

## Sakhaline : un pont russe vers l'Asie ?

### Description

L'histoire a montré qu'en Russie, les ponts ne sont pas toujours conçus uniquement comme moyens de passage. Souvent, ils peuvent aussi être au service d'une affirmation de puissance, ce qu'illustrent les récents exemples des ponts de l'île Rousski à Vladivostok et de Crimée. Le projet de pont vers le Japon est à la jonction entre gigantisme et nécessité de créer des liens à l'opposé de la frontière européenne.

« *Le long de la rivière, je n'ai vu aucun pont, ce jour est sans fin* ». Ainsi s'exprimait le Japonais Masaoka Shiki dans un haïku au XIX<sup>e</sup> siècle, ode à la praticité des ponts qui rapprochent des mondes entre lesquels on peut passer rapidement. Cependant, un pont n'est « pratique » que lorsqu'il est construit en un point stratégique, correctement étudié.



C'est pourquoi l'annonce de Vladimir Poutine lors du Forum économique oriental (*Eastern Economic Forum*) de Vladivostok, le 7 septembre 2017, évoquant l'éventualité d'un pont ferroviaire reliant Sakhaline à Hokkaidô, au nord du Japon, a pu soulever des questionnements. Il a en effet rappelé à certains le pont routier finalisé en 2012 entre Vladivostok et l'île Rousski, objet de vives critiques car considéré comme non-stratégique : d'importants moyens avaient été mobilisés pour cet ouvrage, le plus long pont à haubans du monde au moment de son inauguration, qui ne sert finalement qu'à désenclaver l'île Rousski, dont la population s'élève à 5 000 habitants. Le principal objectif de cette folle entreprise était peut-être avant tout de montrer la puissance russe et le potentiel de l'Extrême-Orient russe aux dirigeants réunis sur l'île Rousski en septembre 2012 à l'occasion du sommet de l'APEC (forum de Coopération économique pour l'Asie-Pacifique).

Des interrogations peuvent donc survenir aussi quant à la pertinence d'un pont reliant Sakhaline à Hokkaidô, régions peu densément peuplées mais, surtout, îles séparées par un détroit d'une quarantaine de kilomètres. De toute évidence, le projet de V. Poutine s'étend à une échelle plus globale que celle des insulaires : il est pensé à une « échelle planétaire »<sup>(1)</sup>.

### L'Extrême-Orient russe, entre l'Europe et l'Asie

Le pont reliant la Russie au Japon est, en réalité, un projet en deux parties et en plusieurs temps.

C'est un pont en deux parties car, pour relier la Russie continentale au Japon, il est question de passer par l'île de Sakhaline, qui deviendrait le nœud entre deux infrastructures : l'une d'une dizaine de kilomètres – entre le continent et l'île russe – et l'autre d'une quarantaine de kilomètres – de Sakhaline à Hokkaidô.

C'est aussi un pont en plusieurs temps puisque le projet de relier Sakhaline au continent n'est pas

---

nouveau. Il a juste changé de forme, passant du tunnel au pont. En effet, l'idée de construire un tunnel entre la ville et l'île date de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>(2)</sup>. Il faudra attendre toutefois le 5 mai 1950 pour que le Conseil des ministres de l'URSS approuve la construction d'une ligne de chemin de fer qui passerait par un tunnel construit sous le détroit de Tatarie. Le projet fut stoppé après la mort de Staline en 1953 et le tunnel ne vit jamais le jour. Cependant, les autorités russes n'ont pas oublié ce tunnel et remettent son projet au goût du jour de plus en plus régulièrement depuis le début des années 2000. L'option du pont lui est néanmoins aujourd'hui préférée : s'exprimant pendant le Forum économique oriental de 2017, V. Poutine a bien évoqué la possibilité de construire un pont ferroviaire vers Sakhaline ( « *We are scrutinising the opportunity of building a railway bridge to Sakhalin* »).

Pour ce qui est de lier l'île russe à l'archipel japonais, il n'y a pas de doute : si le projet se matérialise, ce sera sous la forme d'un pont. Il n'en reste pas moins qu'un tel ouvrage, permettant de relier des terres séparées par un détroit d'une quarantaine de kilomètres, serait une prouesse technique et un record.

