



HAL
open science

Le(s) pont(s) de Crimée avant 2014 les discontinuités d'une longue histoire

Denis Eckert, Ivan Savchuk

► **To cite this version:**

Denis Eckert, Ivan Savchuk. Le(s) pont(s) de Crimée avant 2014 les discontinuités d'une longue histoire. M@ppemonde, A paraître. halshs-03508800v1

HAL Id: halshs-03508800

<https://shs.hal.science/halshs-03508800v1>

Submitted on 3 Jan 2022 (v1), last revised 2 May 2022 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

*Le(s) pont(s) de Crimée avant 2014
les discontinuités d'une longue histoire*

Preprint, version auteur. Pour *Mappemonde*, décembre 20221

Denis Eckert

CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris (France) – Centre Marc Bloch, Berlin (Allemagne)

Ivan Savchuk

Université de la Défense nationale d'Ukraine, Kyiv (Ukraine)

Résumé

De nombreux projets de ponts traversant le Détroit de Kertch ont été conçus dans le passé, avant le pont actuel mis en service en 2018. On s'intéresse aux décisions qui ont conduit successivement les protagonistes successifs de cette histoire à lancer (ou à renoncer à) des projets entre 1903 et 2014, et aux facteurs de géographie économique et de géopolitique qui ont orienté ces décisions au fil du temps. En conclusion, on imagine quel effet pourrait avoir une normalisation du statut juridique international de la Crimée sur le trafic du pont d'aujourd'hui.

Abstract

Numerous projects for bridges across the Kerch Strait were conceived in the past, prior to the current bridge commissioned in 2018. The focus is on the decisions that successively led successive protagonists in this history to launch (or abandon) projects between 1903 and 2014, and the factors of economic geography and geopolitics that guided these decisions over time. In conclusion, one can imagine what effect a normalization of Crimea's international legal status might have on today's bridge traffic.

Резюме (ukrainien)

У статті розглянуто всі відомі проекти побудови мостів через Керченську протоку до відкриття сучасного мосту, що функціонує від 2018 р. Розкрито особливості прийняття відповідних рішень про будівництво між 1903 і 2014 рр. та виявлено економіко-географічні й геополітичні чинники, що обумовили їх прийняття у відповідну історичну епоху. Завершує дослідження ймовірне бачення майбутнього використання Кримського мосту в контексті нормалізації міжнародного правового статусу Кримського півострова.

Резюме (russe)

В статье рассмотрены все известные проекты постройки мостов через Керченский пролив до открытия ныне действующего в 2018 г. Раскрыты особенности принятия соответствующих решений о строительстве между 1903 и 2014 гг. и выявлены экономико-географические и геополитические факторы, которые обусловили их принятие в соответствующую историческую эпоху. Завершает исследование возможное видение будущего использования Крымского моста в контексте нормализации международного правового статуса Крымского полуострова.

Mots-clés

Ouvrages d'art – Crimée – Ukraine – Russie – Ponts – Détroit de Kertch – URSS – réseaux de transport

Keywords

Structures - Crimea - Ukraine - Russia - Bridges - Kerch Strait - USSR - transport networks

Introduction

L'annexion de la Crimée par la Russie en mars 2014 a été un événement de résonance mondiale, avec en toile de fond la sécession d'une partie du Donbass ukrainien. Ces événements ont profondément déstabilisé l'Ukraine, qui, fin 2014, avait perdu le contrôle de quelque 7% de son territoire à ses marges orientales (les « républiques » autoproclamées de Donetsk et Louhansk à l'Est, et la République autonome de Crimée au Sud-Est). L'intégration-éclair et par la force armée de la Crimée à la Fédération de Russie (actée juridiquement le 21 mars 2014 par le pouvoir russe) dans ce contexte dramatique a eu des répercussions immédiates en termes d'infrastructure. Durant les premières semaines qui ont suivi l'annexion, en pleine crise diplomatique, politique et militaire, la Russie a en effet annoncé le lancement d'un grand projet : la construction d'un pont, routier et ferroviaire, devant relier les deux rives du détroit de Kertch. Il s'agissait évidemment de favoriser l'intégration du territoire nouvellement annexé à la Fédération, en reliant la péninsule de Crimée à l'ouest à la région russe du Kouban à l'Est par une liaison fixe. On ne peut qu'être frappé par la rapidité et de la décision et du rythme de la construction : ce pont de 19 kilomètres a été réalisé en un temps record, entre 2016 et 2018, et la mise en service de sa composante ferroviaire est effective depuis 2019. Cette construction spectaculaire¹ a suscité beaucoup d'attention, y compris au niveau international. Mais ce n'est pas la réalisation de cette liaison fixe entre la Crimée et le territoire russe qui est l'objet de cet article².

Nous voulons remonter dans le passé, et reconstituer le long cheminement qui, depuis l'Empire russe, a abouti à la construction du Pont de Crimée. Car dès la fin du 19^e siècle, il est question d'une liaison fixe pour arrimer l'une à l'autre les rives de Crimée et du Kouban. Mais la concrétisation de cette idée sera très laborieuse. Le régime impérial approuvera bien un projet en 1910, mais il restera sans suite, les envahisseurs allemands lanceront deux chantiers en 1943, puis l'URSS réalisera un pont en 1944-45, presque aussitôt effondré... Et beaucoup d'idées ne dépasseront pas le stade de la planche à dessin.

L'histoire des projets qui ont précédé le pont actuel, les « ponts avant le pont », est relativement peu connue, et nous n'en avons pas trouvé de description systématique. Nous laisserons de côté les projets de franchissement les plus vagues, en nous limitant à ceux qui ont fait l'objet d'études techniques, de décisions officielles, voire d'un début de réalisation. Pour comprendre l'ensemble de ce processus très lent, il sera nécessaire de replacer la question des liaisons de la Crimée avec le continent dans une perspective

¹ Un reportage consultable sur le site de France 24 propose des images suggestives de la phase de construction (Éléna Volochine, 2017).

