

GAZODUC NIGERIA-MAROC

Le grand bluff !

Une expertise assez poussée a démontré que le projet de réalisation d'un gazoduc entre le Nigeria et le Maroc est utopique, voire impossible dans le contexte actuel du marché des hydrocarbures. On parle de manœuvres marocaines pour affoler Alger et inciter la Sonatrach à reprendre l'idée du gazoduc transsaharien, reliant le Nigeria à l'Algérie, pour alimenter l'Italie.

Certains experts n'hésitent plus à évoquer un « mensonge d'Etat » pour presser l'Algérie à renouer avec le projet du TSGP (Trans-Saharan Gas Pipeline), initié il y a plus de 15 ans, mais gelé pour diverses raisons.

Business diplomatique

La récente déclaration commune du Nigeria et du Maroc concernant le projet de réalisation d'un gazoduc reliant les deux pays relève, de l'avis de tous les experts, de l'amalgame et de la diversion. Sinon comment expliquer le fait qu'en date du 13 décembre, alors que Mohammed VI présidait à Casablanca la première réunion de travail sur la faisabilité technique et le financement du projet de gazoduc Nigeria-Maroc, le vice-président nigérian, Yemi Osinbajo, tenait une autre réunion à Alger avec le Président Abdelaziz Bouteflika, le Premier ministre Abdelmalek Sellal et l'incontournable Ramtane Lamamra.

A l'issue de cette rencontre, le vice-président nigérian a fait part de l'attachement de son pays aux trois projets stratégiques qui doivent relier l'Algérie et le Nigeria, en l'occurrence la route transsaharienne Alger-Lagos, le gazoduc transsaharien, reliant le Nigeria à l'Europe via l'Algérie, et la liaison par fibre optique Alger-Abuja.

Aucune réaction du côté algérien. En revanche, les Marocains ont pris pour argent comptant ce projet de gazoduc reliant le Nigeria au royaume chérifien.

Manque de fonds

Même s'ils ont impliqué deux fonds souverains publics, le Nigeria et le Maroc sont incapables techniquement de lever les fonds nécessaires à la réalisation de ce projet. Il va falloir mobiliser pas moins de 8 milliards de dollars, dans un contexte où les investissements dans le secteur des hydrocarbures sont presque à l'arrêt.

Selon plusieurs sources, le projet du gazoduc Nigeria-Maroc est, en fait, un prolongement d'un gazoduc sous-marin qui existe déjà. Celui-ci, baptisé le Gazoduc ouest-africain, relie le Nigeria à Cotonou au Bénin, Lomé au Togo et Téma et Takoradi au Ghana sur une longueur de 678 km. Les parts sociales du Gazoduc

ouest-africain, qui sont gérées par la société Wapco, appartiennent à consortium d'Etats et de multinationales telles que Chevron et Shell. Il alimente principalement les centrales électriques des trois pays, à hauteur de 2 milliards de mètres cubes par an.

Le nouveau projet consiste à le prolonger en longeant les côtes des pays de l'Afrique de l'Ouest pour joindre le Maroc, voire l'Europe, éventuellement. Le prolongement proposé dans ce projet est estimé à 3 000 km. Il traverserait le territoire alors de nombreux pays dont le Sénégal, la Mauritanie, mais aussi, côté marocain, le Sahara occidental.

Toutefois, les experts restent sceptiques quant à la faisabilité du projet sur un plan purement technique. Tout d'abord, en terme de capacité, il faut retenir que le gazoduc sous-marin est composé d'un tube de 20 pouces seulement. Sa capacité de transport est donc limitée à 5 milliards de mètres cubes par an. En conséquence, le Nigeria ne peut mettre sur ce « méga-projet », qu'une quantité supplémentaire de 3 milliards de mètres cubes.

Si on suit cette logique, on sera dans l'obligation de déduire un milliard de mètres cubes à consommer au niveau du Maroc. Il ne restera alors que deux milliards de mètres cubes de gaz à exporter vers l'Europe. Quel est, dans ce cas, le pays européen qui prendrait au sérieux une telle quantité ? A titre comparatif, les capacités de l'Algérie à alimenter l'Espagne sont de l'ordre de 20 milliards de mètres cubes par an (8 milliards sur Medgaz et 12 milliards sur GME).

La seconde contrainte que relève les experts réside dans le fait que le gazoduc sous-marin du Nigeria est très proche des côtes des pays qu'il traverse. A une distance variant entre 10 et 15 milles, le gazoduc est souvent abîmé par les ancrages des bateaux. Cela perturbe énormément le programme d'alimentation des clients.

Aucun pays européen n'est en mesure d'accepter ce risque, même si les quantités livrées sont importantes.

Troisième contrainte: le temps. Pour construire la première tranche

du Gazoduc ouest-africain (de 678 km), le Nigeria a consommé 28 ans. Alors, de combien de temps disposerait ce pays pour le rallonger de 3 000 kilomètres et construire 10 stations de compression ?

