L'expérience soviétique

Yves le Diascorn

Ancien élève de l'ENS-Ulm
Agrégé d'histoire et de géographie
Professeur en classes préparatoires aux grandes écoles
au Lycée Louis Thuillier à Amiens

En collaboration avec les Editions Ellipses KlubPrepa.net vous propose un chapitre complet de cet ouvrage.

Vous pouvez retrouver des informations sur cet ouvrage sur le www.editions-ellipses.com

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

Chapitre 5

LA MISE EN VALEUR INACHEVEE DE L'ESPACE SOVIETIQUE

L'URSS fut de loin, avec 22,4 millions de kilomètres carrés (frontières de 1945), le plus vaste des « États-continents ». Elle hérita de l'Empire russe un double visage. C'était, de la Baltique à l'Asie centrale soviétique, un pays anciennement occupé et tôt mis en valeur, traits qui l'apparentent aux États européens, aux mondes indien et chinois. Mais à l'est, dans l'essentiel de sa partie sibérienne, c'était aussi un « pays neuf » comme le furent longtemps les États-Unis, le Canada, le Brésil ou l'Australie.

Le régime tsariste avait commencé la mise en valeur des « terres vierges ». Le régime soviétique fut très ambitieux, surtout durant la période stalinienne, en ce qui concerne l'augmentation du potentiel économique et de sa base agricole et minière. Il multiplia les chantiers dans les régions les plus difficiles. Mais force est de constater qu'il échoua à transformer radicalement l'espace soviétique ; il ne réussit qu'à déplacer vers l'est la frontière intérieure, héritée de l'Ancien Régime.

Dans cet échec quelles furent la part de conditions naturelles contraignantes et celle du style de peuplement et de mise en valeur adopté par le régime soviétique ?

I. UN ESPACE DIFFICILE A MAITRISER

Dans un pays qui rassemblait le sixième des terres émergées du globe, les distances constituaient un premier facteur de difficulté. Du nord au sud, on comptait en moyenne de 4 000 à 5 000 kilomètres, presque la moitié de la distance entre le pôle nord et l'équateur. Et surtout plus de 10 000 kilomètres séparaient l'ouest de l'est de l'Union soviétique dont 11 fuseaux horaires découpaient le territoire. La situation en latitude, avec son incidence sur le climat, n'était pas non plus favorable à la mise en valeur : les quatre cinquièmes du territoire soviétique se trouvaient au nord du 50e parallèle ; un sixième s'étendait même au-dessus du cercle polaire.

D'autres contraintes découlaient du climat. Le froid hivernal est lié à l'extension du domaine du climat continental et des climats froids. L'amplitude thermique annuelle croissait vers l'est et vers le nord, où le passage s'effectuait du climat continental aux climats froids. Un tiers de l'espace soviétique enregistrait en janvier des températures inférieures à -30° C, où les essieux d'acier peuvent casser comme du verre, et connaissait plus de six mois de gel consécutif ; quant à la zone délimitée par l'isotherme de janvier -20° C, elle représentait la moitié de la superficie de l'URSS. Des froidures de la dernière période glaciaire plus que des hivers actuels il résultait que le tiers du sous-sol soviétique était gelé en

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

permanence, la terre devenant plus dure que du béton ; le dégel de la partie la plus proche du sol dans les zones les plus favorables a toujours créé un redoutable problème pour les moyens de transport menacés d'enlisement et les constructions déstabilisées. D'autre part, la tendance à l'aridité, préjudiciable à l'activité agricole, faisait que 8 % seulement du territoire soviétique bénéficiaient de plus de 600 millimètres de précipitations en moyenne annuelle, contre 61 % aux États-Unis et 98 % en France. Au sud-ouest, l'Asie centrale soviétique relevait du climat désertique ou semi-désertique. Mais même dans la zone de climat tempéré l'été est souvent sec et la végétation peut souffrir d'un déficit en eau. C'est le cas des prairies et des steppes du sud de l'Ukraine, de la Russie ou de la Sibérie occidentale qui jouèrent un rôle essentiel dans la production céréalière soviétique. Comme l'amplitude thermique, le montant des précipitations est susceptible de fortes variations d'une année sur l'autre, pouvant amputer les récoltes soit par excès d'humidité souvent combiné à un défaut d'ensoleillement, soit du fait de la sécheresse. Des catastrophes météorologiques ne sont jamais exclues.