² Deux articles parus dans la revue en ligne *Regard sur l'Est*, l'un de Céline Bayou (2016) et l'autre de Julien Plouchart (2020) éclairent la chronologie et les enjeux du chantier.

plus large : à l'échelle du littoral Nord de la Mer noire, et sur un pas de temps de plus d'un siècle. Si à la seule lecture d'une carte, on est très tenté d'imaginer un franchissement de l'étroit goulet qui sépare la Mer Noire de la Mer d'Azov, les réalités territoriales sont moins simples que le « coup de crayon » entre deux rives proches. Il faut faire intervenir les caractéristiques économiques des régions environnantes, la structure des réseaux de communication, les situations géopolitiques changeantes pour saisir tout ce qui a pu produire cette histoire sinueuse.

Le Pont de Crimée actuel : une infrastructure spectaculaire dans un contexte régional instable

Partons du présent. Il semble utile de préciser le contexte régional dans lequel s'est inscrite la réalisation de l'actuel Pont de Crimée. Pièce symbolique importante de la politique "d'accrochage" de la péninsule au territoire russe, le pont est à peu près au centre d'un ensemble de territoires contestés et aux souverainetés incertaines, tous situés dans les limites de l'ex-Union soviétique.

Dans un rayon de 500 kilomètres à peu près autour du détroit, on peut identifier cinq « entités non-reconnues » qui échappent totalement, en 2021, au contrôle de leur État souverain (Carte 1). À l'Ouest la Transnistrie a fait *de facto* sécession de la Moldavie peu après l'éclatement de l'URSS. Le gouvernement ukrainien a perdu le contrôle de la Crimée et d'une partie du Donbass en 2014. Dans le Caucase, la Géorgie n'exerce plus aucune autorité effective sur l'Abkhazie et d'Ossétie du Sud depuis 1992. Après le bref conflit armé russo-géorgien d'août 2008, Moscou a même reconnu ces deux régions sécessionnistes de la Géorgie comme des États souverains.

Carte 1. la Crimée et son environnement régional (2021)



Si l'on resserre la focale sur le Détroit de Kertch et ses abords proprement dits, l'incertitude n'est pas moindre. Depuis 1991 et l'éclatement de l'URSS, les États nouvellement souverains d'Ukraine et de Russie n'ont jamais réussi à se mettre d'accord sur les frontières maritimes. Entre aussi en ligne de compte la question du transit maritime entre les ports de la mer d'Azov (Marioupol, Rostov-sur-Don) et la mer Noire. La délimitation des eaux territoriales et internationales en Mer d'Azov a été l'occasion d'un long litige, qui a été encore exacerbé après l'annexion de la Crimée et n'est en rien résolu. Dans le détroit lui-même, une dispute frontalière interminable s'est jouée autour du statut de l'îlot sableux de Touzla (35 hectares à peu près), culminant en une crise diplomatique aiguë en 2003 (Kolossoff 2015) que l'annexion russe a résolue *de facto* mais non *de jure*. Les abords du détroit sont ainsi depuis des décennies un champ de mines diplomatique.

Le contexte régional est donc incertain, marqué par des situations de fait non reconnues par le droit international, et où à chaque fois se marque la volonté de la Russie de peser sur le destin de ses voisins dans l'espace anciennement soviétique. La réalisation du Pont de Crimée peut ainsi être interprétée comme un acte d'affirmation politique de première importance. Il n'en est que plus intéressant de revenir en arrière, pour tenter de comprendre quand, par qui et comment l'idée de pont sur le détroit a été mise à l'ordre du jour à partir de la fin du 19^e siècle. La chronique des projets, de leur non-aboutissement, ou de leur réalisation éphémère, permet de saisir les obstacles structurels persistants à cette entreprise, et éclairent *a contrario* les conditions spécifiques de la réalisation du pont actuel.

Premiers projets sous l'Empire (1903-1914)

Entre 1783, l'Empire russe annexe le Khanat de Crimée. La Russie des Tsars entreprend dès sa prise de contrôle de la presqu'île la construction du port militaire de Sébastopol, appelé à devenir le mouillage essentiel de la Flotte de la Mer Noire et le siège de son État-major. La défaite subie lors de la Guerre de Crimée (1853-1856) face aux Anglais et aux Français incite le gouvernement russe à construire une ligne de chemin de fer pour mieux relier Sébastopol au continent. La décision est prise dès la fin des hostilités (1856), mais il faudra attendre presque vingt ans pour que le grand port soit relié au réseau ferré continental, à l'époque en pleine expansion, et à la partie centrale de l'Empire.

Le tracé choisi reliait la Crimée au continent par l'isthme de Pérékop (Carte 1) au nord de la péninsule : une zone basse au franchissement relativement facile. Le choix de cet axe méridien est à l'époque évident : le raccordement au réseau impérial, aux villes et régions du Nord en cours d'industrialisation et d'urbanisation est prioritaire, pour des raisons tant stratégiques qu'économiques. Le passage Est-Ouest, par le Détroit de Kertch, est très secondaire. Au fur et à mesure du développement économique et des migrations de peuplement vers la Crimée et le Kouban, cette priorité évidente des axes de transport Nord-Sud se confirme.

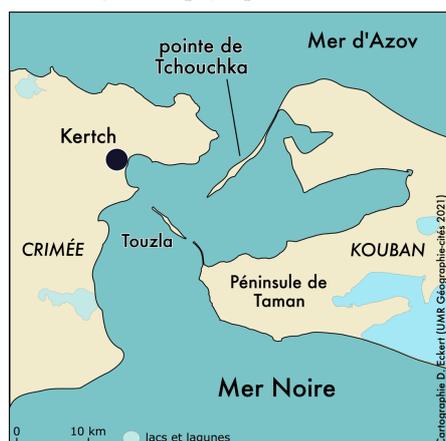
Le premier projet de liaison fixe dans le détroit que nous avons identifié n'a rien d'officiel. Il relève plutôt d'une spéculation imaginative : V.D. Mendeleïev (fils de l'illustre chimiste) propose de fermer la Mer d'Azov par un barrage au niveau du détroit, la transformant en lac intérieur salé, et de faire passer une route au sommet de ce barrage. Son projet grandiose, publié en 1899, n'aura pas de suite. Il est bien dans l'esprit du temps (en cette fin de siècle conquérante, la France, dans un mouvement inverse, envisage un temps de reconstituer une mer intérieure en Tunisie !).

