

## QUAND VLADIMIR POUTINE SE FAIT GÉOGRAPHE...

[Jean Radvanyi](#)

La Découverte | « [Hérodote](#) »

2017/3 N° 166-167 | pages 113 à 132

ISSN 0338-487X

ISBN 9782707197221

DOI 10.3917/her.166.0113

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-herodote-2017-3-page-113.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour La Découverte.

© La Découverte. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

# Quand Vladimir Poutine se fait géographe...

*Jean Radvanyi*<sup>1</sup>

« La géographie est une des bases de la formation des valeurs patriotiques, de l'identité et de la conscience nationales et culturelles. »

V. Poutine, discours à la Société de géographie, 27 avril 2017.

En novembre 2009, la vénérable Société russe de géographie (RGO)<sup>2</sup> fit l'objet d'une véritable OPA politique. Sergueï Choïgou (alors ministre des Situations d'urgence, devenu depuis ministre de la Défense) se porta à sa tête, alors que Vladimir Poutine devenait le président de son comité de parrainage<sup>3</sup>. Pour cette institution alors en déshérence, on peut parler d'une seconde naissance. Incité par ses deux prestigieux présidents, l'afflux de subventions d'État et de nombreux sponsors permirent à la RGO de relancer des programmes de recherche et des expéditions en particulier dans les régions sibérienne et arctique, et de multiplier livres et films selon leur double mot d'ordre : « aider les gens à découvrir la Russie » et « inspirer un amour » pour ce pays.

L'intérêt de V. Poutine pour le patrimoine naturel de son pays n'est plus à démontrer. On se souvient de sa présence très médiatisée sur tous les fronts de la défense des espèces menacées, des tigres de l'Oussouri aux léopards du Caucase,

---

1. Professeur à l'Inalco, codirecteur du CREE (Centre de recherche Europe-Eurasie).

2. RGO, fondée en 1845 : <<http://www.rgo.ru/en>>.

3. La composition de ce comité de parrainage est extraordinaire : outre le président, on y trouve deux ministres (Défense et Affaires étrangères), la présidente du Parlement et le maire de Moscou, cinq responsables de l'administration présidentielle, vingt-six des principaux oligarques et dirigeants des plus grandes entreprises russes, deux ou trois recteurs et trois étrangers, le prince Albert de Monaco, le P-DG de British Petroleum et un éditeur mécène des recherches en Arctique.

en passant par son vol en ULM avec des grues migratrices. Mais il est clair que cet engouement présidentiel a d'autres arrière-pensées. Tout en participant du programme de remobilisation de la société russe autour des mots d'ordre du retour à la puissance et de la mobilisation patriotique, il accompagne une réflexion stratégique de long terme sur l'organisation et les modes de valorisation du territoire russe. En 2010, l'expédition du Président au volant d'une Lada jaune sur des routes de Transbaïkalie à peine achevées pointait la faiblesse préoccupante des liaisons terrestres avec l'Extrême-Orient russe. L'insistance portée sur les recherches en Arctique va de pair avec l'intensification de la présence russe, économique et militaire, dans ces mers convoitées.

Staline avait marqué son intérêt pour la géopolitique appliquée en modifiant sur des points essentiels les frontières du pays (Kaliningrad, Carélie, Oujgorod, Bessarabie, Kouriles). L'actualité récente montre que Poutine tient à son tour à marquer son passage. Après la conclusion d'accords frontaliers stratégiques avec la Chine (2005) puis la Norvège (2010), il a relancé les pourparlers sur le traité de paix avec le Japon, signifiant que son pays serait prêt à renégocier tout ou partie des îles Kouriles contestées. Et l'annexion de la Crimée, en 2014, rappelle que la géographie présidentielle n'est pas qu'une science théorique. De fait, par ses multiples décisions de modernisation et de renouvellement des infrastructures, par la mise en œuvre d'une politique régionale en partie adaptée aux défis géostratégiques du pays, les deux décennies de pouvoir poutinien vont marquer profondément l'approche russe du territoire.

### **Rapprocher les régions, consolider le territoire**

L'hétérogénéité du territoire russe – qu'elle soit physique (éloignement, disparité des potentiels naturels), démographique, ethnique ou économique – n'est plus à démontrer.

