



Pétrole, gaz et guerres : la mer Caspienne à la croisée des chemins

Autrefois région isolée et oubliée, la mer Caspienne est devenue le terrain de jeu des grandes puissances et des puissances régionales, avec des oléoducs qui tracent des lignes de front invisibles sur l'eau et sur terre. Le pétrole, le gaz et l'ambition s'y affrontent, transformant ces eaux calmes en une véritable poudrière.

Stefano di Lorenzo

sam. 21 mars 2026

Depuis des siècles, la mer Caspienne occupe une place particulière. Située géographiquement aux confins de l'Europe, elle a longtemps été considérée comme une région frontalière tranquille où il ne se passait pratiquement rien d'important. Mais cela est en train de changer.

Techniquement parlant, comme le feront remarquer les écoliers les plus assidus, la mer Caspienne n'est pas une mer, mais un lac. Il ne s'agit pas seulement d'une « anecdote amusante », mais cela a également des implications juridiques. Couvrant environ 371 000 kilomètres carrés, la Caspienne est la plus grande étendue d'eau enclavée de la planète, surpassant à elle seule les cinq Grands Lacs nord-américains réunis. Sa position la place à la croisée de plusieurs mondes : la steppe eurasienne au nord, le Caucase à l'ouest, l'Asie centrale à l'est et le plateau iranien au sud. Mais l'importance stratégique du bassin dépasse sa seule géographie. Elle tient aujourd'hui aux vastes réserves d'hydrocarbures enfouies dans ses fonds et sur ses rives, ainsi qu'aux corridors de transport qui relient la région aux marchés mondiaux.

Les cinq États riverains — la Russie, l'Iran, le Kazakhstan, le Turkménistan et l'Azerbaïdjan — contrôlent ensemble l'une des plus importantes concentrations de ressources pétrolières et gazières en dehors du Moyen-Orient. Selon les estimations, les réserves prouvées et probables du bassin s'élèvent à environ 48 à 50 milliards de barils de pétrole et à environ 8 à 8,5 billions de mètres cubes de gaz naturel. À l'échelle mondiale, ce volume est considérable, bien que non déterminant. À titre de comparaison, le Venezuela, qui possède les plus grandes réserves prouvées de pétrole au monde, en détient plus de 300 milliards de barils. À elle seule, la Russie possède environ 60 à 100 milliards de barils de réserves prouvées de pétrole et les plus grandes réserves de gaz naturel de la planète, estimées à environ 48 000 milliards de mètres cubes. Le bassin de la Caspienne ne rivalise donc pas avec le golfe Persique en termes d'abondance de ressources naturelles, mais son importance s'est accrue ces dernières années.

La présence de la Russie dans la région remonte au XVI^e siècle. Lorsque Ivan IV conquiert le khanat d'Astrakhan en 1556, Moscou prit le contrôle du cours inférieur de la Volga et obtint l'accès à la mer Caspienne. À partir de ce moment, le bassin devint une interface entre l'État russe et la Perse. Au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, une série de guerres russo-persanes modifia progressivement l'équilibre des pouvoirs dans le Caucase. Au début du XIX^e siècle, la Russie avait pris le contrôle de vastes parties de la région grâce à des traités tels que ceux de Gulistan (1813) et de Turkmenchay (1828), qui officialisèrent le déclin de l'influence perse au nord de l'Aras. Le nord de la Caspienne fut ainsi intégré à l'Empire russe, tandis que la rive sud resta sous autorité perse.

Pendant la majeure partie du XX^e siècle, la mer Caspienne a essentiellement fonctionné comme un lac soviéto-iranien, un espace bilatéral partagé entre l'Union soviétique et l'Iran. Des accords signés en 1921 (Traité d'amitié russo-persan) et en 1940 (Traité de commerce et de navigation) régissaient les droits de navigation et

de pêche. Mais ils laissaient la question des ressources offshore largement en suspens. Les [gisements pétroliers de l'Azerbaïdjan](#) faisaient l'objet de légendes et furent plus tard convoités par l'Allemagne nazie également, mais au-delà de Bakou, l'exploration des hydrocarbures dans la mer Caspienne restait limitée. Le statut juridique des fonds marins ne suscitait guère d'attention.