C'est un projet en plusieurs temps aussi parce que ses deux parties ne sont pas pensées sur le même terme : le pont allant de Sakhaline à Hokkaidô est pensé sur le long terme alors que la construction du pont allant du continent à Sakhaline est bien plus probable à moyen terme. Les distances parcourues ne sont pas les mêmes et le budget en est nécessairement différent. Le pont entre le continent et Sakhaline a un budget estimé à hauteur de 252,8 milliards de roubles (3,9 milliards de dollars)<sup>(3)</sup> ; pour le segment le plus long, aucun montant n'a été officiellement communiqué mais le directeur de l'Institut de recherche sur le transport ferroviaire russe estime qu'il pourrait coûter jusqu'à 1 000 milliards de roubles (16,13 milliards de dollars)<sup>(4)</sup>. La différence d'échelle entre ces deux moitiés du projet explique cette différence de paradigme en termes de projection dans le temps, outre les facteurs historiques renvoyant à la relation russo-nippone, qui ont nécessairement un impact sur la potentialité de voir se réaliser un tel projet. Ainsi, priorité est donnée au désenclavement de l'île de Sakhaline en la rattachant à la Russie continentale. Mais de quel désenclavement parle-t-on s'il s'agit seulement de lier l'île à l'Extrême-Orient russe continental, région peu développée du pays ?

Les deux moitiés du projet sont donc intrinsèquement liées et elles ne sauraient répondre aux objectifs des autorités russes l'une sans l'autre. L'Extrême-Orient russe est une région reculée et peu développée. Avec ces deux ponts, elle serait directement liée au Japon, puissance économique et régionale qui lui ouvrirait les portes du marché asiatique. V. Poutine espère que la région de Vladivostok attirerait alors davantage de capitaux japonais qui participeraient à son développement. Récemment, des mesures ont été mises en place pour y attirer les investisseurs étrangers : une fiscalité avantageuse et une procédure d'obtention de la citoyenneté russe facilitée. Cette législation relève de la stratégie russe globale centrée sur le développement de la partie orientale de la Russie. L'édification des ponts en est une partie.

Mais le développement de la région n'est pas le seul objectif. Il s'agit en fait de transformer l'ensemble de l'Extrême-Orient russe en ce que V. Poutine a qualifié de « *plateforme logistique globale* » (« *global logistics hub* ») lors du Forum économique oriental de 2017. Si une voie s'ouvre entre cette région russe et le marché asiatique, cela permettra un acheminement des marchandises plus rapide et à moindres coûts entre l'Asie et l'Europe, en évitant les routes maritimes plus longues et parfois en proie à la piraterie. Les bénéfices du projet seraient donc globaux.

Enfin, alors que les États-Unis et l'Europe ne semblent pas prêts de lever les sanctions qu'ils imposent

à la Russie depuis 2014, celle-ci a tout intérêt à effectuer un pivot vers l'Asie, à l'extrême opposé de ses frontières occidentales, ou du moins à l'annoncer. Ces deux ponts matérialiseraient la présence de la Russie en Asie, aux côtés du Japon, de l'Australie et des puissances montantes que sont la Chine et l'Inde. Néanmoins, ce projet trouve difficilement sa place dans l'agenda politique japonais.



### Un pont à l'épreuve d'un contentieux territorial

On le sait, entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et 1945, la Russie et le Japon se sont disputés les îles Kouriles et Sakhaline, dont l'appartenance territoriale avait été le fruit de divers traités. En 1855, le Japon détenait les îles Iturup (*Etorofu* en japonais), Kunashir (*Kunashiri*), Shikotan et Habomai, aujourd'hui appelées « territoires du Nord » au Japon et « Kouriles du Sud » en Russie. Des décennies plus tard, alors que l'archipel entier des Kouriles et la partie méridionale de Sakhaline appartenaient à l'empire japonais, il fut décidé lors de la conférence de Yalta que ces territoires reviendraient à l'URSS. En vertu de quoi, celle-ci occupa l'ensemble des Kouriles en 1945. Depuis, il existe un différend territorial entre le Japon, qui réclame les « territoires du Nord », et la Russie ; les deux pays n'ont toujours pas signé de traité de paix, 75 ans après Yalta. Malgré les nombreuses rencontres organisées entre V. Poutine et le Premier ministre japonais Shinzô Abe, on constate peu d'avancées sur la conclusion d'un potentiel accord de paix qui, aux yeux des deux parties, nécessite le règlement préalable de ce contentieux territorial.

