par jour. La Russie propose d'accroître sa capacité jusqu'à 300 000 barils par jour moyennant un investissement de 600 millions de dollars. L'oléoduc mesure 1400 km dont 144 km se trouvent en Tchétchénie. Depuis 2000, une déviation sur Makhachkala permet de contourner la Tchétchénie. La SOCAR qui s'était engagée à exporter 46 000 barils par cette déviation n'en exporte que 10 000, situation qui mécontente la Russie.
- 14 L'accord pétrolier signé entre la Russie et l'Azerbaïdjan a pour terme la fin de l'année 2003 mais restera valide tant qu'aucune partie ne l'aura déclaré caduc. L'Azerbaïdjan a cependant exprimé à maintes reprises son mécontentement : d'après les calculs de la SOCAR, l'Azerbaïdjan aurait pu économiser 13 millions de dollars par million de tonnes exportées en choisissant la route transitant par la Géorgie.
- 15 La différence des tarifs entre les deux oléoducs a été l'un des deux facteurs qui ont poussé l'AIOC à opter pour la voie géorgienne. Par ailleurs, le consortium ne voulait pas prendre le risque que son pétrole perde de sa valeur en se mélangeant avec d'autres bruts lors du transit par Novorossiisk.
- 16 L'oléoduc Bakou-Supsa, après les travaux de rénovation, est devenu opérationnel en avril 1999. Il mesure 935 km et a une capacité de 100 000 barils par jour. L'accord signé entre la Géorgie et l'Azerbaïdjan en 1996 prévoit que l'AIOC exporte une partie de son pétrole par Bakou-Supsa. L'AIOC a commencé à produire en 1997. Le volume des exportations par Bakou-Supsa atteint 130 000 barils, ce qui équivaut au volume total de la production du gisement
- 17 ACG. La Géorgie propose d'accroître la capacité de l'oléoduc jusqu'à 300 000, voire 600 000 barils. Or, le volume des exportations par l'oléoduc Bakou-Supsa ne peut guère augmenter de manière proportionnelle, l'AIOC s'étant engagé à exporter sa production par l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC) dont la construction commencera en 2003.

L'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC)

- 18 L'accord signé à Istanbul, en novembre 1999, entre la Turquie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie apporte un soutien considérable au projet de construction d'un oléoduc reliant Bakou au port turc de Ceyhan via la Géorgie. L'Azerbaïdjan s'y engage à exporter le pétrole du gisement d'Azeri-Chirag-Güneshli par l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan qui est qualifié de Main Export Pipeline (MEP)²⁵.
- 19 Les travaux d'ingénierie de base se sont achevés en mai 2001 et les travaux d'ingénierie approfondie en juin 2002. Les appels d'offre pour la construction de l'oléoduc ont été programmés pour l'été 2002, la construction débutera en 2003 et s'achèvera en 2004. Le premier pétrolier transportant du brut azerbaïdjanais quittera le port de Ceyhan en janvier 2005.
- 20 Le BTC mesurera 1740 à 1750 km et aura une capacité de 1 million de barils par jour. Le projet nécessite un investissement total de 2,8 à 2,9 milliards de dollars. Les institutions

financières internationales prendront en charge 70 % des coûts, les 30 % restants seront financés par le groupe des entreprises sponsors du projet. 7 des 10 membres de l'AIOC font partie du consortium et se regroupent au sein de la Main Export Pipeline Company (MEPCO). La SOCAR, qui souhaite réduire sa participation de 50 % à 25 %, tente d'attirer de nouvelles entreprises au sein du groupe²⁶.

- 21 Le montant des investissements qui seront réalisés d'ici l'année 2005 en Azerbaïdjan dans le secteur énergétique atteindra 9 milliards de dollars. Ce total intègre les investissements qui seront effectués dans la phase 1 du projet de l'AIOC relatif au gisement d'Azeri-Güneshli-
- 22 Chirag, ceux de la phase 1 du projet de Shah Deniz, ainsi que ceux qui seront réalisés dans le cadre de l'oléoduc BTC et du gazoduc Bakou- Erzurum.

B. La Turquie : un corridor énergétique ?

La Turquie et les projets énergétiques

- 23 La Turquie participe à travers la compagnie nationale *Turkish Petroleum (TPAO)* à six projets qui totalisent 26,1 milliards de dollars d'investissements. *TPAO* prend part à deux projets d'exploration et à deux projets de production, ainsi qu'à la construction de l'oléoduc et du gazoduc qui traversent le territoire turc.

Projets d'exploration et de production

- Gisement pétrolier de Kurdashi-Araz-Kirgan Deniz : ce projet d'exploration d'un montant de 2,5 milliards de dollars, signé en juillet 1998, a été abandonné à cause de résultats décevants. La part de la *TPAO* s'élevait à 5 %.
 - Gisement pétrolier de Araz-Alov-Sharg : projet d'exploration signé en juillet 1998 d'un montant de 10 milliards de dollars. Les réserves sont estimées à 4 milliards de barils. Les travaux ont été suspendus après une confrontation avec un navire militaire iranien et ne reprendront qu'après la délimitation des eaux territoriales entre l'Iran et l'Azerbaïdjan en mer Caspienne. La part de la *TPAO* y est de 10 %.
 - Gisement pétrolier de Azeri-Chirag-Güneshli : la part de la *TPAO* y est de 6,75 %.
 - Gisement de gaz naturel de Shah Deniz : la part de la *TPAO* y est de 9 %.
- 24 Le montant des investissements de la Turquie dans ces quatre projets s'élèvera à 2,2 milliards de dollars. À ce jour, 480 millions de dollars ont été dépensés. Parmi les vingt sociétés présentes dans ces projets, la *Turkish Petroleum* occupe la cinquième position par le montant de ses investissements. Le poids de la *Turkish Petroleum* dans les projets énergétiques en Azerbaïdjan, et notamment au sein du consortium AIOC, est considérable au regard de la taille de la firme. Il faut garder à l'esprit que l'entreprise est relativement moins expérimentée que les autres sociétés partenaires des projets énergétiques ; la *Turkish Petroleum* travaille en général sur des gisements dont la production journalière ne dépasse pas 54 000 barils. Il est donc possible que la société nationale turque ait bénéficié d'une préférence politique.
 - 25 Ainsi, la Turquie est partie prenante des accords de production et participe aux projets qui permettront l'acheminement des ressources énergétiques vers les marchés. Elle se voit conférer un statut de pays à la fois producteur et transporteur, mais sa capacité à orienter les décisions demeure limitée et dépend étroitement du poids de la *TPAO* au sein des consortiums mis en place.