Cela dit, l'idée d'un grand ouvrage n'est pas, en soi, irréaliste. D'autant que la configuration ne semble guère contraignante : dans sa partie la plus étroite, le détroit fait moins de 5 km, et la profondeur maximale du chenal est de 18 mètres. Et la deuxième moitié du 19^e siècle est riche en réalisations spectaculaires de génie civil, comme le Tay Bridge et ses 3,2 km à Dundee (Écosse, 1878). Dans ce contexte la réalisation d'un pont est peut-être un défi, mais pas une chimère.

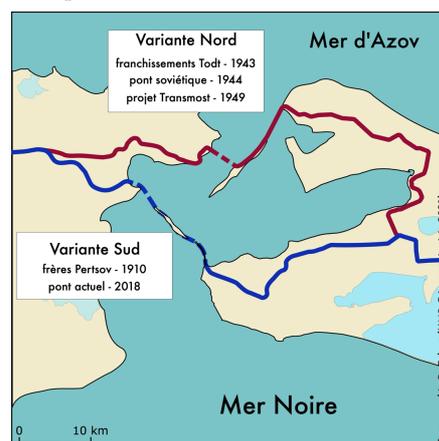
Cette idée devient au début du 20^e siècle une affaire d'État. À partir de 1903, mandatés par Nicolas II, les ingénieurs Nikolaï et Pierre Pertsov travaillent sur deux tracés possibles pour un pont ferroviaire. En 1910, leur projet de pont mobile devant permettre de laisser passer de grands bateaux est retenu. Il doit s'appuyer, comme le pont actuel, sur le banc de sable de Touzla (carte 2). Une société par actions est fondée, qui lève des fonds jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. 1914 met un terme à l'entreprise (Tchousov 2019).

Carte 2a, 2b, 2c. le Détroit de Kertch

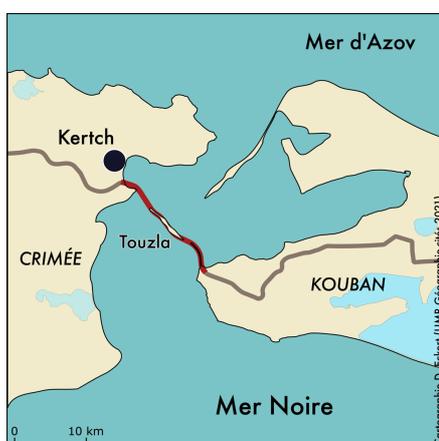
2a. Configuration physique



2b. Options successives des tracés



2c. Le Pont de Crimée actuel



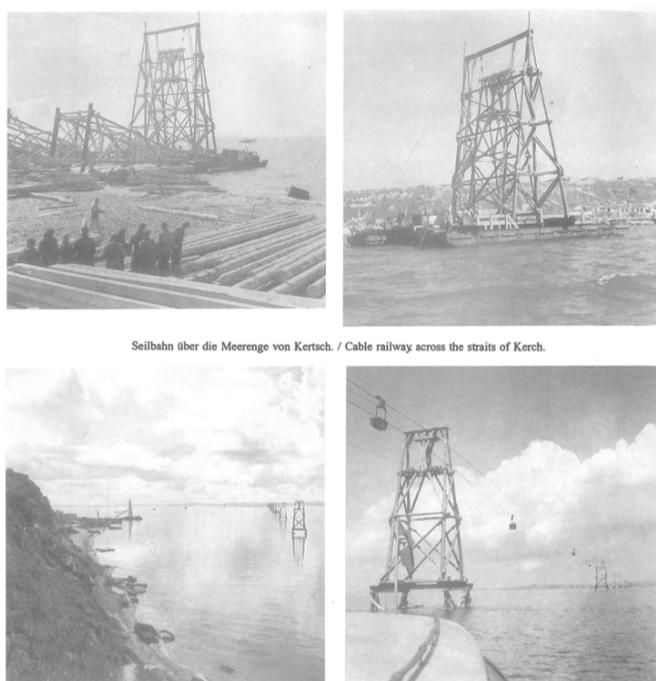
Les premiers grands chantiers : un effet direct de la Seconde guerre mondiale (1943-1945)

L'URSS, entre la fin de la Guerre civile (1920) et le déclenchement de l'offensive allemande sur son territoire (juin 1941) ne lancera aucun projet concret. Les années 1930 sont pourtant riches en chantiers spectaculaires (barrages, centrales, canaux), mais cette infrastructure ne fait pas partie des objectifs des premiers plans quinquennaux soviétiques. Ce sont curieusement les envahisseurs allemands, qui, ayant occupé tout le littoral de la mer Noire à partir de 1942, et en pleine offensive dans le Caucase, se lancent les premiers dans la construction de liaisons fixes sur le détroit de Kertch³. Les Allemands, désireux de connecter leurs arrières de Crimée avec le piémont caucasien, démarrent successivement deux chantiers en 1943, dont l'un aboutira.

- une infrastructure légère à visée militaire : le téléphérique Todt

L'Organisation Todt (principale entreprise de génie civil et militaire nazie) construit un téléphérique de fret bi-câble d'une portée de 6 km, réalisé à peine plus de deux mois (26 mars - 2 juin 1943), probablement dans la partie Nord du détroit. Il est exclusivement destiné à faciliter l'approvisionnement des troupes allemandes dans le Caucase (Fig.1). Cette installation a la capacité de transporter 1 000 tonnes de matériel par jour⁴.

Figure 1 : le téléphérique Todt (1943)



Source : rapport Dorsch, 1950 (in Singer 1998, vol.1-2, p. 607)

³ La source essentielle sur les chantiers allemands de la guerre est un rapport rédigé pour l'armée américaine en 1950 par Xaver Dorsch, ancien haut responsable de l'Organisation Todt (reproduit dans Singer 1998).

⁴ Au rapport Dorsch de 1950 est joint un bilan chiffré de la construction du téléphérique ainsi que quelques photos non datées, prises certainement autour de l'été 1943 (Singer 1998, p.605-607).

Une minute et demi d'un film tourné par un reporter de guerre allemand avec sa caméra personnelle ont été conservées, et donnent une idée du fonctionnement de cette installation (Hirt-Reger 1943)⁵. Ce téléphérique ne survivra pas à la contre-offensive soviétique de l'automne 1943. Certes, la réalisation est spectaculaire à plusieurs titres : première liaison effective à travers le Détroit (et réalisée par une armée ennemie de surcroît), elle est impressionnante aussi par la rapidité d'exécution du chantier. Mais c'est aussi un ouvrage relativement léger et aux fonctionnalités limitées, dont on comprend bien l'utilité militaire immédiate.