Cette situation a [changé brusquement après l'effondrement de l'Union soviétique en 1991](#). Trois nouveaux États — le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan — ont soudainement émergé sur la côte caspienne, chacun revendiquant la juridiction sur des gisements énergétiques offshore nouvellement découverts qui n'avaient jamais été clairement répartis. La question de la délimitation des fonds marins est rapidement devenue l'un des litiges juridiques les plus complexes de l'Eurasie post-soviétique.

Deux principes concurrents ont façonné les négociations. L'Iran et la Russie privilégiaient un modèle de condominium selon lequel la mer serait administrée conjointement par tous les États riverains. Un tel arrangement aurait limité l'exploitation unilatérale des gisements de pétrole et de gaz offshore. L'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan ont au contraire fait valoir que les fonds marins devaient être divisés en secteurs nationaux selon des lignes médianes modifiées, permettant à chaque pays d'exploiter ses ressources de manière indépendante. La position de la Russie a progressivement évolué et, en 1996, elle a accepté la création de zones de juridiction de quarante-cinq milles marins pour chaque État riverain et a reconnu les droits d'exploitation pétrolière dans les zones relevant du secteur national de chaque pays.

La question des droits d'extraction a finalement été résolue en 2018 avec la signature de la [Convention sur le statut juridique de la mer Caspienne](#) dans la ville portuaire kazakhe d'Aktau, après vingt-deux ans de négociations et plus de cinquante réunions entre les pays : « La souveraineté de chaque Partie s'étend au-delà de son territoire terrestre et de ses eaux intérieures à la ceinture maritime adjacente dénommée mer territoriale, ainsi qu'au fond marin et au sous-sol de celle-ci, et à l'espace aérien qui la surplombe. »

Une disposition importante concernait également la sécurité. Les forces militaires opérant dans le bassin sont limitées aux cinq États riverains, ce qui exclut de fait les puissances navales extérieures et empêche la Caspienne de devenir un théâtre de concurrence directe entre l'OTAN et la Russie. La Turquie a toutefois contesté cet accord. [La coopération militaire turque avec les États de la Caspienne](#) — l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan, que la Turquie considère comme faisant partie du « monde turc » — a notamment consisté à soutenir le

développement et la modernisation de leurs forces navales, y compris la construction navale et la formation, ce qui a été interprété comme s'inscrivant dans une stratégie turque plus large visant à étendre son influence dans l'architecture de sécurité maritime de la région et à réduire la domination traditionnelle de la Russie. La Turquie a encouragé et aidé les États turcophones riverains à renforcer leurs marines, et cette coopération croissante a été décrite comme contribuant à un changement dans l'équilibre naval régional. En novembre de l'année dernière, cependant, les cinq États riverains de la Caspienne **ont signé un accord** rejetant toute présence militaire étrangère dans la Caspienne et engageant les parties à renforcer leur coopération navale.

Les nouveaux riches

La transformation économique de la région s'est accélérée lorsque l'exploitation des grands gisements d'hydrocarbures offshore a commencé dans les années 1990 et 2000. Le Kazakhstan est devenu le plus grand producteur de pétrole du bassin, avec une production nationale de brut avoisinant 1,8 à 1,9 million de barils par jour. Deux gisements géants représentent une part importante de cette production. Le gisement de Tengiz, exploité par le consortium Tengizchevroil **dirigé par Chevron** avec des partenaires tels qu'ExxonMobil et KazMunayGas, contient environ six à neuf milliards de barils de pétrole récupérable (ce qui en fait le sixième plus grand gisement de pétrole au monde) et produit environ 600 000 barils par jour. Le gisement offshore de Kashagan, situé au nord de la mer Caspienne, est encore plus vaste sur le plan géologique. Exploité par un consortium international réunissant Eni, TotalEnergies, Shell et la China National Petroleum Corporation, Kashagan représente l'une des plus importantes découvertes pétrolières mondiales depuis les années 1960, avec des réserves récupérables estimées à quelque treize milliards de barils.