- 26 Toutefois, le fait que la plus grande partie des nouveaux oléoduc et gazoduc se situe en territoire turc procure un avantage géopolitique considérable, bien plus important que les revenus de transit escomptés.

La Turquie, un marché

- 27 La Turquie deviendra un client important pour les ressources énergétiques azerbaïdjanaises. La consommation de pétrole y augmente au rythme de 2-3 % par an. La part du pétrole dans la consommation énergétique de la Turquie s'élève à 43 %. 90 % du pétrole importé provient de la Russie et du Moyen-Orient.
- 28 La consommation en gaz naturel représente 17 % de la consommation totale d'énergie de la Turquie. 70 % des importations de gaz naturel proviennent de la Russie par le gazoduc transbalkanique, et les 30 % restants de l'Algérie et du Nigeria.
- 29 La Turquie a signé des accords avec l'Azerbaïdjan, l'Égypte, l'Iran, l'Irak, la Russie et le Turkménistan²⁷. L'Azerbaïdjan a signé son premier contrat de vente de gaz naturel avec la Turquie le 12 mars 2001. La livraison du gaz se fera par le gazoduc Bakou-Erzurum²⁸, et s'élèvera à 2 millions de m³ en 2005, 3 millions de m³ en 2006, et se stabilisera à 6,6 millions de m³ par an entre 2007 et 2018.
- 30 La SOCAR a été désignée par le consortium comme fournisseur. Le contrat signé avec la Turquie prévoit la possibilité d'acheminer du gaz naturel vers d'autres marchés. La Turquie peut en effet vendre du gaz à un pays tiers si le volume livré dépasse 6,6 millions de m³ par an.
- 31 Aussi, en mars 2002, la Turquie a-t-elle signé avec la Grèce un accord pour le projet de construction d'un gazoduc reliant les deux pays d'un montant de 300 millions de dollars. L'objectif est d'utiliser la Turquie comme un corridor et d'ouvrir le marché européen au gaz naturel azerbaïdjanais.

C. Les voies de communication entre la Turquie et l'Azerbaïdjan

- 32 La fermeture de la frontière entre la Turquie et l'Arménie d'une part et l'Azerbaïdjan et l'Arménie d'autre part a interrompu toute liaison entre la Turquie et l'Azerbaïdjan à travers le territoire arménien. Le réseau ferroviaire reliant la Turquie à l'Azerbaïdjan à travers l'Arménie n'est plus emprunté. De même, les liaisons routières doivent contourner l'Arménie et transiter par la Géorgie ou l'Iran.
- 33 Le transport routier est très développé en Turquie, tandis que le transport ferroviaire était le moyen le plus fréquemment utilisé à l'époque soviétique. La faiblesse des liens logistiques entre la Turquie et l'Azerbaïdjan constitue un sérieux obstacle pour les projets d'intégration économique entre les deux pays et pour la réalisation des projets qui cherchent à se déployer dans la région de la Caspienne. Le développement des voies de transport à travers le Caucase revêt à cet égard une importance primordiale.
- 34 En 2000, 400 poids lourds immatriculés en Turquie pouvaient bénéficier du droit de passage gratuit en Azerbaïdjan. En 2001 ce nombre s'élevait à 1650, et en 2002 à 1750.
- 35 Les conducteurs des poids lourds immatriculés en Turquie doivent payer 370 dollars à l'entrée et 370 dollars à la sortie ; ainsi, les taxes payées aux autorités azerbaïdjanaises lors d'un voyage aller-retour s'élèvent à 740 dollars, le montant est de 850 dollars pour un passage en transit par le territoire azerbaïdjanais. Une taxe de 100 dollars est

prélevée sur les voitures en provenance de Turquie à l'entrée ainsi qu'à la sortie de l'Azerbaïdjan. Jusqu'au sixième jour, les véhicules immatriculés en Turquie doivent payer 34 dollars par jour de stationnement ; à partir du septième jour, cette taxe quotidienne passe à 54 dollars. Par ailleurs, diverses autres taxes sont exigées durant le séjour dans le pays.

- 36 Les transporteurs turcs se plaignent du montant des taxes dont ils doivent s'acquitter en Azerbaïdjan. Le gouvernement turc se fait le porte-parole du secteur de la logistique lors des réunions de la commission consacrées au transport routier²⁹. Les transporteurs turcs se trouvent désavantagés par rapport aux transporteurs russes et iraniens.
- 37 L'accord conclu entre les présidents turc et azerbaïdjanais en 2002 prévoit un allègement des taxes pesant sur les véhicules immatriculés en Turquie. La taxe prélevée à l'entrée des véhicules turcs en Azerbaïdjan doit être ramenée de 100 à 30 dollars dans l'année 2003. La taxe payée pour une semaine de stationnement en Azerbaïdjan sera réduite de 200 dollars, passant de 280 dollars à 80 dollars.
- 38 Force est de constater qu'il n'existe aucun quota limitant le nombre de passages gratuits pour les véhicules iraniens. Les poids lourds iraniens ne sont pas taxés sur le territoire azerbaïdjanais. Le quota de la Russie, quant à lui, est passé de 300 à 6 100 véhicules entre 1999 et 2001 et ce pays n'a pas été en mesure de remplir son quota en 2001. La moitié des véhicules géorgiens qui pénètrent en Azerbaïdjan disposent d'un droit de passage gratuit. Avec un quota de 1 750 véhicules en 2001, la Turquie, elle, apparaît dans les statistiques avec un total de 4 443 immatriculations.
- 39 Aussi, les transporteurs turcs sont-ils fortement désavantagés en Azerbaïdjan. La politique azerbaïdjanaise en matière de transport paraît d'une plus grande souplesse envers les pays frontaliers. L'Iran, qui assure les liaisons à travers son territoire avec la République autonome du Nakhitchevan, bénéficie d'un traitement de faveur.

La route du Caucase assure-t-elle une liaison entre la Turquie et la région de la mer Caspienne ?

Nombre de trajets effectués par les poids lourds depuis la Turquie vers l'Azerbaïdjan depuis 1996.