Seul le relief est relativement favorable par sa disposition en amphithéâtre. Les zones d'altitude se situent au sud et à l'est. De la frontière polonaise à l'Ienisséi, sur 4 000 kilomètres, on ne rencontre aucun obstacle sérieux ; l'Oural, limite conventionnelle entre l'Europe et l'Asie, n'a jamais constitué une barrière.

Au total, les contraintes pesant sur les communications furent nombreuses. Les relations intérieures souffrirent :

– de l'existence de vastes zones humides en Europe (marais de Pinsk en Biélorussie) et surtout en Sibérie occidentale, la plus grande plaine marécageuse du monde ;

– de l'orientation des fleuves qui, en Sibérie, coulent le plus souvent vers le nord : non seulement ils se jettent dans des mers aux littoraux quasiment déserts, mais, le dégel commençant au sud, l'eau libérée à l'amont vient s'accumuler contre les glaces de l'aval, noyant pendant plusieurs semaines de grandes étendues ;

– de l'extension de la taïga : dans le nord de la Russie et surtout en Sibérie, la grande forêt boréale, principalement composée de résineux, constitue avec 4,6 millions de kilomètres carrés le plus vaste domaine boisé de la planète ; la densité du peuplement forestier, la présence de tourbières gênent les déplacements ;

– d'une pénurie de matériaux de construction dans de nombreuses régions.

Les relations internationales n'étaient vraiment faciles qu'à l'ouest, même si les ports de la Baltique peuvent être pris par la glace une partie de l'hiver. Au nord et à l'est, intervient le gel souvent prolongé de nombreuses mers bordières ; même le port de Vladivostok, situé au sud du littoral sibérien du Pacifique, est bloqué plusieurs semaines chaque année. Au sud et à l'est se dressent de puissantes barrières montagneuses et les axes de pénétration sont peu nombreux ; il faut descendre au sud pour trouver des passages pratiques comme la trouée de Dzoungarie entre Kazakhstan et Mongolie ou la vallée de l'Amour entre Baïkal et côte sibérienne. Au sud-ouest, le magnifique plan d'eau de la mer Noire n'offre vers la Méditerranée, quasi fermée, qu'un étroit passage contrôlé par la Turquie.

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

II. L'HERITAGE DU TSARISME

Dès le XVII[e] siècle, les cosaques au service du tsar avaient atteint le littoral de l'océan Pacifique, apportant à l'Empire russe des immensités presque vides d'hommes. Mais ce fut seulement dans la seconde moitié du XIX[e] siècle que la monarchie tsariste entreprit de mettre en valeur les vastes espaces de l'Asie russe (Sibérie, Asie centrale russe). Ses objectifs étaient davantage politiques et militaires qu'économiques : il s'agissait, certes, de faire de l'État russe une grande puissance moderne en augmentant ses ressources agricoles et minières, voire en créant de nouvelles régions industrielles ; mais il ne faut pas sous-estimer la volonté de ne pas laisser un vide géostratégique dangereux à proximité du rival britannique installé aux Indes, des masses humaines de la Chine et d'un Japon converti à l'impérialisme. Les transports ferroviaires constituèrent l'outil principal du contrôle et du désenclavement de ces périphéries.

En Sibérie, des centaines de milliers de paysans, issus généralement des vieux terroirs surpeuplés de la Russie d'Europe, vinrent en nombre croissant, du XVIII[e] au début du XX[e] siècle, mettre en culture les « terres vierges » aux sols riches du sud-ouest, celles qu'allait traverser le plus long transcontinental de la planète. Ce fut précisément la construction du Transsibérien, entre 1891 et 1907, qui accéléra le peuplement et la mise en valeur de l'est de l'Empire ; ainsi, le gisement du Kouznetsk, entre Ob et Ienisséi, fut ouvert avant 1914 pour fournir du charbon aux locomotives opérant sur la grande voie ferrée.