Sur un plan purement fonctionnel, l'immensité du territoire est telle que de nombreux dirigeants, à Moscou comme en régions, ressentent un besoin de cohésion, de rapprochement. La décision prise en 2011 de réduire le nombre de fuseaux horaires russes de onze à neuf visait justement à faciliter les liaisons entre les administrations régionales et la capitale. Mais cette mesure symbolique ne pouvait guère influencer sur les inégalités très concrètes des régions en termes d'infrastructures de transport et d'accessibilité, une donnée essentielle qui explique à la fois l'apparition de certains axes structurants et de fragilités menaçant l'unité même du pays. Le géographe russe Vladimir Kaganskii écrit à ce propos :

Un élément important d'une région est sa cohérence, les liaisons de son territoire. La Fédération de Russie est beaucoup moins bien « liée » que chacune de ses parties. Sur son territoire se croisent de nombreuses régions nodales mais aucune ne correspond à la Fédération dans sa totalité. La préservation de la Russie en tant qu'entité étatique exige de grands efforts permanents. L'ouverture du pays a rendu évidente l'attraction d'une grande partie de son territoire vers l'extérieur<sup>4</sup>.

De fait, à la fin de l'époque soviétique, la carte des grands réseaux de transport souffre de multiples faiblesses qui accentuent l'hétérogénéité du territoire russe. Les frontières des républiques fédérées devenues, après 1991, des frontières d'États, on comprend alors que plusieurs axes ferroviaires majeurs empruntent des territoires étrangers : c'est le cas de la voie Moscou-Rostov-Sotchi qui passe par Kharkov en territoire ukrainien ou du vieux Transsibérien qui pénètre sur plusieurs dizaines de kilomètres au Kazakhstan. Les chemins de fer russes entreprennent de construire des voies de contournement, qualifiées de « stratégiques », afin d'éviter – ce fut immédiatement le cas en Ukraine – que les convois soient contrôlés par des douaniers sourcilieux. Plusieurs régions du grand Nord ou d'Extrême-Orient sont très mal reliées au reste du pays, faute de routes ouvertes toute l'année ou de voies ferrées. L'expédition en Lada de Poutine entre le lac Baïkal et l'océan Pacifique est loin de n'être qu'un coup médiatique. Il pointe du doigt l'importance que revêt l'essor de ces nouveaux axes pour assurer à la fois l'unité du pays et le développement de ces régions orientales qui, alors que la façade Pacifique est appelée à jouer un rôle majeur dans le rééquilibrage entre parties européenne et asiatique, sont frappées par une véritable hémorragie migratoire. L'amélioration du réseau routier en Transbaïkalie, l'achèvement de la voie ferrée qui relie le BAM (Baïkal Amour Maguistral) à Iakoutsk et le projet de son prolongement vers Magadan s'inscrivent dans ce plan tout comme la relance des travaux ferroviaires dans le nord de la plaine de l'Ob.

S'ils concernent en priorité les défauts du maillage des réseaux vers le grand Nord sibérien et l'Extrême-Orient, ces travaux n'oublient pas la partie européenne. Après des années de tergiversations, le train rapide Sapsan qui permet de relier Moscou à Saint-Pétersbourg en 3 h 55 (il ne s'agit pas réellement d'un TGV en site propre) est inauguré en 2009 et l'on reparle de trains à grande vitesse vers Kazan ou Sotchi. La décision de concéder au privé une partie du chantier de l'autoroute M11 qui reliera les deux capitales et d'y introduire des péages a permis d'en accélérer l'achèvement prévu désormais en 2019. Mais, au-delà de ces exemples les plus spectaculaires et souvent cités, il ne faut pas oublier les centaines de travaux