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001 (jan-avril)	2002 (jan-avril)
5805	4944	7037	5848	5159	3857	1109	1865

(Source : Association internationale des transporteurs, *Uluslararası Nakliyeciler Derneği*, www.und.org.tr)

- 40 Les véhicules turcs qui relient la Turquie à l'Azerbaïdjan transitent soit par la Géorgie soit par l'Iran³⁰. Le nombre de véhicules traversant le territoire iranien s'élevait à 4 000 en 1998, tandis que ceux qui passaient par la Géorgie était de 3 200. La situation s'inverse en 1999, année où 3 250 véhicules immatriculés en Turquie se rendent en Azerbaïdjan par la route géorgienne contre 2 500 qui optent pour la route iranienne. Depuis 2000, les transits à travers la Géorgie diminuent à grande vitesse ;
- 41 en 2001, l'Iran redevient la voie de transit par excellence pour les véhicules immatriculés en Turquie et qui se dirigent vers l'Azerbaïdjan. Cette année-là, 2 370 véhicules ont traversé l'Iran, contre 1 250 qui ont préféré la Géorgie.

- 42 Cette situation se vérifie aussi pour les trajets en direction de l'Asie Centrale et de l'Asie Orientale. Les routes commerciales qui relient la Turquie à l'Asie passent de moins en moins par la Géorgie. Le nombre de trajets effectués par les véhicules turcs à destination de la Géorgie a diminué sensiblement entre 1997 et 2000. Ainsi, en 1997, 20 458 poids lourds immatriculés en Turquie se sont rendus en Géorgie ; ils ne sont plus que 7 010 en 2000.

Les transports en Azerbaïdjan

- 43 Le transport routier a gagné de l'importance par rapport à la période soviétique où le réseau ferroviaire permettait d'assurer l'essentiel des liaisons avec l'extérieur. La liaison ferroviaire est-ouest qui transite par l'Arménie est interrompue, seules les liaisons nord-sud sont opérationnelles. Le transport vers la Géorgie, la Russie et l'Ukraine continue à se faire par chemin de fer. 99 % des sociétés de transport sont privées. Les activités des entreprises azerbaïdjanaises sont fortement contraintes du fait que seuls 20 poids lourds sont conformes aux normes internationales. 40 000 poids lourds azerbaïdjanais, datant de l'époque soviétique, ne peuvent que circuler dans l'espace de la CEI.
- 44 Selon les données fournies par le Comité National de Statistiques de la République d'Azerbaïdjan³¹, pour l'année 2000, le volume total de marchandises acheminées par chemin de fer est de 391 millions de dollars, dont 239 millions proviennent des pays de la CEI. Le volume des importations acheminées par la route est de 402 millions de dollars, dont 364 millions proviennent des pays qui ne sont pas inclus dans l'espace de la CEI. Le volume des exportations acheminées par chemin de fer s'élève à 605 millions de dollars, dont 472 millions sont destinés aux pays en dehors de l'espace de la CEI. Le montant des produits exportés par la route ne s'élève qu'à 90 millions de dollars. En effet, les hydrocarbures, qui constituent la majeure partie des exportations de l'Azerbaïdjan, sont transportés par le réseau ferroviaire.
- 45 Environ 40 000 véhicules immatriculés hors du pays circulent en Azerbaïdjan, dont 20 000 immatriculés en Iran, 7 000 en Turquie, 7 000 en Géorgie et le reste essentiellement en Russie. Le nombre de véhicules en provenance des pays européens se situe entre 100 et 500. Le transport entre la Turquie et l'Azerbaïdjan est assuré à hauteur de 70 % par des véhicules immatriculés en Iran et de 15 % par des véhicules immatriculés en Turquie. En 2002, le nombre total de poids lourds circulant en Azerbaïdjan s'élevait à 59 120 dont seulement 5 120 immatriculés en Turquie. Ces derniers paient 73 % des taxes autoroutières³². Les sociétés de transport étrangères sont essentiellement engagées dans des activités de *forwarding*. Elles assurent l'acheminement des marchandises depuis le port géorgien de Poti vers Bakou par chemin de fer. Contrairement aux entreprises des autres pays, qui fonctionnent dans le cadre d'un système relativement rigide, les sociétés turques font preuve d'une grande flexibilité et savent faire face aux aléas.

La société Mağdenli Nakliyat

- 46 La société de transport *Mağdenli* est basée à Ankara. L'ouverture du bureau de Bakou remonte à 1991. *Mağdenli* est la première entreprise étrangère à s'implanter en Azerbaïdjan et devient la première société de transport routier de l'Azerbaïdjan. « *Le transport se faisait traditionnellement par chemin de fer. Actuellement, il existe une quinzaine*

d'entreprises de transport routier turques et quelques entreprises étrangères qui se sont spécialisées dans l'acheminement des hydrocarbures », précise le représentant de *Mağdenli* à Bakou³³. *Mağdenli* travaille essentiellement entre la Turquie et l'Azerbaïdjan. La liaison est assurée via l'Iran, le coût du transit par la Géorgie étant le double de celui par l'Iran. Selon les calculs de la firme, le passage par l'Iran coûte 500 dollars, tandis que celui par la Géorgie s'élève à 1000 dollars.

La société de transport *Şimşek*

- 47 La société *şimşek*, établie à Istanbul, est dotée d'une seule représentation dans l'espace de la CEI, établie à Bakou. En effet, la société travaille essentiellement entre la Turquie et l'Azerbaïdjan, n'acheminant que rarement des marchandises vers la Russie ou les pays de l'Asie Centrale. La firme dispose de plus de 100 véhicules. Jusqu'en 1994, le nombre de trajets que la firme effectuait entre la Turquie et l'Azerbaïdjan s'élevait à 40 000 par an. Actuellement, le nombre de trajets annuel se situe entre 5 000 et 5 500. Le nombre de trajets par mois est de l'ordre de 30 à 40 lorsque la conjoncture économique est favorable, mais il peut diminuer jusqu'à 10 trajets.
- 48 La société avait ouvert le premier garage turc en Azerbaïdjan. Celui-ci a dû cesser ses activités à cause de la lourdeur des taxes journalières (2 dollars par nuit).