Absence de vision stratégique

De l'avis de tous, le projet marocain manque visiblement de consistance et n'intéresse aucun client européen. Au-delà de la faible quantité proposée et de l'absence de fonds, le Nigeria n'a jamais été un fournisseur fiable aux Européens qui préféreraient toujours se tourner vers des clients sûrs (la Russie, la Norvège, le Qatar et l'Algérie).

Le Nigeria ne peut intéresser l'Europe que s'il passe par l'Algérie. C'est la raison pour laquelle le Lagos continue de s'accrocher au TSGP (Trans-Saharan Gas Pipeline) que l'Algérie a préféré geler.

L'idée de ce projet est née du Nepad, Programme de coopération africain, appuyé au début du siècle par Georges Bush et par la Banque mondiale.

Signé en janvier 2002 entre Sonatrach et la Nigerian National Petroleum Company (NNPC), le TSGP est un projet algéro-nigérian pour la construction d'un gazoduc destiné à acheminer 20 à 30 milliards de m³ de gaz naturel du Nigeria vers l'Europe via le Niger et l'Algérie. Son coût est évalué à 10 milliards de dollars. Ces fonds devaient provenir en grande partie d'un financement de la Banque mondiale.

Le TSGP est long de 4128 kilomètres, dont 1037 km en territoire nigérian, 841 km au Niger et 2310 km sur le territoire algérien jusqu'à El-Kala. Le projet compte également la construction d'une vingtaine de stations de compression. L'impact global de la réalisation de ce grand projet sera d'ouvrir des perspectives à l'activité économique et au progrès social pour toutes les régions qu'il aura à traverser. L'une de ces perspectives sera de permettre l'alimentation en gaz naturel des régions désertiques traversées, y compris celles de certaines régions des pays voisins du tracé du gazoduc.

En mai 2005, les deux partenaires Sonatrach et NNPC ont chargé le Bureau britannique Penspen/IPA de la réalisation de l'étude de faisabilité du gazoduc. L'étude a confirmé la faisabilité du projet.

La fausse note

Avant même de mettre en œuvre ce projet de TSGP, la Sonatrach et Chakib Khelil ont décidé de mettre la

charrue avant les bœufs. Pour expédier le gaz nigérian vers l'Europe, l'Algérie s'est dotée d'un méga-train GNL d'une capacité de production de 4,5 millions de tonnes et surtout lancé le projet du Galsi, un gazoduc sous-marin qui devait relier El-Kala à l'Italie via la Sardaigne.

Le Galsi est financé par la Sonatrach (41,60%), la Région Sardaigne (11,60%) et les trois compagnies italiennes Enel Power (15,60%), Edison (20,80%) et Hera SpA (10,40%). Long de 1,505 km, ce gazoduc devait acheminer jusqu'à huit milliards de mètres cubes de gaz naturel par an.

Et si la Sonatrach a mis sur la table une bagatelle de 4 milliards de dollars pour la réalisation du nouveau complexe GNL, elle a failli déboursier presque autant dans le projet Galsi.

Cette idée de renforcer l'amont du Galsi a également englouti 1.4 milliards de dollars pour la construction d'un gazoduc (GK3, 42") reliant Hassi R'mel à El-Kala.

Avec le départ de Chakib Khelil, tous les projets Galsi et TSGP ont été gelés, voire abandonnés. Le problème de la sécurisation des installations sur une distance aussi longue aura été le principal argument pour justifier cette décision.

Aujourd'hui, les Nigériens sont conscients que seule l'Algérie est en mesure de les relier directement aux consommateurs européens et pour cela, il est impératif de sauver le projet TSGP par le biais du Galsi. Ce qui explique en partie pourquoi ils continuent de manœuvrer pour inciter l'Algérie à reprendre ce gigantesque chantier.

Plan B nigérian

Le Nigeria recèle un grand potentiel pétrolier et gazier. Sa production en gaz avoisine une moyenne de 38 milliards de mètres cubes par an, soit la moitié de la production algérienne.

En outre, d'importantes quantités de gaz associés sont carrément brûlées lors de l'extraction du pétrole brute. Le pays ne dispose pas des moyens conséquents pour investir dans le traitement des gaz qui sont torchés depuis trois décennies. Les multinationales Shell, Chevron, ENI, Total et autres ne se sentent pas concernées par le fait que le Nigeria est devenu le pays le plus pollueur d'Afrique.

Pour l'exportation de son gaz produit, le Nigeria éprouve toutes les peines du monde. Contrairement à l'Algérie qui a investi dans les gazoducs pour desservir l'Europe avec une capacité de 42 milliards de mètres cubes par an, le Nigeria est

pratiquement isolé en matière de transport par canalisation. Seul le Gazoduc ouest-africain (5 milliards de mètres cubes par an) est opérationnel.

Les opérations de sabotage, très fréquentes dans le delta du Niger, n'ont pas encouragé les investisseurs à s'engager dans la construction des gazoducs.