Le secteur offshore de l'Azerbaïdjan a également joué un rôle décisif dans la transformation post-soviétique du paysage énergétique de la mer Caspienne. Le complexe Azeri-Chirag-Gunashli, situé à 120 km au large des côtes azerbaïdjanaises, est exploité par la compagnie pétrolière nationale azerbaïdjanaise SOCAR et BP, et constitue le cœur de l'industrie pétrolière du pays. Depuis le début de la production à la fin des années 1990, ce complexe a généré des milliards de barils de brut et, à son apogée, a produit plus de 800 000 barils par jour. Pour l'Europe, l'Azerbaïdjan est également le principal exportateur de gaz naturel du bassin caspien grâce au gigantesque gisement de Shah Deniz. Avec des réserves

estimées à environ 1 200 milliards de mètres cubes, Shah Deniz constitue la base d'approvisionnement du réseau de gazoducs qui relie directement la Caspienne aux marchés européens.

Dans l'autre sens, le marché d'exportation naturel du Turkménistan est la Chine. Le pays possède des réserves de gaz prouvées estimées à environ 11 à 13 000 milliards de mètres cubes, parmi les plus importantes au monde. Le [Galkynysh et ses gisements satellites pourraient contenir plus de 27 000 milliards de mètres cubes de gaz](#), ce qui le place parmi les plus grands gisements de gaz jamais découverts. La position géographique du Turkménistan — enclavé et séparé des principaux marchés par de vastes distances — a historiquement limité ses options d'exportation.

Contrairement aux États pétroliers du golfe Persique, le bassin caspien ne dispose d'aucun débouché maritime direct sur les océans. Les hydrocarbures extraits de la région doivent donc transiter par de longs réseaux de pipelines traversant des territoires politiquement sensibles avant d'atteindre les marchés internationaux. Dans ce contexte, les pipelines cessent d'être de simples infrastructures : ils deviennent la matière première de la géopolitique.

Infrastructures et marchés

S'étendant sur près de 1 800 kilomètres, de l'Azerbaïdjan à Ceyhan, port turc de la Méditerranée, en passant par la Géorgie, l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan a une capacité d'environ un million de barils par jour. Son importance stratégique réside dans le fait qu'il contourne à la fois la Russie et l'Iran, permettant ainsi au pétrole de la mer Caspienne d'atteindre les marchés mondiaux sans transiter par le territoire de l'un ou l'autre de ces pays. L'oléoduc a été [soutenu par les États-Unis](#) au début des années 2000 dans le cadre d'un effort plus large visant à diversifier les voies d'approvisionnement énergétique en provenance de l'espace ex-soviétique.

Figure 2. Major Caspian oil and natural gas export routes



Source: U.S. Energy Information Administration based on IHS Markit Midstream Database (IHSM EDIN)

La principale voie d'exportation du Kazakhstan, en revanche, traverse la Russie. Le gazoduc de la Caspienne relie les champs pétroliers de l'ouest du Kazakhstan au port russe de Novorossiisk, sur la mer Noire. D'une capacité d'environ 1,4 million de barils par jour, il achemine la majeure partie des exportations de brut du Kazakhstan. Bien que le gazoduc soit exploité par un consortium international comprenant des compagnies pétrolières occidentales, l'opérateur russe Transneft détient une participation majoritaire, ce qui garantit à Moscou de continuer à exercer une influence sur le principal corridor d'exportation de la région.