- le pont « en dur » allemand : une décision énigmatique

Un autre projet très ambitieux est lancé au même moment. Le 7 mars 1943, l'ordre est donné, directement par Hitler, de construire un pont routier et ferroviaire (Singer 1998, p 41-42). La route devait être à deux voies et le chemin de fer à voie unique. Dans la perspective de conquête et de victoire finale qui était celle des Nazis au début de l'invasion de l'URSS en 1941-42, ce projet pouvait parfaitement se comprendre. Les concepteurs du grand plan de colonisation à l'Est, le *Generalplan Ost* (1942), avaient en effet envisagé de créer une zone de peuplement allemand en Crimée et autour de Kherson. L'idée d'un pont reliant directement cette future Marche allemande avec le Kouban avait donc du sens. Pour l'historien Eichholtz (2006), le projet s'explique en grande partie par la volonté de faciliter l'accès du Reich aux ressources pétrolières du piémont caucasien (Maïkop, Grozny) et de la Caspienne (Bakou, Iran). Au lieu des directions méridiennes dominantes dans l'espace russe et soviétique, la domination allemande allait imposer la prépondérance d'axes Est-Ouest sur le littoral de la Mer Noire.

Mais le contexte effectif dans lequel ce grand chantier est décidé n'est plus celui des espoirs de victoire totale de 1942 et des rêves de contrôle d'un immense espace à l'Est. L'ordre d'Hitler intervient plus d'un mois après la reddition des troupes allemandes à Stalingrad (2 février 1943), lorsque les perspectives de percée décisive sur le front russe et de victoire dans le Caucase d'évanouissent. Pourtant, les travaux de ce « projet K » commencent en mai 1943, supervisés toujours par les ingénieurs de l'Organisation Todt, et des moyens assez importants sont mobilisés⁶. Une mise en service provisoire (à une voie) est prévue pour l'automne, six mois après le début des travaux. Mais l'aggravation de la situation militaire dans le piémont caucasien impose l'arrêt du chantier au bout de quelques mois, alors réalisé pour un tiers, et ce qui existe est dynamité lorsque la Wehrmacht évacue la tête de pont du Kouban (septembre-octobre 1943) face à l'avancée des troupes soviétiques.

Cette réalisation inachevée reste un témoignage de l'importance accordée par les Nazis à la conquête de la rive nord de la Mer Noire et à la percée dans le Caucase, mais aussi de leur projection fantasmée (et persistante) dans un après-guerre victorieux, au-delà des réalités militaires immédiates.

⁵ Les bobines d'Hirt-Reger ont été (intégralement ?) éditées dans un DVD de 2010 (voir bibliographie). L'extrait relatif au Détroit de Kertch a été posté sur Youtube (consulté le 2/11/2021), mais sans aucune description ou contextualisation. L'indigente bande-son réalisée par l'éditeur du DVD est reproduite telle quelle <https://www.youtube.com/watch?v=GBWqrwDNqBY&feature=youtu.be>

⁶ En annexe du rapport Dorsch de 1950, on trouve en p. 598-604 une série d'esquisses et plans du pont de Kertch, appelé « Bauvorhaben K » c'est-à-dire « projet de construction K » (Singer 1998).

La réponse soviétique : le pont éphémère de 1944-45

Très peu de temps après, le 21 janvier 1944, avant même que la libération de la Crimée soit effective – Kertch, ville éponyme du détroit, ne sera évacuée par les Allemands qu'en avril 1944 –, le Comité d'État à la Défense (organe soviétique suprême de décision pendant la guerre 1941-1945) décide la construction d'un pont ferroviaire sur les restes du chantier allemand⁷, en reprenant donc son tracé (carte 2). Mimétisme, volonté de montrer que l'URSS encore en guerre ne ferait pas moins, et sans doute mieux, que l'agresseur allemand ? Rien ne permet de trancher en l'état sur les raisons de cette décision.

Les travaux commencent dès le printemps 1944. Les ingénieurs ont conçu un pont ferroviaire à 115 travées, assez haut au-dessus du principal chenal navigable pour laisser le passage à n'importe quel bateau. Dans le même temps, de nouvelles lignes ferroviaires sont construites à Kertch et dans le Kouban pour acheminer le trafic vers le pont. Le contexte du chantier est singulier et dramatique pour la Crimée à peine libérée : c'est la période où, après les épreuves de la guerre, le pouvoir soviétique déporte en trois jours (18-20 mai 1944) presque 200 000 Tatars depuis la péninsule vers l'Asie centrale. La construction/transformation est menée à un rythme élevé, et le pont mis en service le 18 novembre 1944, soit six mois seulement après la reprise du chantier⁸. Le trafic ferroviaire démarre dans la foulée. On est dans un moment où les chantiers de l'occupant puis ceux de la reconquête soviétique se réalisent à un rythme exceptionnellement rapide.

Mais le pont ne devait pas survivre à son premier hiver. Quelques jours après le passage du train qui ramenait une partie de la délégation soviétique depuis Yalta (la Conférence s'était achevée le 11 février 1945), le pont s'écroule (Grinevsky *et al.*, 2015). Le chantier était en réalité inachevé, et de ce fait très vulnérable. On avait privilégié la construction de l'élément central, piles et tabliers, mais les ouvrages annexes, et en particulier les ouvrages de protection – les épis servant à protéger la base des piles – étaient très loin d'être tous réalisés (Lavrova *et al.*, 2017). De ce fait, lors de la grande embâcle de l'hiver, le pont fut détruit en l'espace de trois jours seulement, entre le 18 et le 20 février 1945, et ce malgré toutes les tentatives faites pour empêcher le désastre : les glaces en formation furent bombardées en vain par l'artillerie et l'aviation (Roudenko *et al.*, 1991).

De 1945 à 1949 : la reconstruction avortée

Après cet événement spectaculaire, l'URSS envisagea bien de reconstruire le pont effondré. Les Archives russes conservent de nombreux courriers en ce sens, rédigés entre 1945 et 1947, sans concrétisation toutefois⁹. Même si l'intention resta d'actualité dans l'immédiat après-guerre, la période des chantiers extraordinaires et ultra-rapides directement liés au conflit semblait close.