Les sociétés de transport turques en Azerbaïdjan

- 49 Les véhicules de la firme empruntent également la route iranienne pour relier la Turquie à l'Azerbaïdjan. Celle-ci présente l'avantage d'être non seulement plus économique mais également plus sûre. La firme *şimşek* préfère le transit par l'Iran parce que
- 50 « *la réglementation y est plus sérieuse, ce qui offre une certitude et de la clarté, alors que sur la route géorgienne tout est possible* »³⁴.
- 51 Le coût de transport par véhicule entre la Turquie et l'Azerbaïdjan à travers le territoire géorgien s'élève à 3700 dollars. Le coût du trajet depuis le poste frontière Sarp/Batoumi jusqu'au port de Bakou s'élève quant à lui à 1600 dollars. Notre interlocuteur nous confie que si la route géorgienne est parfois préférée, c'est essentiellement à cause de la possibilité de contourner les législations. Un certain laisser-faire au niveau du poste frontière Sarp/Batoumi contribue à l'attrait commercial de la route géorgienne. Le manque de contrôle permet de surcharger les poids lourds. Il serait possible de voir un poids lourd transporter 50 tonnes de marchandises, au lieu des 24 tonnes autorisées par la réglementation. Notre interlocuteur avoue avoir vu un poids lourd transportant 70 tonnes de cuir franchir le poste frontière sans aucun problème.
- 52 La firme rencontre une sérieuse concurrence iranienne sur la liaison entre la Turquie et l'Azerbaïdjan ; le système de taxation nuit gravement à la compétitivité. La lourdeur des taxes fait que le coût depuis le poste frontière turco-iranien de Gürbulak s'élève à 2800 dollars.

Le transport de passagers et de cargos, la société *Nuhoğlu*

Entrées de véhicules en Azerbaïdjan entre 1999 et 2001

Pays	1999		2000		2001	
	Passages gratuits	Entrées de véhicules	Passages gratuits	Entrées de véhicules	Passages gratuits	Entrées de véhicules
Turquie	500	7431	500	4367	1750	4443
Iran	---	21 801		18 942	---	22 801
Russie	300	6700	100	5300	6100	5670
Géorgie	200	801	200	820	500	945

(SOURCE : ASSOCIATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS, ULUSLARARASI NAKLIYECILER DERNEĞİ)

Évolution du nombre de véhicules immatriculés en Turquie qui transitent par l'Iran

Années	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nombre de véhicules	18 104	18 043	14 072	10 877	9952	10 355

(Source : Association internationale des transporteurs, *Uluslararası Nakliyeciler Derneği*, www.und.org.tr)

- 53 La route géorgienne continue à être préférée par les bus qui assurent le transport de passagers et de cargos. En effet la législation iranienne

L'Iran, pays de transit pour les liaisons Turquie-Azerbaïdjan et Turquie-Asie

- 54 Les passages en transit des véhicules turcs à travers l'Iran avaient enregistré un net recul entre 1996 et 2000. Grâce à de nouvelles mesures législatives, cette route retrouve sa position ne permet pas de transporter à la fois passagers et marchandises. Il existe quatre compagnies turques qui assurent les liaisons Istanbul- Bakou. D'après nos informations, les compagnies *Nuhoğlu* et *Mahmudoğlu* sont seules en activité.
- 55 La compagnie de bus *Nuhoğlu* dépend d'une importante société de transport turque qui porte le même nom. Elle a été fondée en 1990 en Azerbaïdjan. Un trajet aller simple coûte entre 50 et 70 dollars. Les bus *Nuhoğlu* relient à raison de trois fois par semaine Istanbul à Bakou, à travers Trabzon, Tbilissi, Gence, Bakou. Ils peuvent transporter toutes sortes de marchandises. Les passagers sont généralement de petits commerçants, des femmes qui viennent travailler à Istanbul et des étudiants. Les bus qui assurent ces liaisons datent de 1992. Les nouveaux modèles ne résisteraient pas aux conditions de la route. La compagnie de bus azerbaïdjanaise *Azerautonaglyyat* a dû ainsi renoncer à ses Mercedes 403 ! Les bus offrant un niveau de confort élevé ne sont pas adaptés aux routes du Caucase !

- 56 centrale sur les voies commerciales entre la Turquie, la Caspienne et l'Asie. En 2001, 10 355 véhicules, dont 2 370 se rendant en Azerbaïdjan, ont effectué un transit par l'Iran.
- 57 Force est donc de constater que les liaisons entre la Turquie et l'Azerbaïdjan ne se font pas à travers le Caucase. L'une des liaisons entre la Turquie et la région de la Caspienne est d'emblée condamnée à cause de la fermeture des frontières avec l'Arménie. Les difficultés rencontrées lors de la traversée dissuadent les transporteurs turcs d'emprunter la route géorgienne. La route iranienne offre de meilleures conditions de sécurité ; de plus, les frais de transit sont depuis quelques temps revus à la baisse.

L'Azerbaïdjan, plaque tournante du transit vers l'Asie centrale ?

- 58 La médiocrité des liaisons à travers le Caucase empêche l'Azerbaïdjan de devenir un tremplin vers l'Asie Centrale et l'Asie en général, et fait obstacle au développement du secteur de la logistique turc. Les routes commerciales ne transitant pas par le Caucase, la fonction de transit de la Turquie est remise en cause.
- 59 Les routes commerciales qui relient l'Europe à l'Asie en transitant par la Russie ou par l'Iran ne permettent pas aux véhicules turcs d'être suffisamment compétitifs par rapport à leurs concurrents régionaux. Les véhicules turcs se rendent en Asie centrale soit par la route *nord*, à travers la Russie, soit par la route *sud* à travers l'Iran. La traversée de la mer Noire se fait par des navires *ro-ro* entre les ports de Samsun et Novorossiisk. L'option iranienne permet de rejoindre l'Asie centrale par le Turkménistan.

Nombre de trajets effectués en direction des pays de la CEI, et de l'Asie par les véhicules turcs depuis la Turquie

	1997	1998	1999	2000	2001	2001 (jan-juin)	2002 (jan-juin)
Géorgie	20 458	14 338	9692	7010	10 933	5409	3762
Russie	27 703	19 232	12 560	10 514	10 146	5080	3960
Nakhitchevan	3551	4120	17 332	3425	3819	2112	1436
Azerbaïdjan	4944	7037	5848	5159	3857	1664	2962
Kazakhstan	4639	4459	2588	3334	3227	1482	1679
Iran	19 213	13 537	10 070	13 999	12 981	6115	4918

(Source : Association internationale des transporteurs, *Uluslararası Nakliyeciler Derneği*, www.und.org.tr)

- 60 D'après les données fournies par l'Association Internationale des Transporteurs, le nombre de véhicules immatriculés en Turquie qui se sont rendus en Asie centrale à travers la Russie ou l'Iran s'élevait en 2001 à 8 517. Le nombre de trajets effectués par les véhicules immatriculés en Turquie vers l'Asie centrale a diminué de 55,73 % entre 1997 et 2001.