Les exportations de gaz naturel en provenance du bassin caspien ont pris une importance croissante dans la recherche européenne de fournisseurs d'énergie diversifiés. Le gaz azerbaïdjanais atteint les marchés européens via le Corridor gazier sud, achevé en 2020, un réseau de gazoducs composé du gazoduc du Caucase du Sud, du gazoduc transanatolien (TANAP) et du gazoduc transadriatique. Le réseau transporte actuellement environ seize milliards de mètres cubes de gaz par an, dont une dizaine de milliards de mètres cubes sont acheminés vers l'Union européenne tandis qu'environ six milliards de mètres cubes sont livrés à la Turquie.

Le TANAP lui-même a une capacité d'environ 16 milliards de mètres cubes par an, avec des projets d'extension qui pourraient augmenter considérablement le débit à l'avenir.

Grâce au réseau de gazoducs Asie centrale-Chine, le gaz turkmène s'écoule vers l'est à travers l'Ouzbékistan et le Kazakhstan pour rejoindre l'ouest de la Chine. Le réseau a une capacité nominale supérieure à cinquante milliards de mètres cubes par an.

Malgré l'existence de ces gazoducs, l'un des projets les plus importants sur le plan stratégique dans la région reste hypothétique. Le projet de [gazoduc transcaspian](#) relierait les réserves de gaz du Turkménistan à l'infrastructure d'exportation de l'Azerbaïdjan en traversant les fonds marins de la mer Caspienne. En théorie, un tel gazoduc pourrait transporter jusqu'à trente milliards de mètres cubes de gaz par an vers l'Europe via le Corridor gazier sud. Bien que la [Convention de la Caspienne de 2018](#) ait levé certains obstacles juridiques en autorisant la construction de gazoducs avec le consentement des seuls États directement concernés, le projet continue de se heurter à l'opposition politique de la Russie et de l'Iran, qui y voient une menace potentielle pour leur influence.

Les infrastructures énergétiques ne constituent qu'une dimension de la transformation stratégique de la Caspienne. Le bassin devient également un nœud de plus en plus important dans les réseaux de transport eurasiens reliant l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie. L'une des initiatives les plus marquantes est la [Route internationale de transport transcaspianne](#), souvent qualifiée de « Corridor central ». Ce système relie l'ouest de la Chine à l'Europe via le Kazakhstan, la mer Caspienne, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie. Les volumes de fret sur cet itinéraire ont considérablement augmenté depuis 2022, les sanctions et les risques sécuritaires liés à la guerre en Ukraine ayant perturbé les voies ferrées traditionnelles traversant le territoire russe.