En Asie centrale russe, le Transcaspien réalisé entre 1880 et 1899 allait être relié au réseau européen, via Tachkent et Orenbourg, par le Transaralien dont la construction débuta en 1906. Les nouvelles lignes devaient faciliter l'expédition vers les centres industriels d'Europe de la laine et surtout du coton, l'« or blanc » du Turkestan russe ; dans cette zone peuplée, où la domination russe, récente, était mal acceptée, on avait à faire à une économie de type colonial. Au Kazakhstan l'exploitation du charbon de Karaganda fut également engagée avant 1914.

En Transcaucasie Bakou était devenu dans les années 1870 la capitale de l'« or noir » russe. Le site de la mer Caspienne avait assuré un temps à l'Empire tsariste le premier rang mondial pour le pétrole. Exploité par des capitaux essentiellement étrangers, le pétrole était acheminé vers la partie européenne ou exporté grâce au pipeline Bakou-Batoumi (sur la mer Noire). La Transcaucasie, elle aussi peuplée et remuante, représentait un autre exemple d'économie coloniale.

La mise en valeur de l'Asie russe demeurait donc limitée. La base économique de l'Empire tsariste restait européenne avec les centres métallurgiques ukrainiens et ouraliens et les régions d'industries diversifiées de Saint-Pétersbourg et de Moscou.

III. LA POLITIQUE STALINIENNE

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

À aucun moment de la période stalinienne n'apparut un véritable souci d'aménager le territoire ; on ne peut confondre cette politique qui consiste à répartir, de la façon la plus équilibrée possible, les activités et la population sur un espace géographique, avec une mise en valeur extensive, pour ne pas dire gaspilleuse, des ressources agricoles et minières dans de nouvelles sections du territoire. Cette absence est d'autant plus surprenante que, dans l'optique rationnelle qui sous-tend la notion de planification, la politique d'aménagement du territoire ajoute à la dimension temporelle du développement sa nécessaire insertion spatiale.

A. L'IMPACT GEOGRAPHIQUE DES PREMIERS PLANS QUINQUENNAUX

Les premiers plans visèrent à transformer l'URSS en une grande puissance industrielle et, grâce au développement de l'industrie, à élargir fortement la base sociale nécessaire idéologiquement au régime soviétique, la « classe ouvrière ».

Dans cette perspective, la priorité fut donnée à l'industrie lourde. La géographie industrielle s'enrichit un peu, mais en reprenant le modèle sud-ukrainien qui associait mines, sidérurgie et constructions mécaniques. La région ouralienne bénéficia largement des deux premiers plans quinquennaux. Ses techniques se modernisèrent avec la disparition totale de la fonte au charbon de bois, que remplaça le charbon de terre acheminé en partie du gisement du Kouznetsk, distant de 2 225 kilomètres, dans le cadre du combinat UKK. Magnitogorsk, au cœur d'un énorme gisement de minerai de fer, allait devenir avec son vaste complexe sidérurgique intégré le symbole de la nouvelle industrie soviétique. Ainsi, la capacité de production de fonte et d'acier fut considérablement accrue dans l'Oural et surtout on y développa, comme dans le sud de l'Ukraine, les constructions mécaniques. La région du Kouznetsk (Kouzbass) augmenta considérablement son importance non seulement pour le charbon (plus de 20 millions de tonnes en 1940 contre moins d'1 million en 1913), mais aussi pour la fonte et l'acier, bases du développement des constructions mécaniques. Le modèle était semblable à celui de l'Oural avec le problème commun de l'absence d'autonomie : le Kouzbass et l'Oural dépendaient l'un de l'autre pour une partie de leurs approvisionnements, les wagons chargés de charbon à l'aller revenant avec du minerai de fer ; mais le plus grave était que l'acheminement sur une aussi longue distance de produits pondéreux, d'un grand encombrement et d'une valeur médiocre, tendait à augmenter inutilement les coûts de fabrication des produits sidérurgiques, tout en contribuant à saturer l'artère vitale du Transsibérien. Une nouvelle région du même type apparaissait autour de Karaganda, une ville nouvelle du Kazakhstan, riche en charbon ; un autre combinat fut créé avec l'Oural pour fournir au site de Karaganda le minerai de fer qui lui manquait et compléter les dotations en charbon de la sidérurgie ouralienne. Le ravitaillement en eau freina aussi le développement industriel de cette République, par ailleurs riche en non-ferreux, dont les importants gisements de cuivre proches du lac Balkach. L'Asie centrale bénéficia aussi de la transformation sur place, principalement à Tachkent (Ouzbékistan), d'une partie du coton. Pour le pétrole le Deuxième Bakou, près de Perm, à l'ouest de l'Oural, découvert en 1929, donna ses premiers barils la dernière année du 1er plan, en 1932, mais ce fut seulement en 1939 que fut décidée une exploitation intensive.