- 61 Le développement des liaisons entre le Caucase et la Caspienne permettrait une meilleure utilisation du potentiel de transit offert par la Turquie. L'amélioration des liens logistiques dans la région du Caucase, donnerait aux transporteurs turcs la possibilité de faire face à la concurrence iranienne et d'accroître leur part de marché en Azerbaïdjan. L'Azerbaïdjan pourrait, de ce fait, acquérir une position centrale sur la voie commerciale est-ouest reliant l'Europe à l'Asie.
- 62 L'intégration prochaine de la Chine dans l'Organisation Mondiale de Commerce, les travaux de reconstruction entrepris en Afghanistan, le lancement de la construction de l'oléoduc Bakou-Ceyhan et du gazoduc Bakou- Erzurum laissent prévoir un accroissement sensible des échanges commerciaux est-ouest. Le développement de la route commerciale Anatolie-Caucase-Caspienne permettrait, tout en resserrant les liens commerciaux entre la Turquie et l'Azerbaïdjan, de les transformer en des pays de transit, voire des centres de production.
- 63 Toutefois, ni l'Iran, ni la Russie ne sont disposés à perdre leur position dominante dans le commerce de transit est-ouest. Le forum consacré au potentiel de transit de l'Iran organisé les 11-12 juin 2002 offre une bonne illustration du volontarisme iranien en la matière. De même, la Russie a décidé de consacrer 169 milliards de dollars pour le développement de ses infrastructures. L'Ukraine, qui vient de baisser ses taxes de transit de 350 à 50 dollars, aspire également à jouer un rôle.
- 64 Le protocole signé entre les ministres des transports de la Turquie, de la Géorgie et de l'Azerbaïdjan à Istanbul les 20-21 juin 2002 constitue une prise de conscience par les pays de la région de la nécessité de développer l'itinéraire Caucase. Le programme TRACECA, dont l'objectif est de mettre en place un corridor est-ouest, vise à développer les liaisons à travers le Caucase ; l'intégration de la Turquie au sein du programme ouvre de nouvelles perspectives.

D. La Turquie et le corridor de transport est-ouest

L'intégration de la Turquie dans le programme TRACECA

- 65 Le programme TRACECA, Corridor de Transport Europe-Caucase-Asie a été mis en place en 1993 et fait partie du programme d'assistance technique de l'Union Européenne aux pays anciennement communistes, membres de la Communauté des Etats Indépendants.
- 66 Il vise à renforcer les indépendances économiques et politiques des Etats du Caucase et de l'Asie Centrale et à faciliter leur passage à l'économie de marché. La route TRACECA, qui est conçue comme une route alternative à la route commerciale du nord et à celle du sud, cherche à développer un itinéraire Caucase. La Géorgie s'y impose comme le principal pays de transit au cœur du dispositif de transport est-ouest³⁵.
- 67 La décision d'y intégrer la Turquie a été prise en avril 2001. L'accentuation de l'envergure régionale de TRACECA, et la mise en exergue de l'importance de la mer Noire en tant que zone de transit entre le Caucase et l'Europe figurent parmi les raisons qui justifient l'entrée de la Turquie dans le programme du Corridor. L'intégration de la Turquie se fait au même moment que celle de la Roumanie et la Bulgarie.

La question de la rentabilité commerciale du corridor TRACECA et la dimension mer Noire

- 68 La fragilité des liaisons entre le Caucase et l'Europe Centrale nuit à la rentabilité commerciale du corridor Europe-Caucase-Asie. En effet, le coût de l'acheminement des marchandises entre le port géorgien de Poti et l'Europe représente 50 % du coût total du transport depuis l'Asie centrale. Il est tout aussi coûteux de rejoindre le port de Poti depuis l'Asie centrale que depuis un pays de l'Europe Centrale et Orientale³⁶. L'efficacité et la rentabilité commerciale du corridor TRACECA nécessitent donc une intervention en amont. La traversée de la mer Noire est intégrée dans le programme TRACECA.
- 69 L'Ukraine et la Moldavie ont été intégrés dans le programme TRACECA lors de la réunion d'Athènes d'octobre 1996. À cet égard, la plateforme de la Zone de Coopération Economique de la mer Noire (ZCEMN) a eu également son mot à dire. La ZCEMN, qui ne dispose pas de budget propre, offre l'avantage de rassembler les pays de la mer Noire et du Caucase, ainsi que la Fédération de Russie.
- 70 En avril 1997, l'Union Européenne a organisé une conférence conjointe TRACECA - ZCEMN afin de déterminer les possibilités de relier la route à la région de la mer Noire et aux réseaux transeuropéens. Cette conférence ministérielle a réuni sur une même plateforme les pays membres de la ZCEMN et les pays de la CEI membres de TRACECA. La volonté d'intégrer les réseaux transeuropéens exprimée par les 16 pays participant à la conférence. La ZCEMN et TRACECA y ont décidé de collaborer et de mener des actions conjointes. La conférence a débouché sur la mise en place d'un comité ministériel et offert une plateforme appropriée pour la tenue de la Troisième Conférence Paneuropéenne sur les Transports à Helsinki en juin 1997. La volonté de mettre en place, à l'échelle de l'Europe, une politique des transports s'était manifestée dès la seconde conférence paneuropéenne tenue en Crète en 1994.
- 71 La Conférence de Helsinki qualifie la région de la mer Noire pour faire partie de l'aire de transport paneuropéenne. Les corridors de transport³⁷ qui assurent l'extension des Réseaux Transeuropéens de Transport³⁸ aux pays de l'Europe Centrale et Orientale débouchent sur la mer Noire. La jonction entre les corridors paneuropéens et le corridor TRACECA doit donc, prioritairement, se faire à travers la mer Noire.
- 72 Les travaux de réhabilitation du terminal de ferry *ro-ro* du port ukrainien d'Ilyichevsk et la construction d'un terminal du même type dans le port géorgien de Poti, d'un montant de 15 MEURO, ont débuté en 1998.
- 73 La liaison ferry entre les ports ukrainien et géorgien doit permettre de mettre en relation la route TRACECA et le Corridor IX³⁹. L'objectif consiste à promouvoir l'utilisation du corridor TRACECA pour le transport routier et ferroviaire en améliorant, grâce à la liaison ferry entre les ports de Poti et d'Ilyichevsk, le transport ferroviaire intermodal et la circulation des containers.
- 74 Les illusions créées par la crise russe de 1998 se sont dissipées dès l'an 2000. De fait, la crise russe de 1998 avait fait croire que le corridor TRACECA était en mesure de concurrencer la route nord, le flux de marchandises transportées par la route nord ayant commencé à diminuer. Or, en 2000, avec la résorption des effets de la crise, le nombre de cargos acheminés par la route nord a retrouvé son niveau d'avant 1998. Le constat que « *le corridor TRACECA n'est pas en mesure de concurrencer la voie nord* » s'impose progressivement au sein de la Commission Européenne.