⁷ Décision n° 5027 du Comité d'État à la Défense de l'URSS, signée de Staline. Conservée au RGASPI. F. 644. Op. 2. D. 272. L. 31–33. Exposition virtuelle des Archives russes consacrée au Détroit de Kertch: <http://kerch.rusarchives.ru/documents/postanovlenie-gosudarstvennogo-komiteta-oborony-sssr-no-5027ss-o-stroitelstve> [3.11.2021]

⁸ Les archives d'État russes ont mis en ligne de nombreuses photographies du chantier de 1944 : documents 15 à 26 de l'exposition sur Kertch : <http://kerch.rusarchives.ru/documents-list> [3.11.2021]

⁹ Une dizaine d'entre eux sont présentés dans l'exposition virtuelle citée dans la note précédente : documents 32 à 45. <http://kerch.rusarchives.ru/documents-list> [3.11.2021]

En 1949, une idée plus ambitieuse est discutée en haut lieu. Mais les citoyens soviétiques n'en seront pas vraiment informés. Il a fallu attendre l'ouverture des archives d'État à partir de 1991 pour apprendre qu'un projet de grande ampleur avait été discuté dans les sphères gouvernementales. La question de la construction d'un nouveau pont fut en effet débattue en Conseil des Ministres de l'URSS, le 18 mai 1949¹⁰; une étude préliminaire fut même réalisée par le bureau d'études spécialisé *Transmostprojekt* à Moscou, étude dont il subsiste au moins un cahier d'esquisses et des plans¹¹. Ce document fut classé secret, comme beaucoup de documents relatifs aux infrastructures jugées stratégiques, et déclassifié en 2002 seulement.

Le tracé retenu en 1949 est une nouvelle fois celui choisi au départ par les Allemands, la variante Nord (carte 2)¹². Le pont proposé est très impressionnant, alliant prouesses techniques et monumentalité typiquement stalinienne. Il s'agit, comme pour le projet K allemand, d'un pont ferroviaire et routier. Le croquis que nous proposons (fig. 2) est une combinaison libre de deux illustrations de l'album technique de 1949. Il associe une vue du pont lui-même et de la statue de Staline qui devait, quelque part, surplomber l'ouvrage.

Figure 2. « Et Staline regarde en souriant » – Évocation du projet de pont de 1949 – ¹³



¹⁰ Décret n° 1935-728s du Conseil des Ministres de l'URSS du 18 mai 1949, *Sur la construction d'un pont sur le Déroit de Kertch*. Conservé aux Archives d'État de la Fédération de Russie.

¹¹ *Projet technique d'un pont sur le Déroit de Kertch et d'une voie ferrée Kertch-Sennaïa*. Moscou : Transmostproiekt, 1949, 14 pages. Classé "secret" à l'origine. Document déclassifié le 3 septembre 2002. Conservé aux Archives de la Société des chemins de fer de Russie (RJD).

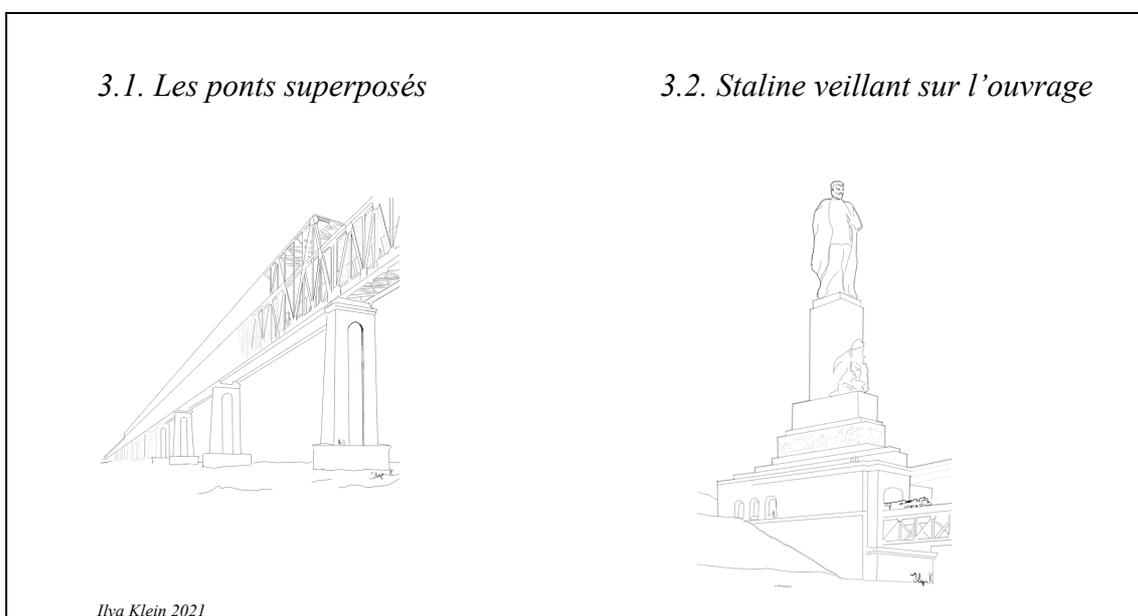
¹² c'est-à-dire pas le tracé choisi pour le pont actuel, qui passe lui par le banc de sable de Touzla, un peu plus au Sud.

¹³ Ce dessin (Ilya Klein 2021) est une libre interprétation des contenus de l'album technique de 1949 conservé à Moscou. La citation sur Staline est extraite de la chanson soviétique de 1937 *Un homme soviétique ordinaire*, paroles de V. Lebedev-Koumatch.

Il s'agit donc d'une structure double, avec une branche routière et une autre ferroviaire, et dotée d'entrées spectaculaires (Fig. 3.1): le franchissement du détroit est véritablement mis en scène. La gigantesque statue de Staline (Fig. 3.2) qui doit couronner l'ouvrage n'est pas, malgré ses dimensions ahurissantes, une simple fantaisie de dessinateur. Car l'après-guerre est un moment de réalisations monumentales à la gloire du Guide, au summum du culte de la personnalité. À la même période à peu près (1952), une statue de Staline de 27 mètres (et posée sur un piétement de 30 mètres de haut) sera effectivement érigée à Stalingrad. Elle trônera pendant une dizaine d'années au confluent de la Volga et du canal Volga-Don, avant de d'être démontée au début des années 1960 (puis remplacée par un Lénine veillant sur les flots).