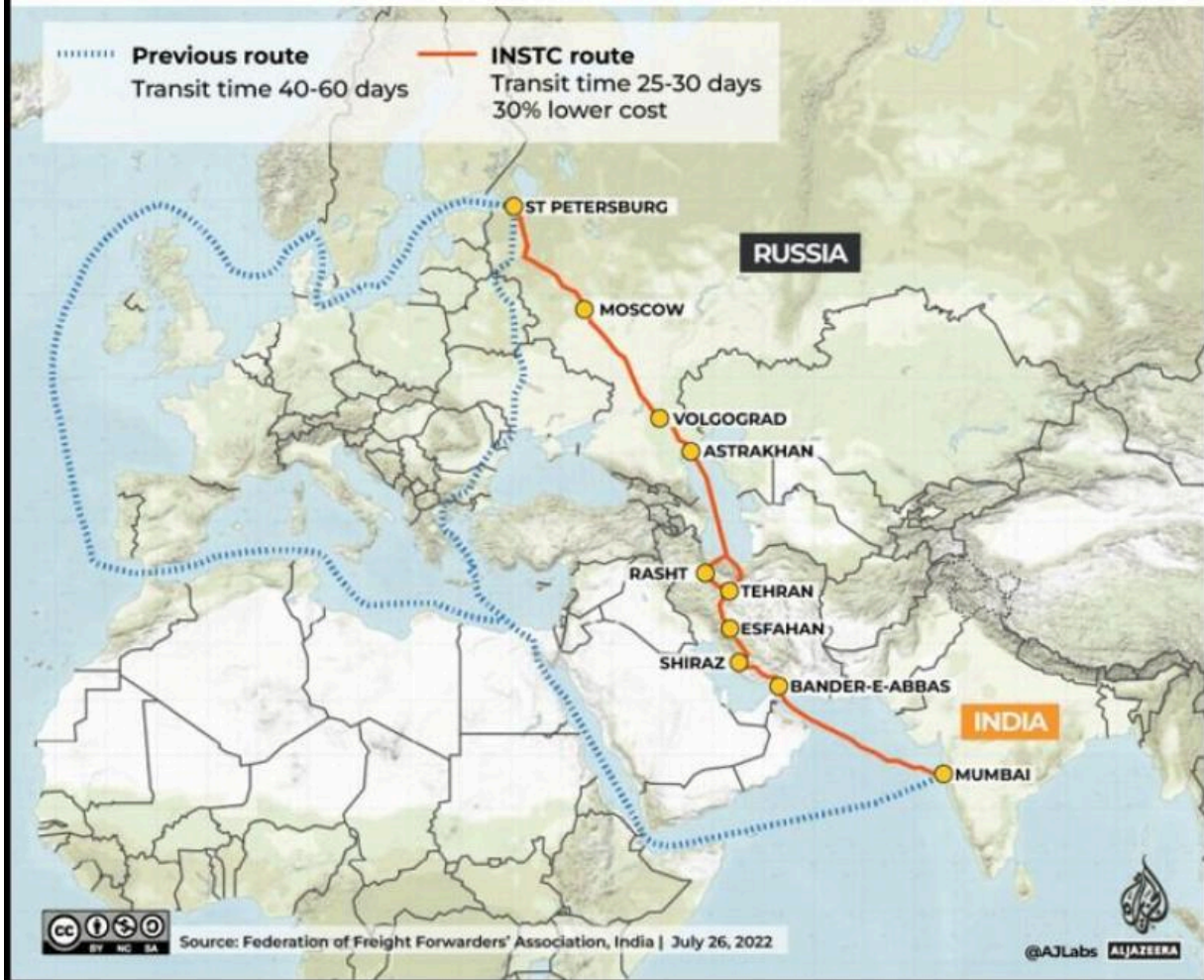
Un passage vers l'Inde

Le [Corridor international de transport nord-sud](#) (INSTC) est un véritable réseau de fret multimodal d'environ 7 200 km reliant l'Inde, l'Iran et la Russie par voie maritime, ferroviaire et routière afin de relier Mumbai à Moscou et au nord de l'Eurasie. Il est conçu pour réduire les temps de transit et les coûts de transport par rapport aux itinéraires traditionnels passant par le canal de Suez. Il a été lancé par l'Inde, l'Iran et la Russie en 2000, puis étendu pour inclure plusieurs États voisins ; le fret circule actuellement sur des segments maritimes et terrestres complémentaires traversant le bassin de la Caspienne et l'Asie centrale.

INDIA

International North-South Transport Corridor

The INSTC could offer Russia an economic escape route to Asia at a time when sanctions are limiting its transit access through most of Europe.



Ces dernières années, les échanges commerciaux transitant par ce corridor ont connu une croissance rapide. Selon des déclarations officielles, le volume de marchandises acheminées entre l'Inde et la Russie via l'INSTC a pratiquement doublé en 2024, les deux parties ayant accru leurs exportations et amélioré leur logistique, tandis que les coûts nets de transport sur certains tronçons auraient fortement baissé et que le trafic de conteneurs ainsi que le nombre d'escales de navires auraient augmenté. Les exportations indiennes acheminées par ce corridor comprennent matériaux de construction, vêtements, riz et plastiques, tandis que la Russie y achemine principalement des produits papetiers, du bois d'œuvre et divers biens industriels et alimentaires. Le commerce bilatéral a globalement atteint des niveaux records en 2024, l'Inde visant à utiliser cette connectivité pour réduire son déficit commercial avec la Russie et diversifier ses flux commerciaux.