- 75 Désormais, question de la rentabilité commerciale du corridor se pose avec acuité. La Commission Européenne a entamé une réflexion sur la question de la compétitivité commerciale de cet axe.
- 76 Le programme commence à être décrit comme une série de projets conçus en toute hâte qui se seraient développés d'une manière opportuniste⁴⁰. Au moment de la conception et de l'élaboration du programme TRACECA, les enjeux politiques ont pris le dessus sur l'approche proprement économique. Or, il semble vain de chercher à mettre en place une voie commerciale sans tenir compte des choix opérés par les praticiens, en l'occurrence les transporteurs internationaux qui, en tant qu'utilisateurs, jouent un rôle déterminant dans la survie d'un tel projet. Le programme TRACECA, dont l'objectif ultime est de permettre le développement des échanges entre les pays du Caucase et de l'Asie Centrale avec l'Europe et contribuer au développement du secteur privé, se doit de tenir compte des mécanismes de marché.
- 77 Il faut donc tout d'abord évaluer la rentabilité commerciale du corridor de transport, et ensuite la déterminer la stratégie à mettre en œuvre pour accroître le volume des marchandises transportées par TRACECA.
- 78 Le corridor TRACECA a la particularité d'intégrer des modes de transports variés. Le changement de mode de transport allonge le temps d'acheminement des marchandises. La traversée de la mer Caspienne nécessite un passage du réseau routier ou ferroviaire au ferry, suivi d'une traversée de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie par route ou chemin de fer et un nouveau transfert sur ferry pour la traversée de la mer Noire.
- 79 Le corridor TRACECA est souvent présenté comme la route de la soie du XXI^e siècle ; or, il faut rappeler que la route de la soie n'était pas formée d'une route commerciale unique, mais d'une suite de liaisons entre les principaux centres commerciaux.
- 80 L'intégration des ports roumains et bulgares dans le programme TRACECA s'avère indispensable pour l'amélioration de la traversée de la mer Noire, nécessaire pour la rentabilité commerciale du corridor dans son ensemble.

Un corridor segmenté

- Les observations montrent que peu de transporteurs utilisent le corridor dans sa totalité ; les liaisons routières ou maritimes rénovées par le programme TRACECA se trouvent parfois intégrées dans le corridor nord transitant par la Russie, ou dans le corridor sud transitant par l'Iran ou la Turquie. Ce constat est à l'origine de l'approche pragmatique qui se manifeste au sein de la Commission Européenne. Le corridor TRACECA est progressivement perçu non pas comme une voie continue mais comme une succession de liaisons routières, ferroviaires et maritimes.
- La route la plus économique pour le transport de fret depuis le Kazakhstan est celle qui traverse la Russie, exception faite du transport des produits alcoolisés sur lesquels la Russie applique des taxes très élevées.
- Le transit à travers le Turkménistan demeure très difficile. Notons que la décision de rétablir la liaison ferry entre le port de Bakou et celui d'Aktau a été prise à cause des problèmes de transit à travers le territoire du Turkménistan.
- La traversée de la Caspienne nuit très gravement à la compétitivité de la route TRACECA. Or, les liaisons à travers cette mer sont d'une importance capitale dans la mesure où elles permettent de relier le réseau de transport de l'Asie centrale à celui du Caucase. Les travaux de modernisation du terminal de ro-ro de Bakou doivent être entrepris en toute urgence. La

BERD s'engage à financer les travaux de modernisation. La compagnie de ferry « Caspian Shipping Company », qui conserve le monopole sur les liaisons avec le port de Turkmenbashi, n'est pas en mesure d'entretenir ses ferries par manque de pièces détachées. L'existence d'un seul opérateur constitue un facteur de risque pour la prévisibilité des liaisons à travers la mer Caspienne, pourtant essentielles pour le fonctionnement du corridor TRACECA.

