Le pont de Crimée, un instrument redoutable contre l'Ukraine

Description

À la suite de l'annexion de la Crimée par la Russie en mars 2014 s'est posée avec acuité la question de la connexion entre ces deux entités territoriales. La nécessité, du point de vue russe, de la construction d'un pont, est donc vite apparue. Si la dimension symbolique et politique de cette construction n'est pas à négliger, il semble toutefois que ce sont des considérations essentiellement économiques et sécuritaires qui ont contribué à la mise en œuvre de cet ouvrage d'art.



Dès mars 2014, le Premier ministre russe Dmitri Medvedev confie à l'agence publique russe Avtodor une étude de faisabilité sur la construction d'un pont, lequel doit relier la péninsule de Taman à la presqu'île de Crimée en passant par l'île de Touzla et établir ainsi une connexion directe entre la Russie et la Crimée. Il est prévu une autoroute à quatre voies et une ligne ferroviaire à double voie.

Un projet coûteux, destiné au développement économique de la Crimée

En janvier 2015, un contrat de 3 milliards de dollars est remporté, sans appel d'offres, par l'entreprise Stroygazmontazh qui appartient à l'oligarque russe Arkady Rotenberg, proche du président Poutine. En ponctionnant le budget russe des transports, ce contrat entraîne le report d'autres projets d'infrastructure comme un pont sur la Lena et l'autoroute M56 de Yakoutsk à Never[(1)]. La construction du pont débute dès mai 2015, pour s'achever le 15 mai 2018 avec l'inauguration réalisée par le Président russe en personne. Un an après, on estime que 4,4 millions de véhicules ont traversé l'ouvrage. Parmi eux, les camions sont nombreux, dépassant rapidement le trafic par ferries et permettant aux compagnies de transport d'économiser des sommes considérables (le passage du pont est gratuit). En juillet 2019, la ligne de chemin de fer est, elle aussi, terminée.

Ce pont s'inscrit dans le programme fédéral *Développement social et économique de la République de Crimée et de la ville de Sébastopol*, qui a pour but d'aligner le PIB par habitant de la péninsule sur celui de la Russie (soit une multiplication par quatre du PIB/hab. de la Crimée). Or, le développement de l'économie de la Crimée (tourisme, agriculture, activité navale, industrie chimique) n'est possible qu'en la connectant à la Russie.

Jusqu'en 2018, les principaux axes de communication russes en direction et en provenance de la Crimée étaient les lignes de ferry Kertch-Taman et de transport aérien Moscou-Simferopol. Ces capacités étant limitées, il s'est avéré essentiel de mettre en œuvre une connexion routière et ferroviaire. Elle doit notamment permettre l'afflux de touristes russes vers la Crimée (Moscou espère à terme voir passer leur nombre annuel de 5 à 8-10 millions). Les agriculteurs de Crimée, eux, comptent sur le pont et sur les principaux terminaux céréaliers du port de Taman pour exporter leurs productions. Les chantiers navals de Crimée dépendent de la fourniture d'instruments pour les navires, des moteurs aux systèmes de roquettes fabriqués en Russie : pour eux aussi, la logistique nécessaire à leur activité devrait donc être facilitée par l'existence du pont. Grâce à la connexion des ports de Crimée au réseau routier et ferroviaire russe qu'il permet, le pont favorise la rentabilité des infrastructures portuaires : le plus grand port de Crimée est celui de Kertch, qui jouxte ce pont. En 2017, il a été reconstruit avec la création d'un nouveau terminal à conteneurs (investissement d'1,2 milliard de roubles).

On peut citer à titre d'exemple le cas de l'entreprise Titan, basée en Crimée et qui produit des matières premières pour les peintures et les revêtements : tant la matière première (l'ilménite) que ses débouchés se trouvent en Russie. Titan a donc décidé d'installer à ses frais 6 km de voies ferrées afin d'accéder à la ligne ferroviaire du pont de Crimée.



De fait, le passage par le pont permet de réduire la part du transport dans le prix des marchandises qui vont de Russie vers la Crimée. Entre 2014 et 2018, le niveau des prix en Crimée était ainsi beaucoup plus élevé que sur le territoire du kraï voisin de Krasnodar, cette différence s'expliquant par les coûts élevés de transport. Jusqu'en 2018, en raison de la nécessité d'utiliser la liaison par ferry, le trajet routier Moscou-Simferopol était deux fois plus cher que le trajet Moscou-Novorossiïsk. En outre, les ports criméens étant de taille réduite et ne disposant pas de terminaux dimensionnés pour des navires au fret important, la présence du pont à proximité de plus grands ports russes (Taman, Novorossiïsk) permet à la Crimée d'accéder à des transports maritimes meilleur marché, sur des navires à la capacité de transport importante. Les autorités comptent donc sur la chute des prix sur le transport et, *in fine* , sur les marchandises, pour redynamiser la région.

Moscou n'exclurait pas une hypothétique amélioration des relations entre la Russie et l'Ukraine, puisqu'une « normalisation » des relations entre les deux pays aurait pour effet de faciliter les relations de la première avec l'Union européenne : pourquoi ne pas mettre en avant le fait qu'une route de transit entre UE et Asie passant par le pont de Crimée serait plus courte d'au moins 400 km par rapport à celle empruntée actuellement ?