L'absence de traité de paix pourrait empêcher le Japon de vouloir être matériellement relié par un pont à la Russie, qui plus est si le projet est doté d'un budget faramineux. En effet, une telle infrastructure marquerait le renforcement des liens russo-nippons, option assez invraisemblable en l'absence de traité de paix. Or, les autorités japonaises mettent un point d'honneur à considérer la signature de ce texte. Par ailleurs, si Moscou met en avant les bénéfices qu'obtiendrait le Japon avec un tel pont, encourageant Tokyo à financer le projet, les dirigeants japonais se montrent prudents face à l'ampleur du budget. Ils rappellent doivent être préalablement réalisées des études de faisabilité d'une extrême fiabilité ainsi que... le premier segment du pont. Enfin, des questions plus techniques entrent en jeu et pourraient ralentir l'édification de l'ouvrage, même si le Japon y consentait : l'écartement des rails n'est pas le même à Sakhaline et à Hokkaidô.

L'implacable logique japonaise vient toutefois buter sur certaines réalités : ainsi, force est de reconnaître que le différend frontalier n'empêche pas la Russie et le Japon d'entretenir des liens étroits, notamment dans le domaine de la coopération énergétique. Divers projets impliquant des entreprises japonaises ont ainsi vu le jour dans l'Extrême-Orient russe et autour de Sakhaline au cours des dernières années.

Il semblerait que le Japon joue en fait un véritable jeu d'équilibriste, entre coopération avec la Russie et alliance forte avec les États-Unis, entre liens énergétiques étroits avec le géant russe et hésitation à se prononcer favorablement sur le projet de pont entre Sakhaline et Hokkaidô. Le Japon ne veut pas céder sur la question des îles Kouriles mais ne peut renoncer à entretenir des liens solides avec la Russie, qui lui permettent de faire contrepoids à la relation sino-russe en Asie-Pacifique. Par ailleurs,

---

en 2017, S. Abe a déclaré que la coopération nippo-russe est un pilier pour la promotion de l'État de droit en termes de droit maritime<sup>(5)</sup> : le Japon chercherait en effet des solutions au contentieux territorial qu'il a avec la Chine en mer de Chine orientale, en comptant sur le soutien de la Russie, à laquelle il réclame les îles Kouriles depuis des décennies.

**Notes :**

- (1) [Retranscription officielle du discours de V. Poutine lors de la session d'ouverture du \*Eastern Economic Forum\* de 2017](#) : « *If we could [...] connect the Korean Railway and the Trans-Siberian Railway, and we are also considering a bridge between Sakhalin and Hokkaido, this would combine to produce a project on a planetary scale.* »
- (2) [Historique des voies ferrées en Russie](#), Compagnie des chemins de fer russes.
- (3) « [Bridge connecting Sakhalin to mainland Russia to be built by 2035, says governor](#) », TASS, 6 novembre 2019.
- (4) « [Russia-Japan railway corridor to require 75% budgetary funding of project costs](#) », TASS, 13 janvier 2017.
- (5) [Retranscription officielle du discours de S. Abe lors de la session d'ouverture du \*Eastern Economic Forum\* de 2017](#) : « *Promote rule of law in the area of maritime law enforcement with the help of Japanese-Russian cooperation.* »

**Vignette** : Illustration Nina Dubocs.

\* Juliana Barazer est étudiante en Master 1 Relations internationales (spécialité japonais) à l'Inalco (Paris).



[Retour en haut de page](#)

**date créée**

14/04/2020

**Champs de Méta**

**Auteur-article** : Juliana Barazer\*