- Le programme TRACECA a sous-évalué l'importance de l'Iran et de la Turquie dans le commerce et le transport international. Le commerce de transit à travers les territoires de l'Iran et de la Turquie n'est pas négligeable ; par ailleurs, la présence des transporteurs iraniens et turcs dans la région est un fait incontournable. Ceux-ci ont une connaissance approfondie de la région.
 - La liaison entre TRACECA et les TEN devait être assurée par le Corridor IX qui traverse l'Ukraine. Les enquêtes révèlent que les professionnels européens du secteur de la logistique ont une nette préférence pour les liaisons passant par la Roumanie et la Bulgarie. Par ailleurs, le poste frontière turco-géorgien de Sarp-Batoumi est fréquemment utilisé comme porte pour accéder à TRACECA. À cet égard, la question de la liaison entre les TEN et Istanbul se pose avec acuité.
- 81 La réhabilitation des liaisons de ferry entre les ports géorgiens de Batoumi et Poti, le port roumain de Constantza et les ports bulgares de Varna et Burgas figurent parmi les priorités retenues pour l'année 2000-2001. L'usage de ces lignes maritimes doit permettre aux corridors VII⁴¹ et VIII⁴² de rejoindre le corridor TRACECA.
- 82 La modernisation des liaisons en mer Noire se justifie d'autant plus que l'établissement des lignes de ferry remonte aux années 70. La chute du système soviétique a entraîné une désorganisation des liaisons dans le pourtour de la mer Noire. Ce n'est que vers 1996 que les liaisons maritimes commencent à se réorganiser. Parmi les liaisons maritimes qui fonctionnent, on recense la liaison entre le port bulgare de Varna et le port ukrainien d'Illiychevsk, ainsi que celle entre le port roumain de Constantza et le port turc de Samsun. En 1998, le programme TRACECA va permettre l'ouverture de la liaison ferry entre Poti et Illiychevsk, Poti et Varna et Illiychevsk et Varna, L'ouverture de la liaison entre Constantza et Batoumi est prévue pour 2003, tandis qu'en 2001, le gouvernement turc a exprimé le souhait de réhabiliter le terminal de Samsun et d'établir des liaisons avec Varna, Poti et Illiychevsk. Samsun est l'un des rares ports turcs à être relié au réseau ferroviaire.
- 83 Le premier projet turc retenu par les partenaires du programme concerne les ports de la mer Noire. L'intégration de la Turquie se manifeste par l'inclusion du port de Samsun dans le corridor TRACECA. Le projet vise à développer les liaisons ferry de Samsun avec les ports de la mer Noire. La réalisation d'une étude de faisabilité pour l'établissement d'une liaison de transport combiné fer-mer entre les ports de Samsun, Batoumi, Varna, Burgas, Constantza et Illiychevsk vise donc à intégrer la Turquie dans l'aire paneuropéenne que devrait être la mer Noire.
- 84 Le souci de la rentabilité commerciale, la nécessité d'une approche flexible et de la diversification des routes empruntées sont les principales raisons qui motivent la décision de l'intégration de la Turquie. L'apport de la Turquie au programme TRACECA peut être considérable : en effet, ce pays ne peut être perçu uniquement comme un pays riverain de la mer Noire, et l'enjeu de son intégration n'est donc pas uniquement de relier les ports turcs à un corridor de transport existant.

- 85 Le territoire de l'Anatolie est potentiellement une zone de transit ; l'utilisation des infrastructures anatoliennes peut permettre la mise en place d'un corridor de transport alternatif s'insérant dans la logique est-ouest caractéristique du programme TRACECA. Le réseau ferroviaire qui relie Istanbul à Bakou, en transitant par Kars et Erevan, ajoute à l'importance de l'itinéraire Caucase.

E. La liaison ferroviaire Anatolie-Caucase-Caspienne

- 86 La Turquie est reliée à un très important réseau ferroviaire hérité de l'époque soviétique : l'Union soviétique a en effet construit et maintenu un réseau ferroviaire très dense. L'espace de l'ancien territoire soviétique est traversé par 32 réseaux ferroviaires, les voies ferrées sont d'une longueur de 145 000 kilomètres. 55 % du transport des passagers et 25 % du transport des marchandises se font à l'intérieur de l'espace de l'ancienne Union soviétique.
- 87 Le système ferroviaire arménien relie la Turquie à ce vaste réseau ferroviaire qui permet d'accéder au Caucase, à la Fédération de Russie et à l'Asie Centrale. L'Arménie constitue un noeud dans le système ferroviaire de la région. Son territoire est traversé par plusieurs voies ferrées. Le pays est au carrefour des voies ferroviaires nord-sud et est-ouest. Akyaka est le dernier arrêt sur la ligne de chemin de fer qui traverse tout le territoire anatolien et relie Istanbul à Kars. Une liaison existe entre Akyaka et la ville arménienne de Gyumri, liaison qui permet de relier le réseau turc et le réseau arménien. Les questions de compatibilité entre systèmes ferroviaires turc et soviétique n'ont jamais constitué un obstacle infranchissable ; la liaison entre Kars et Gyumri a fonctionné jusqu'en 1992. La station de Gyumri est reliée à plusieurs voies ferrées, dont les liaisons Erevan-Julfa-Bakou, qui transite par le Nakhitchevan en longeant la frontière iranienne, et Erevan-Sevan-Dilian-Gazakh-Bakou.
- 88 Les conflits et différends politiques régionaux, qui se sont traduits par la fermeture des frontières, ont rendu inutilisable ce vaste réseau de chemins de fer, essentiel pour les communications à travers le Caucase. La fermeture des frontières entre la Turquie et l'Arménie d'une part et l'Azerbaïdjan et l'Arménie d'autre part interdit actuellement tout transport frontalier de marchandises par réseau ferroviaire.

La liaison ferroviaire Kars-Gyumri est intégrée au corridor TRACECA

- 89 La nouvelle carte TRACECA, qui a été approuvée par les pays membres lors de la réunion de Tbilissi en décembre 2001, intègre la liaison ferroviaire entre la ville turque de Kars et la ville arménienne de Gyumri au sein du corridor TRACECA. Le plan d'action retenu pour la période 2002-2004 comprend le projet d'équipement du terminal de containers de Gyumri.

Assurer la liaison avec la région de la mer Caspienne

- 90 L'étude de faisabilité en vue de l'ouverture de la liaison ferroviaire reliant l'Arménie et l'Azerbaïdjan à travers le Nakhitchevan figure également parmi les priorités du nouveau plan d'action du programme TRACECA. La Commission Européenne joue depuis plusieurs années un rôle de médiation pour l'ouverture de cette ligne. Ni la tentative de 1995, ni celle de 1998 n'avaient permis d'aboutir à un résultat concret, et le

processus de négociation qui avait été initié entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan avait été alors interrompu.

- 91 Si elle était réactivée, la liaison ferroviaire Anatolie-Caucase-Caspienne serait la route commerciale est-ouest la plus économique, le transport combiné maritime/ferroviaire étant le mode de transport le plus rentable. En effet, les ports turcs sont meilleur marché que les ports géorgiens. Parmi les ports de la mer Noire, les ports géorgiens sont les plus chers, suivis des ports ukrainiens, russes, bulgares, turcs et roumains. Le coût de transport de fret peut diminuer de 3000 à 4000 dollars quand un port turc est utilisé à la place d'un port géorgien : ainsi, si le coût de transport d'un lot de marchandises est de 10 000 dollars via un port géorgien, il ne serait que de 6000-7000 dollars via un port turc ; les conditions de sécurité seraient par ailleurs améliorées.
- 92 La route Samsun-Kars-Erevan-Bakou, plus rentable que la liaison Poti-Tbilissi-Bakou à cause de la différence des coûts entre les ports géorgiens et turcs, pourrait constituer une liaison importante pour le transport intra régional en mer Noire.