L'importance pratique du corridor réside dans le fait qu'il offre une alternative aux routes maritimes plus longues : les opérateurs indiquent que les délais de livraison entre les principaux ports le long de l'INSTC peuvent être nettement plus courts que via Suez, et les améliorations des infrastructures — notamment l'extension des ports sur la mer Caspienne et les nouvelles liaisons ferroviaires traversant l'Iran — visent à accroître la capacité et la fiabilité. Si les exportations d'énergie continuent d'emprunter principalement les routes maritimes conventionnelles, l'INSTC se positionne comme un maillon logistique stratégique pour un éventail plus large de produits manufacturés et agricoles, et son développement continu façonne son rôle dans le commerce russo-indien.

Un équilibre des forces complexe

Les rapports de force dans la Caspienne restent relativement modérés par rapport à d'autres régions maritimes, mais la concurrence stratégique s'intensifie. La Russie est depuis longtemps la plus grande force navale du bassin grâce à sa flottille de la Caspienne, dont les quartiers généraux se trouvent à Astrakhan et à Kaspiysk. La flottille a démontré son rayon d'action en 2015 lorsque [des navires de guerre russes ont, pour la première fois, lancé des missiles de croisière Kalibr depuis la Caspienne](#) vers des cibles en Syrie. Par la suite, de nombreuses frappes contre l'Ukraine ont été menées depuis la Caspienne.

D'autres États côtiers ont renforcé leurs capacités navales principalement pour protéger les installations énergétiques offshore et les voies de transport maritimes. En janvier de cette année, cependant, les plateformes pétrolières russes en mer Caspienne sont devenues [la cible de frappes ukrainiennes](#).

La géopolitique de la mer Caspienne ne se résume toutefois pas à une question de puissance brute. Les relations entre la Russie et l'Azerbaïdjan illustrent le caractère fluide de la politique dans la région. Les relations entre la Russie et l'Azerbaïdjan étaient autrefois axées sur le pragmatisme, la logistique et les infrastructures de transit plutôt que sur un alignement idéologique. L'Azerbaïdjan occupe une position clé dans le développement du corridor de transport nord-sud reliant la Russie à l'Iran et au golfe Persique. Parallèlement, l'intégration croissante de Bakou avec la Turquie et son rôle de fournisseur de gaz naturel à l'Europe ont réduit l'influence traditionnelle de la Russie dans le Caucase du Sud.

En décembre 2024, près de Grozny, un avion de ligne d'Azerbaijan Airlines a été abattu par erreur par les défenses aériennes russes ; bien que l'appareil endommagé ait réussi à atteindre les environs d'Aktau, sur la côte caspienne, son atterrissage d'urgence a échoué et 38 personnes ont trouvé la mort dans le crash. Cet incident a

immédiatement déclenché la crise la plus grave que les relations entre la Russie et l'Azerbaïdjan aient connue depuis des décennies. Le président azerbaïdjanais Ilham Aliyev a publiquement accusé Moscou d'être responsable et d'avoir délibérément brouillé les pistes. Au cours des mois qui ont suivi, Bakou a fermé les institutions culturelles russes et adopté un ton diplomatique de plus en plus conflictuel. La situation s'est encore aggravée en 2025 lorsque les forces de l'ordre russes ont pris pour cible des Azerbaïdjanais de souche ; les décès de détenus en garde à vue ont déclenché des raids de représailles menés par les autorités azerbaïdjanaises contre des structures affiliées à l'État russe à Bakou. L'Azerbaïdjan est passé d'un équilibre prudent à une défiance ouverte.