Reste alors la liquéfaction du gaz naturel comme ultime solution pour exporter le gaz. Pour réaliser ces opérations, la compagnie nationale nigériane NNPC s'est associée, en 1989, avec Shell, Total et Eni pour la construction, au niveau du terminal Bonny Island, de l'unique complexe de liquéfaction du pays. Cette industrie de liquéfaction du gaz a traversé plusieurs phases pour atteindre en 2010, six unités d'une capacité globale de 22 MPTA. Un projet lancé conjointement par NNPC, Total et Eni pour la construction du terminal GNL de Brass (10 millions de tonnes par an) tarde à voir le jour, en raison du manque de financement. Les exportations de GNL par le Nigeria sont estimées à 25,3 milliards de mètres cubes par an. Elles représentent 66 % de la production du pays. Les cargaisons de GNL ciblent plutôt les marchés à forte valeur ajoutée, tels le Japon (6,5 milliards de m³), la Corée du Sud (4,4 milliards de m³), et le Mexique (2,5 milliards de m³). L'Espagne est le seul client européen avec seulement une quantité de 2,7 milliards de m³ par an. L'italien Enel et l'espagnol Enagas ne font plus partie du portefeuille clients du Nigeria, car ceux-ci sont tournés vers le spot qatari qui inonde l'Europe avec des prix assez attractifs. Le plus impressionnant est le fait qu'au moment où le Nigeria signe le Mou avec le Maroc pour la construction d'un gazoduc reliant les deux pays, la compagnie Nigeria LNG (NLNG), qui exploite les usines de liquéfaction du gaz, annonce son intention de lever, sur les marchés internationaux, 1 à 2 milliards de dollars pour financer la construction de deux nouvelles unités de liquéfaction de gaz. NLNG compte porter sa capacité de liquéfaction à 30 milliards de mètres cubes par an.

Au cas où ce projet de GNL est réalisé, le Nigeria aura consommé toutes les quantités destinées à l'exportation. D'où est-ce qu'il irait chercher alors les 5 milliards de mètres cubes prédestinés au projet marocain ?

Le business de la diplomatie se trouve confronté à la réalité des limites des capacités de production du pays.

Mokhtar Benzaki

LES NOUVEAUX PRIX DES CARBURANTS APPLIQUÉS DEPUIS HIER

Les citoyens entre mécontentement et résignation

Les nouveaux prix des carburants sont appliqués depuis hier, premier jour de l'année 2017, au niveau des stations-services.

Younès Djama - Alger (Le Soir) - Ces prix qui viennent en application de la loi de finances 2017 sont comme suit : à 32,69 DA/litre l'essence normale, 35,72 DA pour l'essence super, 35,33 DA/litre pour l'essence sans plomb, 20,42 DA le litre pour le gas-oil (le GPL-C reste inchangé, soit 9 DA le litre).

En comparaison avec les prix appliqués l'année dernière à la même période, les prix ont augmenté de 4 DA pour l'essence normale,

super et le sans plomb et 2 DA pour le gasoil. « C'est un cadeau du Nouvel An », affirme sur un ton sarcastique une automobiliste qui juge inadmissible ce relèvement des prix. « Peut-être que je peux assumer ce prix mais il faut savoir que c'est loin d'être le cas de tous », ajoute-t-elle.

Comme on pouvait s'y attendre, c'est avec beaucoup d'appréhension que les usagers accueillent ces nouveaux tarifs. C'est le cas des automobilistes que nous avons approchés

au niveau de certaines stations-services de la capitale.

Tous unanimes à regretter ces hausses des carburants qui ne manqueront assurément pas d'avoir des répercussions sur les prix des produits de consommation.

Car qui dit hausse du prix des carburants, dit automatiquement hausse de tous les prix des produits de consommation, puisque les transporteurs répercutent automatiquement ces hausses sur le consommateur.

Au niveau des stations, l'ambiance générale est plutôt calme : pas de signe d'effolement de la part des automobilistes.

Même si certains d'entre eux ont pris le soin de faire le plein, avant l'entrée en vigueur des nouveaux prix. Cela n'empêche pas que les citoyens ont vécu cette nouvelle hausse comme une sorte de gueule de bois.

Certains usagers ont demandé à ce que ces augmentations puissent se faire graduellement pour ne pas trop ressentir leur effet.

Plus que tous les autres, les taxis sont les plus touchés par ces augmentations des carburants. Mais ne dit-on pas un bien pour un mal ? Puisque certains automobilistes échaudés par les nouveaux tarifs se

sont convertis au GPL-C plus économique et surtout moins polluant.

Ces hausses ont, pour rappel, été minimisées par le ministre des Finances qui disait, en novembre dernier, que même avec cette hausse, l'Algérie demeurait loin du prix du marché. L'État paie 1630 milliards de dinars pour soutenir les produits énergétiques », avait-il déclaré.

Rappelons que l'impact fiscal attendu de cette mesure en matière de TPP et de TVA applicables sur les carburants est de l'ordre de 42,5 milliards DA (30,36 mds DA pour la TPP et 12,13 mds DA pour la TVA).

Y. D.