Figure 3. Deux vues du projet de 1949

Reproduction simplifiée de deux croquis de l'Album technique (d'après originaux)



Pour des raisons que nous ne connaissons pas, ce gigantesque projet de 1949 resta dans les cartons. L'URSS adoptera par la suite, pour faciliter la circulation entre les deux rives du détroit, une solution beaucoup plus modeste. Une ligne de ferries à grande capacité est mise en service en 1953, les bateaux ayant la capacité d'embarquer véhicules ou wagons de chemin de fer. À partir de là, les projets de liaison fixe sont mis en sommeil.

Un essai d'interprétation de l' « inertie »

Pour toute la période impériale puis soviétique, on décompte donc 5 projets ou réalisations, dont trois chantiers concentrés eux sur les seules années 1943-1944, et liés aux circonstances exceptionnelles de la guerre. Le temps cumulé de mise en service du téléphérique allemand de 1943 et du pont soviétique de 1944-45 n'a d'ailleurs pas dépassé six mois.

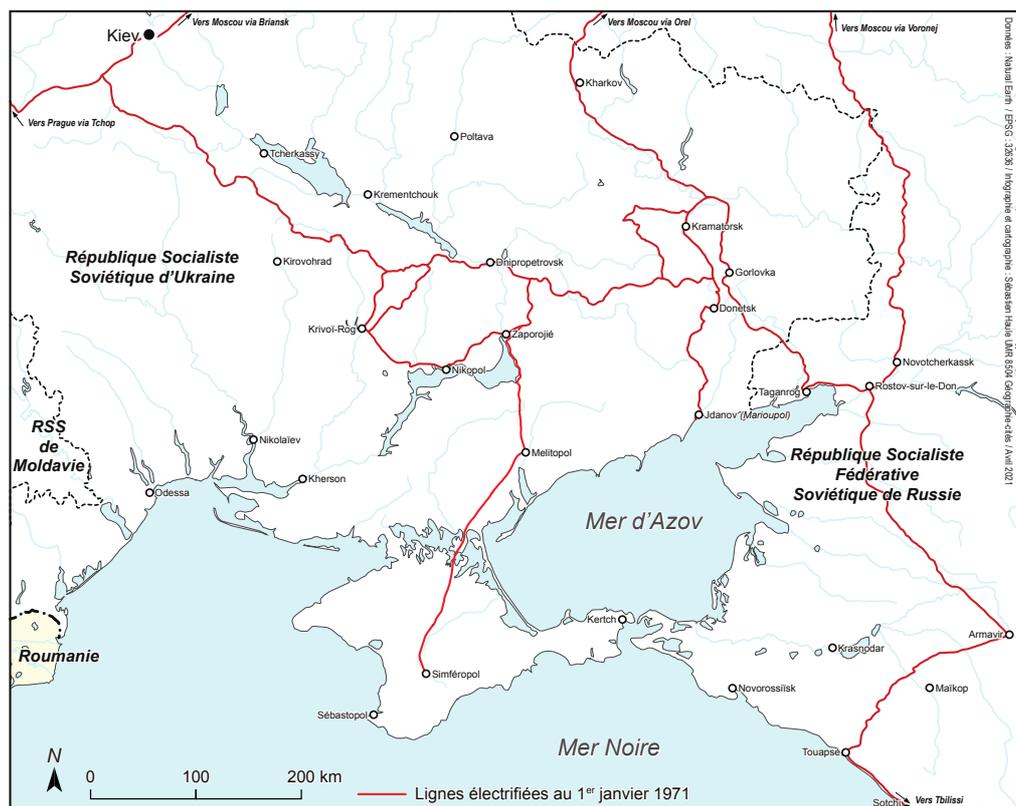
On peut alors s'interroger sur les raisons pour lesquelles le pont de Crimée n'a jamais, en période de paix, été considéré comme un projet à réaliser en priorité, pas plus à l'époque impériale que soviétique. Les longs intervalles de temps où ce projet a

été mis en sommeil sont aussi intéressants à interroger que les brefs moments de mise en chantier et de fonctionnement effectif d'une liaison fixe.

Il faut considérer les choses à petite échelle, et prendre en compte la structure des axes de communication de la Crimée avec le reste du pays. Depuis le 19^e siècle et l'ouverture de la voie ferrée (ligne Moscou-Simféropol-Sébastopol, 1875), la liaison privilégiée de la péninsule avec les centres politiques (Moscou, Saint-Petersbourg en Russie, Kyiv en Ukraine) et les principales régions industrielles et urbaines de l'Empire puis de l'URSS est toujours passée par la voie terrestre du Nord (Bahrov, 1966, Bagrov et Gradov, 1974). Après 1945 et les terribles destructions de la guerre, l'axe Moscou-Simféropol fut d'ailleurs la première grande route traversant l'Ukraine à être reconstruite (1950).

Une bonne image de la durable prépondérance de ces directions méridiennes à l'échelle de toute la région littorale est donnée par le réseau ferroviaire électrifié (la partie la plus moderne du réseau soviétique) en 1971. Il dessert la Crimée, mais aussi les ports de la Mer d'Azov (Taganrog, Jdanov) ou la côte du Kouban selon une série d'axes Nord-Sud (Carte 3).