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

Ces modifications de la géographie économique, avec « la concentration de la croissance industrielle sur un petit nombre de pôles interdépendant et séparés par de longues distances » (Dominique Hamon, *Économie contemporaine. Géographie de l'URSS*, Delagrave, 1990), augmentaient sensiblement la demande de transport, au risque de provoquer des tensions sur le réseau existant. Or durant le premier quinquennat, l'effort consenti pour le développement de ce secteur resta curieusement limité. Il s'amplifia ensuite, puisqu'en 1940 le réseau ferroviaire avait progressé de 25 % par rapport en 1913. Les voies ferrées continuèrent à jouer un rôle majeur tant pour les marchandises que pour les voyageurs. La principale voie nouvelle fut en 1931 le Turksib qui, par Alma Ata au Kazakhstan, relia l'Ouzbékistan au Kouzbass et donc, à la hauteur de Novosibirsk, à l'axe structurant du Transsibérien. De nouveaux canaux, pour le creusement desquels les « zeks », les détenus du « Goulag », furent largement mobilisés, étaient entrés en service avant 1939 : canal Staline, entre mer Blanche et Baltique, terminé en 1933 ; canal Moskova-Volga qui, à partir de 1937, fit de Moscou un grand port fluvial.

Mais ce fut au nord de l'URSS que se manifesta le plus clairement avant 1941 le volontarisme de Staline, pour ne pas dire sa mégalomanie. La difficile et coûteuse mise en valeur des « pays arctiques » à laquelle la population des camps fut également associée reposa en partie sur les travaux de l'Institut arctique et du Service d'État pour l'exploration de la voie maritime du nord, puis son exploitation à partir de 1935. Outre les bases militaires, des centres miniers commencèrent à s'ouvrir : nickel et phosphate de la presqu'île de Kola ; cuivre, nickel, platine et cobalt autour de Norilsk, ville nouvelle créée par les « zeks » en 1935 sur le cours inférieur de l'Ienisséi ; charbon de la Petchora et de l'Ousa au nord-est de la Russie du nord, dont l'évacuation nécessita la construction d'une nouvelle voie ferrée au prix de la mort de milliers de déportés, mais qui allait se révéler fort utile durant la Seconde Guerre mondiale pour approvisionner le bassin de Moscou. Un processus d'industrialisation à partir des ressources locales ou de la situation maritime entraîna la forte croissance démographique de Mourmansk et d'Arkhangelsk. Le développement d'une agriculture « arctique » exprima la dimension « prométhéenne » donnée à la conquête des « terres vierges » : cultures sous serres chauffées avec l'électricité produite par des éoliennes ; recherches rarement fructueuses de Lyssenko et de ses élèves sur le croisement de salades avec des lichens, sur la mise au point de variétés de pomme de terre ou de céréales adaptées à l'Arctique.