4. V. Kaganskii, *Le Paysage culturel et l'espace soviétique habité*, Neprikosnovennyi Zapas, NLO, Moscou, 2001, p. 304.

réalisés dans tout le pays pour lever les obstacles et les points noirs qui étaient, à la fin de l'époque soviétique, le lot quotidien des transporteurs et des voyageurs : ponts manquants ou détériorés, entrées de villes anarchiques et absence à peu près totale de voies rapides et de rocades de contournement des centres urbains, provoquant autant de goulots d'étranglement. Sur tous ces plans, c'est un travail de fourmi qui est en cours, loin d'être spectaculaire mais qui peu à peu modifie en profondeur le fonctionnement de nombreuses régions. On a inauguré des dizaines de ponts sur les fleuves de la partie européenne, permettant de raccourcir de nombreux trajets et d'autres sont en construction sur l'Ob ou la Léna. On construit partout de nouvelles voies rapides, pas seulement à Moscou (les deux nouveaux périphériques intérieurs et les radiales de sortie) mais dans bien des régions périphériques comme la presqu'île de Kola (une rocade pour desservir Mourmansk et les ports civils et militaires au départ de la voie maritime du Nord), la voie rapide contournant le centre de Sotchi et desservant les sites des JO de 2014 ou encore les routes de la montagne caucasienne en Tchétchénie et au Daguestan qui permettent à la fois le contrôle et le développement de ces régions sensibles. La décision, prise immédiatement après l'annexion de la Crimée, de construire d'ici la fin 2018 un pont sur le détroit de Kertch, fait bien sûr partie de ces travaux stratégiques destinés à rendre plus cohérentes les liaisons interrégionales. Évidemment, le fait que la plupart de ces grands travaux soient confiés à des groupes proches de Poutine (celui d'Arkadi Rotenberg dans le cas du pont vers la Crimée) n'est pas anodin et la presse russe a souvent pointé du doigt les surcoûts qui résultent de ces contrats « amicaux » soupçonnés de faciliter la corruption fréquente dans les travaux publics et le BTP.

Parmi ces grands travaux, il faut mettre à part l'ensemble des nouvelles infrastructures portuaires de la Russie d'Europe et leur desserte qui modifie totalement la géographie de l'interface entre le pays et l'Union européenne.

### **Entre mer Baltique et mer Noire, le développement spectaculaire des infrastructures russes**

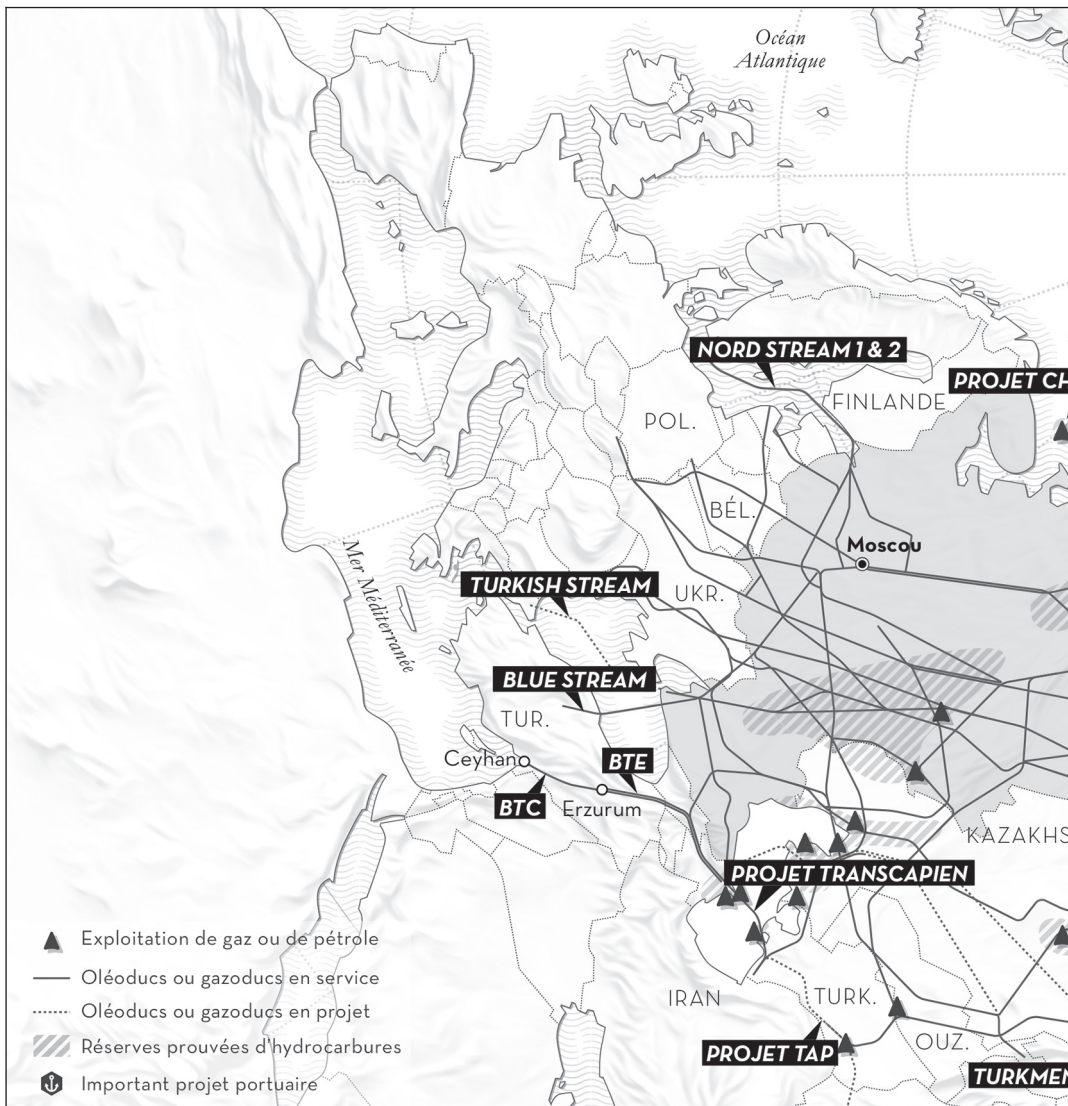
Après 1991, alors que la Russie cherchait à réaffirmer son influence sur les anciennes républiques soviétiques vite qualifiées à Moscou d'« étranger proche », elle dut gérer toute une série de dépendances croisées qui découlèrent de l'éclatement de l'URSS, tant avec les pays d'amont (ceux qui dépendent d'elle pour leurs exportations, en particulier les États d'Asie centrale totalement enclavés, nous y reviendrons) que d'aval (ceux par qui transitent ses propres exportations).