L'Ukraine et la communauté internationale

Mais la création du pont de Crimée et l'ouverture de routes sur la péninsule de Kertch ont entraîné une réaction pour le moins négative de la part des autorités ukrainiennes, qui rappellent que cette construction reste illégale au regard du droit international. Kiev a déposé une plainte contre la Russie pour violation de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et le bureau du procureur ukrainien a engagé une procédure pénale concernant la construction du pont. En décembre 2018, l'Assemblée générale des Nations Unies a condamné l'ouverture du pont. La Russie, évidemment, rejette l'accusation de violation de la Convention et la pertinence de son application à cette question, au motif que le détroit de Kertch et la mer d'Azov relèveraient de ses eaux intérieures. Les autorités ukrainiennes ont par ailleurs accusé la Russie d'avoir porté atteinte à l'environnement dans le détroit de Kertch au moment des travaux d'édification du pont, accusations là aussi rejetées par les autorités russes.

Les sanctions économiques décrétées en mars 2014 par l'UE et les États-Unis en réponse à l'annexion de la Crimée ont touché les entreprises qui ont participé à la construction du pont : le Trésor américain a inclus sept entreprises russes dans sa liste de sanctions, dont SGM Most et Mostotrest, toutes deux liées à Stroygazmontazh. En septembre 2017 éclata en outre un scandale autour de la participation indirecte de sept sociétés néerlandaises à la réalisation du pont, ce qui entraîna l'ouverture d'une enquête en mai 2018 pour violation des sanctions. Ces entreprises sont soupçonnées d'avoir livré des machines et du matériel et effectué des travaux de maintenance sur les installations réalisées.



Une arme russe dans la guerre contre l'Ukraine

Le pont de Crimée peut également être utilisé comme un élément essentiel de la chaîne logistique des forces armées russes. Borys Babin, représentant du Président ukrainien pour la Crimée, a déclaré en mai 2018 : « *C'est un moyen de fournir aux unités militaires basées en Crimée tout l'équipement nécessaire sans avoir recours au transport maritime*. »

(2)

Il est clair que le pont de Crimée fait partie du dispositif militaire russe de prise de contrôle de la mer d'Azov. Richard Lourie estime ainsi que « *Poutine a créé un pont doublé d'un mur* »(3). Ce pont permet à la Russie d'interdire l'accès aux ports ukrainiens de la mer d'Azov à la fois à des navires marchands et à des unités militaires ukrainiennes(4). L'Ukraine dispose de deux ports de commerce sur la mer d'Azov, Marioupol et Berdyansk. Or, la travée principale du pont se situe entre 33 et 35 mètres d'altitude, ce qui, selon les autorités maritimes ukrainiennes, empêcherait de nombreux navires de passer sous l'édifice en toute sécurité. De plus, l'espace prévu pour les navires est de moins de 200 m de large (sous la plupart des ponts de ce type, il est de 1 km). Lors de l'incident qui s'est produit dans le détroit le 25 novembre 2018, la Russie a placé un cargo sous le pont afin d'empêcher le passage de navires de guerre ukrainiens. Depuis l'occupation de la Crimée et la construction du pont, la Russie restreint le trafic maritime ukrainien dans la mer d'Azov. En contrôlant les deux rives du détroit de Kertch, la Russie peut faire de la mer d'Azov un lac intérieur. Entre mai et août 2018, 150 navires marchands ont ainsi été interceptés par la marine russe. Suite à l'inauguration du pont, le trafic des ports ukrainiens de Marioupol et Berdyansk a été réduit de moitié. Selon Iouri Smilanski, un économiste criméen, les pertes économiques ukrainiennes pourraient se chiffrer en plusieurs centaines de millions de dollars car, en cas de situation plus tendue encore, la Russie pourrait interdire aux navires de naviguer vers Berdyansk et Marioupol et empêcher tout passage sous le pont, ce qui aurait un impact décisif sur la situation socio-économique de ces villes(5).

Notes :

(1) Margarita Lioutova, « Den'gui na dorogou do Iakoutska mogout perebrosit v Krym » (L'argent consacré à la route jusqu'à Iakoutsk peut être dédié à la Crimée), *Vedomosti*, 14 juillet 2014.

(2) Tetyana Hayjevska, « Ukrayinski firmy dopomahaly boudouvaty Kertchenskyy mist – postpred Porochenka » (Des firmes ukrainiennes ont aidé à la construction du pont de Kertch, dixit le représentant de Porochenko), *Obozrevatel*, 29 mai 2018.

(3) Richard Lourie, « Putin's Bridge over Troubled Waters », *The Globe and Mail*, 26 octobre 2018.

(4) Andrey Illarionov, « Kertchenskaïa oudavka » (Le lacet de Kertch), *Ekho Moskvy,* 10 décembre 2018.

(5) « Ukrayinskiy ekonomitsi naprorokouvaly nytchivnykh vtrat tcherez Krymsky mist (Les économistes ukrainiens ont prédit des pertes énormes liées au pont de Crimée), *Obozrevatel,* 28 mars 2018.

Vignette : illustrations Nina Dubocs.

* Julien Plouchart est doctorant à Cergy Paris Université.

Retour en haut de page

date créée
14/04/2020
Champs de Méta
Auteur-article : Julien Plouchart*