B. L'APPORT DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE ET DE LA RECONSTRUCTION

Le développement du sud et de l'est de l'URSS fut accéléré par l'invasion du pays par les forces réunies par Hitler en juin 1941. En effet, l'Union soviétique fut privée en quelques semaines d'une grande partie de ses ressources agricoles et minières et de son potentiel industriel, notamment du fait de la perte de l'Ukraine. Des deux principales villes industrielles, Moscou et Léningrad, la première fut menacée de tomber jusqu'à la fin de 1941, la seconde fut assiégée jusqu'au début de 1944. Des centaines d'usines furent démontées dans les deux cités et reconstruites loin des zones de combat sur la Volga, dans l'Oural, en Sibérie. Ce fut

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

surtout la partie orientale de l'URSS qui bénéficia de ce gigantesque transfert, ainsi que de la construction de milliers de nouvelles usines. L'Oural compensa largement la perte de la base sidérurgique ukrainienne ; l'industrie traditionnelle du cuivre fut fortement sollicitée par l'effort de guerre, tandis que la production d'aluminium, désormais utilisé par l'aéronautique, commençait son essor grâce aux disponibilités en bauxite et en électricité. Le Kouzbass, tout en augmentant fortement sa production de charbon et d'acier, transforma à partir de 1943 la bauxite de l'Oural en aluminium à Novokouznetsk ; les constructions mécaniques, matériel ferroviaire et surtout armement, enrichirent le tissu industriel. Le bassin de Karaganda fut relié à l'Oural par la nouvelle voie Karaganda-Magnitogorsk ; l'exploitation de gisements de fer kazakhs permit de renforcer la base de la sidérurgie ; mais le tissu industriel resta peu diversifié. Krasnoïarsk, sur l'Ienisséi, devint une ville industrielle, relais entre le Kouzbass et la Baïkalie ; cette dernière, autour d'Irkoutsk, entama son essor grâce au charbon de Tchéremkhovo et à l'hydro-électricité, employée pour la filière bois-papier et la production d'aluminium. On commença en 1943, pour des raisons plus militaires qu'économiques, la construction d'un nouveau Transsibérien plus au nord, le Sevsib, pour doubler la branche orientale du premier ; 1 130 kilomètres de voies allaient être posés en 10 ans, à partir de la côte sibérienne, avant que le chantier ne s'arrêtât de 1958 à 1974. L'Extrême-Orient soviétique confortait ainsi le développement amorcé dans l'avant-guerre avec, notamment, la création en 1933-1935, sur le bas Amour, de Komsomolsk.

Au total, entre 1940 et 1945, la part des régions de l'est, hors Ouralie, devint essentielle pour le charbon, s'élevant de 28,7 % à 40,5 % ; malgré la médiocrité des ressources en minerai de fer (5,2 % de la production nationale en 1945 contre 1,7 % en 1940) la contribution des régions orientales au total soviétique doubla pour l'acier (21,2 % contre 10,6 %). Elle progressa de 6 % à 13,8 % pour le pétrole (au nord-est de la Caspienne, mise en service du gisement de l'Emba relié par voie ferrée à l'Oural) et de 9,2 % à 20,1 % pour l'électricité. Quant à l'Ouralie, les efforts faits pour mettre en valeur les médiocres ressources locales lui permirent de passer de 7,2 % à 17,2 % de la production soviétique de charbon, tandis que la progression était spectaculaire (67,8 % contre 27 %) pour le minerai de fer, compensant la perte des gisements ukrainiens ; le constat et l'explication sont les mêmes pour la sidérurgie dont la part bondit de 21,4 % à 53 % ; grâce aux centrales thermiques et aux centrales hydrauliques, la production d'électricité, utilisée notamment pour transformer la bauxite locale, représentait en 1945 28,4 % du montant soviétique au lieu de 12,9 % en 1940 ; le passage de 5,5 % à 9,2 % pour le pétrole montrait par contre que le Deuxième Bakou restait encore incomplètement exploité. Les régions arctiques furent également stimulées : recours accru aux bassins charbonniers de la Russie du nord, bien desservis par la ligne Vorkouta-Kirov ; exploitation du gisement pétrolier d'Oukhta dans la même région.

