

Canal Istanbul: la folie des grandeurs à l'épreuve des enjeux stratégiques des grandes puissances

Résumé : Recep Tayyip Erdogan avait annoncé la création du « Kanal Istanbul » dans son programme électoral de 2011 avec le 3ème aéroport ou le 3ème pont sur le Bosphore. Le ministre des Transports, des Affaires maritimes et de la Communication a confirmé au mois de janvier 2018 que le corridor de 45 km Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu avait été retenu pour le tracé du projet. Il s'agit d'une voie maritime artificielle qui reliera la mer Noire à la mer de Marmara pour désengorger le Bosphore saturé par le trafic maritime. Le Canal qui constitue une voie alternative au Bosphore renforce le positionnement stratégique de la Turquie, ses intérêts économiques et politiques. Le financement de ce projet est encore loin d'être bouclé.

Un projet concurrent à des détroits soumis à des conventions internationales



Ce projet pourrait permettre le passage de 160 navires de très gros tonnages par jour. A compter de l'attribution du marché relatif aux études de faisabilité, la durée des travaux devrait s'étaler sur une période de 15 ans dont 6/7 ans consacrés à l'excavation. Il affecte les pays riverains et non riverains de la mer Noire, le détroit d'Istanbul (140 Mt de pétrole, 4 M m3 gaz liquéfié et 3 M produits chimiques transitent chaque année par ce détroit) faisant partie, avec celui des Dardanelles, des détroits les plus fréquentés au monde après celui de Malacca.

Régit dans un premier temps par le traité de Lausanne de 1923, les dispositions sur les détroits sont revues par la Convention de Montreux de 1936. Selon les dispositions de cette dernière, les navires de commerce jouissent d'une complète liberté de passage et de navigation dans le respect des règlements et de sécurité résultant des conventions internationales. Cette liberté s'exerce de jour comme de nuit, quels que soient leur

pavillon et leurs chargements. Cette liberté s'exerce en temps de paix et en temps de guerre, sauf si la Turquie est belligérante.

Le régime des navires de guerre est plus complexe et diffère selon leur nationalité. En effet, la Convention offre des facilités plus larges aux flottes des Etats riverains (tous les bâtiments doivent annoncer leur passage préalablement : 15 jours avant pour les Etats non riverains et 8 jours pour les Etats riverains. Le tonnage des navires de guerre en transit simultanément est limité à 15.000 tonnes. De plus, le tonnage des flottes des Etats non riverains présentes en mer Noire est aussi limité et le séjour restreint à 21 jours au maximum. Le transit des porte-aéronefs et des sous-marins est aussi restreint. Les navires de guerre sont autorisés à condition de ne pas dépasser 45.000 tonnes ce qui exclut d'office les porte-avions ou les sous-marins).

La Turquie a complété la convention a plusieurs reprises : en 1983, pour préciser les conditions de transit des navires à propulsion nucléaire puis en 1994 et en 2002 pour fixer des règles de sécurité (vitesse, espacement, déclaration préalable, pilotage,...) à la suite de plusieurs accidents graves.

Le nouveau canal artificiel ne sera pas soumis aux conditions de la convention ni à aucune réglementation internationale. L'autorité propriétaire et exploitante aura toute liberté pour régler comme elle l'entend la navigation (quotas par types de navires, exigence sur leur âge et leurs caractéristiques techniques), et d'en fixer les péages. Des inquiétudes sont formulées, en particulier du côté de la Russie, notamment sur le devenir de la Convention de Montreux de 1936. Toutefois, Ankara n'entend pas remettre en cause le statut des Détroits, qui est étroitement associé à l'indépendance de la République.

Une route alternative qui renforce le positionnement stratégique de la Turquie

A- D'un point de vue militaro-politique

La chute de l'URSS a fait apparaître de nouveaux « acteurs » comme la Géorgie et l'Ukraine (l'Ukraine, Crimée comprise, possède 37,5% des côtes de la mer Noire, contre seulement 10,9% pour la Russie). En août 2008, au moment de la guerre en Géorgie, les Russes avaient rappelé à la Turquie les responsabilités que lui confère sa qualité de gardienne des détroits, en lui demandant de ne pas accepter le passage de navires de guerre américains dont le tonnage excéderait les limites autorisées par le Traité de Montreux. Le contrôle du futur canal lui donnerait dorénavant la possibilité de laisser des bateaux militaires entrer en mer noire en fonction de ses alliances politiques.

B- D'un point de vue économique

La région de la mer Noire est la deuxième au monde pour sa richesse en hydrocarbures, après le Golfe. L'essentiel des hydrocarbures qui transitent par la mer Noire proviennent de la Russie et de la mer Caspienne. La Caspienne étant une mer enclavée, la mer Noire fait office d'une voie de sortie idéale pour exporter les ressources kazakhes, turkmènes et surtout azéries, jusqu'à acheminer près de 2,4 millions de barils/jour. Selon certaines sources, la Turquie souhaiterait réorienter une part importante du flux de transport d'hydrocarbures, notamment en demandant à ce que le transit par le Bosphore soit beaucoup plus draconien pour les navires présentant des risques écologiques (50.000 navires transitent chaque année par le Bosphore dont un cinquième environ transportent une cargaison dangereuse).

Quels financements pour sa réalisation ?

Le cout de construction de ce projet gigantesque est estimé dans une fourchette allant de 15 milliards USD (pour l'ouverture de la voie d'eau) à 65 milliards USD (avec les aménagements). Les autorités turques envisageraient un ensemble d'options pour financer sa réalisation.

La solution privilégiée est celle d'un BOT (Build, Operate and Transfer). Selon certaines estimations, les ressources d'exploitation du canal (8 Mds USD par an) rendraient ce projet rapidement profitable.

Par ailleurs, les autorités turques se sont rapprochées d'un ensemble d'investisseurs potentiels dont le fond souverain Qatari ou la Banque de Chine. La contribution du fond souverain turc (via la vente de certaines entreprises de ce fond) est également envisagée pour permettre à l'Etat turc de prendre une participation.

L'augmentation du trafic au sein du Bosphore justifierait cette nouvelle percée qui permettrait de désengorger le détroit naturel. Une possibilité de passage à 160 bateaux par jour par le Canal d'Istanbul permettra de fluidifier la circulation. Montreux a été la clé d'une stabilité relative régionale que les enjeux commerciaux et politiques pourraient bouleverser.