Nombre de trajets effectués par les véhicules immatriculés en Turquie vers l'Asie centrale

Années	1997	1998	1999	2000	2001
Kazakhstan	4639	4459	2588	3334	3227
Ouzbékistan	5010	3429	2253	2282	2115
Turkménistan	3963	3254	2522	2407	2411
Kirghizistan	1357	1337	633	580	563
Tadjikistan	314	305	340	199	201
Total	15 283	12 784	8336	8802	8517

(Source : Association internationale des transporteurs, *Uluslararası Nakliyeciler Derneği*, www.und.org.tr)

- 93 Cependant, la traversée du Bosphore et des Dardanelles ainsi que la déviation vers la mer Noire engendrent des coûts supplémentaires pour les lignes maritimes. Or, la plupart des lignes maritimes intègrent les ports turcs d'Istanbul ou celui de Mersin situé en Méditerranée ; par ailleurs, les Réseaux TransEuropéens sont reliés à Istanbul par le corridor IV. Ainsi, les ports de Haydarpaşa et de Ambarlı situées à Istanbul et reliés au réseau ferroviaire Istanbul- Kars peuvent constituer une voie d'accès entre l'Europe et la région Caspienne. Le port de Mersin est également en relation avec le système ferroviaire turc.

NOTES

- 18.** Rappelons que le Produit National Brut de l'Azerbaïdjan a diminué de 60 % entre 1990 et 1995. Il ne pourra atteindre son niveau de 1991 qu'en 2007.
- 19.** « Enjeux énergétiques en Caspienne », fiche de synthèse du 23 septembre 2002, ambassade de France en Azerbaïdjan.
- 20.** L'Agence américaine pour le développement du commerce, USTDA, a pris en charge le financement d'une étude de faisabilité pour la modernisation des deux raffineries. Cette étude a coûté 600 000 dollars.
- 21.** D'après la fiche de synthèse de l'Ambassade de France déjà citée.
- 22.** En vertu d'une loi adoptée en 1999, chaque projet pétrolier et de gaz naturel doit intégrer un plan de développement du gisement potentiel en gaz naturel.
- 23.** En juin 2002, les parts des entreprises partenaires du projet se répartissaient de la façon suivante au sein du consortium : BP-Amoco, opérateur du projet, 34,1 % ; Unocal 10,2 % ; Lukoil 10 % ; SOCAR 8,6 % ; ExxonMobil 8 % ; TPAO 6,8 % ; Devon Energy 5,6 % ; Itochu 3,9 % ; Amerada Hess 2,7 %.
- 24.** En juin 2002, les parts des entreprises partenaires du projet se répartissaient de la façon suivante : BP, opérateur du projet, 25,5 % ; Statoil 25,5 % ; SOCAR 10 % ; LukAgip 10 % ; TotalFinaElf 10 % ; OIEC de l'Iran 10 % ; TPAO 9 %.
- 25.** Oléoduc principal d'exportation.
- 26.** Les parts des entreprises au sein de MEPCO sont respectivement, à la date de janvier 2003 : SOCAR 25 % ; BP 30,1 % ; Unocal 8,9 % ; Statoil 8,71 % ; TPAO 6,53 % ; AGIP 5 % ; Itochu 3,4 % ; Delta Hess 2,36 % ; TotalFinaElf 5 % ; Inpex 2,5 % ; Phillips 2,5 %.
- 27.** À partir de 2004, 40 % du gaz proviendra de la Russie via la Bulgarie, 33 % de la Russie par le gazoduc « Blue Stream » traversant la mer Noire, 17 % de l'Iran et 8 % de l'Azerbaïdjan.
- 28.** Le gazoduc rejoint à Erzurum le réseau de distribution de gaz naturel turc.
- 29.** La Turquie et l'Azerbaïdjan ont signé un accord sur le transport routier international le 8 décembre 1995. Lors de la dernière réunion de la « Commission de transport routier turco-azerbaïdjanaise » qui s'est tenue les 26-27 avril 2001 à Ankara, le nombre des droits de passage gratuit octroyés aux véhicules turcs a été fixé à 1750.
- 30.** La Turquie et la République autonome du Nakhitchevan disposent d'une frontière commune. Le poste frontière de Dilucu est le seul point de passage entre la Turquie et l'Azerbaïdjan.
- 31.** *The Foreign Trade of Azerbaijan 1996-2000*, Statistical Issue, State Statistical Committee of Azerbaijan Republic.
- 32.** Ces informations ont été recueillies auprès du Président de la Confédération Nationale des Entrepreneurs de l'Azerbaïdjan, Azərbaycan Respublikası Sahibkarlar Teşkilatı Milli Konfederasiyası. L'entretien avec M. Alekper Mammadov a été réalisé le 11 décembre 2002 à Bakou.
- 33.** Entretien réalisé avec M. Fuat Fermanoğlu, représentant de Mağdenli, en décembre 2002 à Bakou.
- 34.** Ces informations proviennent de l'entretien réalisé avec le représentant de la firme à Bakou, M. Orhan Karaparan, en décembre 2002 à Bakou.
- 35.** La BERD a investi 15 MEUROS dans les projets de modernisation de Poti, principal port du corridor.
- 36.** Entretien réalisé en novembre 2001 à Paris avec le consultant pour la Commission Européenne de la société Axis-Associés.
- 37.** Ces corridors sont appelés « corridors de Crête ».

38. Les Réseaux Transeuropéens de Transport (Transeuropean Transport Network, TEN) vont jusqu'aux frontières de l'Union Européenne.

39. Le corridor de Crête IX, d'une longueur de 6500 km, relie les villes suivantes : Helsinki, Vyborg, Saint-Pétersbourg, Pskov, Moscou, Kaliningrad, Kiev, Ljubasevka, Chisinau, Bucarest, Vilnius, Kaunos, Klaipeda, Minsk, Alexandroupolis, Dimitrovgrad, Ormenio.

40. Traceca Intergovernmental Joint Committee for Implementation of a Basic Agreement, *Final Report TRACECA- TACIS*, July 2001.

41. Le corridor VII relie Bratislava, Gyor, Gönyü, Ruse, Lom, Constantza.

42. Le Corridor VIII relie Durrës, Tirana, Skopje, Bitola, Sofia, Dimitrovgrad, Burgas, Varna.