Carte 3. Le réseau ferré électrifié (1971) *



* La toponymie est celle en vigueur dans les atlas soviétiques de 1971 (graphie russe alors en usage)

Les autres infrastructures de la période soviétique suivent aussi cet axe méridien. Quel que soit le statut administratif de la Crimée, successivement rattachée à la République socialiste fédérative soviétique de Russie (1921-1954) puis à la République

socialiste soviétique d'Ukraine (1954-1991), le principe d'aménagement resta le même: outre les chemins de fer et les routes, les infrastructures d'approvisionnement fondamentales (électricité) empruntaient l'isthme de Pérékop. La célèbre décision soviétique de détacher la Crimée de la Fédération de Russie et de la rattacher à l'Ukraine dans l'après-guerre (1954)¹⁴, décision qui eut les conséquences que l'on sait lors de l'éclatement de l'URSS en 1991 (la Crimée devient une entité territoriale de la nouvelle Ukraine souveraine), n'était donc pas du domaine de la « grande » politique. Elle correspondait à la préoccupation de faire coïncider le découpage administratif avec l'orientation des flux dominants et des principaux réseaux de transport entre la Crimée et le « continent », et donc de faciliter le développement économique de la péninsule (Boetchko *et al.*, 1994, Eckert 2017). Les chemins de fer de Crimée étaient d'ailleurs déjà intégrés, depuis des décennies, à des compagnies ferroviaires et des réseaux centrés sur l'Ukraine (les *Chemins de fer du Sud* entre 1907 et 1934, puis les *Chemins de fer de la région du Dniepr* de 1934 à l'annexion de 2014).

On comprend bien que la construction d'une grande infrastructure Est-Ouest permettant de connecter directement la Crimée à la région orientale du Kouban (zone d'ailleurs peu industrialisée et peu urbanisée) en enjambant le détroit n'ait été mise à l'agenda soviétique que de façon assez épisodique. La similarité des profils économiques des deux régions, à prédominance agraire, faisait en outre qu'il y avait peu d'échanges entre elles. Et pour ce qui est des relations directes avec la Russie centrale et la capitale, le Kouban était structuré par son propre axe méridien, depuis le port de Novorossiisk en passant par la région de Rostov-sur-le-Don.

1991-2014: vers un pont transfrontalier?

La donne changea en 1991, avec l'éclatement de l'URSS. Le Détroit de Kertch devenait une frontière entre deux États souverains. L'apparition d'une frontière internationale dans le détroit poussa les gouvernements ukrainien et russe à réfléchir ensemble au franchissement et donc à la construction en commun d'un grand ouvrage. Mais la réflexion conjointe fut largement ralentie par les multiples contentieux frontaliers évoqués plus haut. Les présidents V. Ianoukovitch (pour l'Ukraine) et D. Medvedev (pour la Russie) finirent par signer un mémorandum en ce sens, « l'accord de Kharkiv », le 21 avril 2010¹⁵. Un bureau d'études de Dniepropéetrovsk (Ukraine) fut mandaté pour réaliser une étude préliminaire complète. Ironie de l'histoire, dans cet accord de 2010, il était prévu de lancer les travaux à partir de... 2014, année qui fut au final celle de l'occupation militaire et de la rapide annexion de la Crimée par la Russie.

De manière anecdotique, l'accord russo-ukrainien fut réitéré le 17 décembre 2013, sous forme d'accord intergouvernemental en bonne et due forme, en pleine crise de l'Euromaïdan, alors que le signataire ukrainien, le président Ianoukovitch, était sous la pression de la rue après une réélection contestée. Cette signature est à réinterpréter dans ce contexte très particulier¹⁶.

¹⁴ Ordonnance du Præsidium du Soviet suprême de l'URSS 19 février 1954 « Du transfert de l'oblast de Crimée de la RSFSR à la RSSU », confirmé par la loi de l'URSS du 26.04.1954 « Du transfert de l'oblast de Crimée de la RSFSR à la RSSU ».

¹⁵ « Medvedev et Ianoukovitch se mettent d'accord sur la construction d'un pont sur le détroit de Kertch » (en russe) <https://lenta.ru/news/2010/04/25/bridgebuilding> [05.02.2021]

¹⁶ « Accord entre le gouvernement de la Fédération de Russie et le Conseil des Ministres d'Ukraine sur la réalisation commune d'une liaison fixe à travers le Détroit de Kertch » (en russe)

2014 : Le « grand sommeil » de l'axe Nord-Sud

L'annexion russe de 2014 provoqua côté ukrainien le blocage de toutes les liaisons à travers l'isthme de Pérékop. Cet axe par où passent routes, voies ferrées et lignes à haute tension est depuis lors presque totalement paralysé (Savchuk 2017). Deux points de passage automobile permettent simplement de franchir cette nouvelle frontière qui côté ukrainien n'est considérée que comme une limite *de facto*, puisque le pays (pas plus que la communauté internationale) n'a pas reconnu l'annexion de la Crimée par son voisin. Prenant acte de la coupure des relations Nord-Sud, la Russie a du rapidement connecter la Crimée au reste du territoire russe par des infrastructures à grande capacité. La mise en chantier d'un pont sur le détroit est dans la logique même de l'annexion. Et ce même si la coupure de l'axe Nord-Sud oblige à des trajets beaucoup plus longs, par exemple pour rejoindre Moscou. Le trajet Simféropol-Moscou via l'isthme correspond à un trajet d'à peu près 1 400 km, tandis que le détour par le Kouban (Détroit de Kertch, Krasnodar, Rostov puis Moscou) impose de parcourir 1800 km au total (Carte 4).

Carte 4. Simféropol – Moscou : une comparaison d'itinéraires*



*Les tracés routiers correspondent au « plus court chemin » actuel par les deux itinéraires

https://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract/-/storage-viewer/bilateral/page-30/44291 [05.02.2021]

Un peu de géographie-fiction

L'amarrage de la Crimée au territoire russe et à ses principaux centres urbains se fait donc désormais via le Déroit de Kertch, son pont routier et ferroviaire, et ses câbles sous-marins (énergie, télécommunications). La présence de ce très grand ouvrage d'art peut donner une impression de durée, d'inscription définitive dans le paysage du Déroit de Kertch et dans la géographie régionale de la Mer Noire.

Mais jouons au jeu des scénarios : on peut imaginer un avenir où le contentieux russo-ukrainien serait résolu, la Crimée cessant d'être l'enjeu d'un conflit territorial. Si donc les marchandises et voyageurs pouvaient à nouveau transiter librement par l'isthme de Pérékop, que se passerait-il ? Dans cette hypothèse d'école, l'axe de communication « historique » Nord-Sud de la Crimée serait réactivé, et le spectaculaire pont de 2018 pourrait devenir une infrastructure secondaire dans une région appelée à être structurée à nouveau, et pour l'essentiel, par des flux méridiens.