Si la guerre fut un désastre humain et économique, ses effets géographiques furent largement positifs. Mais malgré la tendance au rééquilibrage de l'espace soviétique force est de constater que les changements principaux se produisirent entre Moscou et le versant occidental de l'Oural et que cette région située à la périphérie du « cœur historique » continua à se développer au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'axe de la Volga, de Gorki à Stalingrad, devint une

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.

« rue d'usines ». D'autre part, la montée en puissance du Deuxième Bakou, centré sur Perm et la Kama, laissa vite présager une nouvelle grande région économique fondée sur le pétrole, le gaz naturel, la chimie. Ces évolutions confortaient la partie européenne de l'URSS.

C. LES DERNIERES ANNEES DE STALINE

La fin de la période stalinienne fut marquée par l'accentuation de la mégalomanie du dictateur communiste. C'est ainsi que le plan Davydov (1946) prévoyait de détourner une partie des eaux de l'Ob et l'Irtych vers la mer d'Aral ; on pensait ainsi modifier le climat de cette région en créant une vaste mer intérieure et pouvoir y étendre considérablement les zones irriguées. Il fut aussi question de barrer le détroit de Bering et d'arrêter le courant froid qui, issu de l'océan Glacial Arctique puis longeant la côte de la Sibérie orientale, est en grande partie responsable de températures anormalement basses l'hiver. On envisageait aussi de nouveaux transcontinentaux : outre l'achèvement du Sevsib, une ligne polaire devait relier la Baltique au détroit de Bering.

Mais, à part les travaux déjà évoqués du BAM, on se limita à un canal controversé, le canal Lénine entre Don et Volga (1952) et au début des travaux du Yougsib, nouvelle voie doublant au sud, entre le Kouzbass et l'Oural, le Transsibérien en voie de saturation. En effet, il fallut d'abord remettre en service, voire reconstruire de nombreux équipements, notamment ferroviaires ou hydro-électriques, dans la partie européenne de l'Union soviétique que la guerre avait ravagée.

Dans le domaine agricole, le plan stalinien de « transformation de la Nature » se traduisit d'abord par la reprise, en 1948, d'un projet remontant à la fin du XIX^{e} siècle, celui des « murailles vertes » : dans la zone des steppes, au sud de la bande des « terres noires », entre la Caspienne, le sud de l'Oural et la mer Noire, sur une superficie de plus d'un million de kilomètres carrés, des rideaux d'arbres seraient mis en place, afin d'arrêter les vents desséchants et de réduire l'érosion éolienne. Mais les chiffres donnés par les autorités en 1965 ne correspondaient même pas au dixième des objectifs de 1948. L'accent fut mis aussi sur l'irrigation en prolongeant la politique des années 1930. Faute de réaliser le projet de mer intérieure, on combina les prises sur les cours d'eau d'Europe ou de l'Asie occidentale et la création de barrages-réservoirs en plaine, le long des fleuves, ou plus rarement dans les montagnes. Si les superficies irriguées continuèrent à s'étendre d'une façon dynamique, souvent au profit des cultures cotonnières, les conséquences en furent à terme désastreuses : perte d'eau considérable avec la forte évaporation estivale ; baisse accélérée du niveau de la mer d'Aral ; salinisation des sols. Enfin, on gaspilla encore des capitaux pour l'agriculture « arctique ».

On continua à utiliser la main-d'œuvre du « Goulag » pour exécuter ces grands travaux pharaoniques ou mettre en valeur l'Asie centrale, la Sibérie et l'Extrême-Orient soviétique ; ce fut dans les dernières années de la vie de Staline que la population des camps atteignit son apogée avec de 12 à 15 millions de personnes détenues sur plus de 160 sites. S'y ajoutèrent les déportations de peuples jugés coupables de collaboration et les camps de prisonniers de guerre. Mais en 1945 le retour de la paix priva l'Oural, le Kouzbass et d'autres régions industrielles

Extrait gratuit de document, le document original comporte 22 pages.