Pourtant, la confrontation s'est avérée de courte durée : en octobre 2025, une rencontre directe entre Vladimir Poutine et Ilham Aliyev a conduit à une désescalade officielle, Moscou reconnaissant sa responsabilité dans l'incident aérien et proposant une indemnisation, tandis que les deux parties ont discrètement levé leurs mesures de rétorsion. Plutôt qu'une rupture, la crise a abouti à une remise à zéro pragmatique : les liens stratégiques fondamentaux ont été délibérément préservés même au plus fort des tensions, indiquant des limites mutuelles à l'escalade. Début 2026, les relations s'étaient stabilisées à un niveau plus bas mais fonctionnel, non plus fondées sur la confiance, mais sur une coexistence maîtrisée et une interdépendance assumée.

La volonté de Bakou de s'opposer à Moscou puis de rétablir des relations de travail a souligné son autonomie stratégique croissante — une autonomie que l'Azerbaïdjan a également affirmée dans ses relations plus complexes et structurellement conflictuelles avec l'Iran. Les tensions entre l'Azerbaïdjan et l'Iran découlent en grande partie de griefs historiques et, plus récemment, de visions concurrentes de la connectivité régionale. L'Azerbaïdjan et la Turquie soutiennent la [création d'une route terrestre traversant le sud de l'Arménie reliant l'Azerbaïdjan continental à l'enclave du Nakhitchevan](#) et se prolongeant jusqu'en Turquie. L'Iran s'oppose à ce projet car il pourrait réduire l'importance du pays en tant que corridor de transit entre le Caucase et le Moyen-Orient. Malgré des frictions politiques, la coopération a persisté dans plusieurs domaines concrets, notamment dans les projets de transport liés au corridor Nord-Sud. Du moins jusqu'à la dernière guerre avec l'Iran, qui a vu l'Azerbaïdjan devenir la cible de frappes de représailles de la part de l'Iran pour son soutien à Israël. [Environ 40 % du pétrole d'Israël provient d'Azerbaïdjan.](#)

Le facteur turc

Les relations entre la Russie et l'Iran se sont considérablement renforcées ces dernières années, alors que les deux pays font face à des sanctions occidentales de grande ampleur. Moscou et Téhéran ont développé un partenariat pragmatique axé sur le commerce énergétique, la technologie militaire et les infrastructures de transport. Mais ce partenariat a aussi ses limites.

L'autre grand acteur de la région est la Turquie. Malgré de nombreuses divergences, la Turquie a su entretenir des relations pragmatiques tant avec l'Iran qu'avec la Russie. Bien que le pays ne dispose d'aucun littoral sur la mer Caspienne, il est devenu l'un des acteurs extérieurs les plus influents dans la région. Ankara considère l'Azerbaïdjan comme un partenaire stratégique et cherche à se positionner comme la porte d'entrée occidentale pour les hydrocarbures de la Caspienne. Le gaz azerbaïdjanais atteint l'Europe via le gazoduc transanatolien qui traverse le territoire turc avant de rejoindre le gazoduc transadriatique. Mais pour l'instant, les volumes acheminés par ce corridor restent modestes par rapport aux flux de gaz que la Russie fournissait autrefois à l'Union européenne.

La mer Caspienne est ainsi devenue un échiquier stratégique. L'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan naviguent dans un réseau de dépendances, jonglant avec les intérêts russes, iraniens, turcs, chinois et européens, tandis que l'Iran et la Russie affirment leur présence durable grâce à des partenariats résistants aux sanctions et à leur influence militaire. Même sans débouché sur l'océan, le bassin est devenu un pivot de la connectivité eurasienne. Dans cet espace instable, les alliances sont pragmatiques et fluctuantes, les rivalités sont subtiles mais persistantes, et les cadres juridiques n'offrent qu'un semblant de stabilité. La Caspienne n'est plus un lac tranquille sur la carte.

ÉTIQUETTES DE L'ARTICLE:

Azerbaïdjan L'Europe L'Iran Kazakhstan Russie Turkménistan Empire russe
Union soviétique Chine Inde Chevron ExxonMobil L'OTAN KazMunayGas Eni
TotalEnergies Coquille China National Petroleum Corporation Poutine, Vladimir
Aliyev, Ilham Turquie États-Unis Ukraine Analyse