Références

EN FRANÇAIS, ALLEMAND ET ANGLAIS

BAYOU Céline, 2016, « Le pont de Kertch : Derrière la prouesse technique, le geste politique », *Regard sur l'Est*, <http://regard-est.com/le-pont-de-kertch-derriere-la-prouesse-technique-le-geste-politique>, [10.10.2020]

DORSCH Xaver, 1998, « Die Organisation Todt. Ausarbeitung für die Historical Division / US Army in Europe » dans Hedwig Singer (ed.), *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, Osnabrück, Biblio Verlag (coll. « Veröffentlichungen deutschen Quellenmaterials zum Zweiten Weltkrieg »), volumes 1-2, p. 437-610.

ECKERT Denis, 2017, « L'Ukraine ou les contours incertains d'un Etat européen », *L'Espace Politique*, 2017, vol. 33, n° 3.

EICHHOLTZ Dietrich, 2006, *Krieg um Öl. Ein Erdölimperium als deutsches Kriegsziel 1938–1943*, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, 141 p.

GRINEVETSKY Sergei R., ZONN Igor S., ZHILTSOV Sergei S., KOSAREV Aleksey N. et KOSTIANOY Andrey G., 2015, *The Black Sea Encyclopedia*, Berlin, Heidelberg, Springer.

KOLOSOV Vladimir, 2015, « Russia – Ukraine: the Tuzla Sand Bar » dans Emmanuel Brunet-Jailly (ed.), *Border Disputes. A Global Encyclopedia*, Santa Barbara - Denver, ABC - Clio, p. 405-417.

PLOUCHART Julien, 2020, « Le pont de Crimée, un instrument redoutable contre l'Ukraine », *Regard sur l'Est*, <http://regard-est.com/le-pont-de-crimee-un-instrument-redoutable-contre-lukraine> [10.06.2020]

SAVCHUK I. (2017), « Le trafic ferroviaire international de voyageurs en Ukraine, un pont entre l'Est et l'Ouest ou le choix d'un bloc ? » *Géotransports*, n° 9 : http://geotransports.fr/Revue/n09/pp_51-62_Le_trafic_ferroviaire_international_de_voyageurs_en_Ukraine_I_Savchuk.pdf

SPEER Albert, 1972, *Au cœur du Troisième Reich*, traduit par Michel Brottier, Paris, Fayard (coll. « les grandes études contemporaines »), 816 p.

EN RUSSE ET UKRAINIEN

Багров Н.В. (1966), « Особливості транспортно-економічних зв'язків Південного економічного району і шляхи їх раціоналізації ». *Економічна та соціальна географія*. n° 1, p. 158-163.

[BAHROV N.V. (1966). À propos des spécificités du système de transport et des relations économiques de la Région économique du Sud et des moyens de les rationaliser, *Ekonomitchna ta Sotsialna Neohrafia*] – en ukrainien

Багров Н.В., Градов Г.Л. (1974), *Проблемы развития и размещения производительных сил Северного Причерноморья*. М.

[BAHROV N.V., GRADOV G.L. (1974). Les problèmes de développement et de localisation des forces productives dans la région de la mer Noire Nord, Moscou] – en russe

Боечко В., Ганжа О., Захарчук Б., 1994. *Кордони України: історична ретроспектива та сучасний стан*. Київ: Основи.

[BOETCHKO V., HANJA O., ZAKHARTCHOUK B. (1994). *Les frontières ukrainiennes: rétrospective historique et situation actuelle*. Kyiv : Osnovy] – en ukrainien

Лаврова О. Ю., Митягина М.И., Костяной А.Г., 2017, « Ледовая обстановка в Керченском проливе в текущем столетии. Ретроспективный анализ на основе спутниковых данных », *Современные проблемы дистанционного зондирования Земли из космоса*, vol. 14, n° 2, p. 148-166.

[LAVROVA O.Y., MITIAGINA M.I., KOSTIANOV A.G. (1974). L'englacement du Détroit de Kertch au cours des cent dernières années. Analyse rétrospective par les données satellitaires, *Sovremennye Problemy Distantionnoye Zontirovaniya Zemli i Kosmosa*] – en russe

Руденко М.С., Зензинов Н.С. et Зылев В.Б., 1991, « Мост через Керченский пролив », *Транспортное строительство*, n° 6, p. 44-48.

[ROUDENKO M.S., ZENZINOV N.S. ET ZYLEV V.B. (1974). Le pont sur le Détroit de Kertch, *Transportnoye Stroitelstvo*] – en russe

Чусов В., 2019, « Долгая дорога в Крым », *Гудок*, n° 202.

<https://gudok.ru/content/infrastructure/1482988/>

[TCHOUSOV V. (2019). Un long chemin vers la Crimée, *Goudok*] – en russe

Sources documentaires

Documents d'archives

EN ALLEMAND

ROTHFELS H., ESCHENBURG T., (ed.), 1958, « Der Generalplan Ost », *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte*, vol. 6, n° 3, p. 281-325.

SINGER H. (éd.), 1998, *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*, Osnabrück, Biblio Verlag, vol. 1-2, 610 p.

HIRT-REGER G. (1943), in Höffkes K. (ed.) 2010, *Mit der Kamera an der Ostfront*, Polar-Film, vol. 3/2. séquence du DVD n°2: [31min 49 sec — 33 min 28 sec]

EN RUSSE

Трансмостпроект, 1949, *Технический проект моста через Керченский пролив и жел. дор. линии Керчь-Сенная - Албом*, Москва, Трансмостпроект, 14 р.
[Transmostproïekt. *Projet technique d'un pont sur le Déroit de Kertch et d'une voie ferrée Kertch-Sennaïa*] Moscou. Conservé aux Archives administratives de l'OAO RJD, Moscou.

Autres sources et documents

VOLOCHINE E., 2017, *Trois ans après l'annexion, un pont entre la Russie et la Crimée cher à Vladimir Poutine*, France 24, reportage télévisé, , 28 mars.

<https://www.france24.com/fr/20170328-focus-ukraine-russie-crimée-pont-economie-kertch>

Лебедев-Кумач В., 1937, « Советский простой человек ».

<http://www.sovmusic.ru/text.php?fname=sovpros2>

[Lebedev-Koumatch V., 1937, *Un homme soviétique ordinaire*, paroles de chanson, site *sovmusic.ru*]