Les autorités soviétiques avaient organisé l'exportation d'hydrocarbures et de nombreux autres produits, charbon, engrais, bois, produits chimiques et

métalliques ou encore l'importation de bauxite, par un réseau de tubes et des terminaux portuaires qui impliquaient tous un transit par les républiques occidentales. Les tubes destinés à exporter le pétrole et le gaz des gisements pétroliers de la moyenne Volga puis de la plaine de l'Ob vers les clients de l'Union européenne passaient majoritairement en territoire ukrainien et biélorusse ou menaient aux ports baltes (Klaïpeda, Ventspils et le nouveau port de Tallinn) et ukrainiens (Nikolaev, Odessa) qui avaient été équipés et modernisés à cette fin. Du fait de leurs caractéristiques nautiques, Novorossiisk (sujet à des périodes de vents contraires) ou Saint-Pétersbourg (Leningrad), gelé une partie de l'année au fond du golfe de Finlande, ne jouaient qu'un rôle marginal en volume de fret. La définition des nouvelles modalités de transit va rapidement devenir un enjeu crucial, chaque nouvel État indépendant souhaitant profiter au mieux des infrastructures situées sur son territoire.

Les négociations tarifaires sur le transit sont d'autant plus compliquées que ces États d'«aval» sont à la fois des pays de transit et des acheteurs d'hydrocarbures. Mêlant ces deux dossiers, Moscou propose des prix de vente en dessous des cours du marché mais attend de ces rabais «amicaux» des concessions diverses. Les négociations complexes qui s'engagent au début des années 1990 associent systématiquement dans la prise de décisions techniques des questions politiques, comme l'amélioration du statut des russophones et l'accès à l'exclave de Kaliningrad dans le cas des États baltes, la participation aux instruments économiques et sécuritaires communs à la CEI (Communauté des États indépendants créée en décembre 1991) dans le cas de l'Ukraine. À cela s'ajoutent des pressions russes visant à acquérir des positions dans des secteurs stratégiques convoités, réseaux de transport et de distribution de gaz, centrales électriques ou raffineries par exemple. Très vite, cette politique provoque des tensions avec tous les voisins, y compris la Biélorussie pourtant alliée privilégiée de Moscou. Le summum de ces tensions fut incontestablement la série de conflits qualifiés de «guerres du gaz», survenus à partir de 2005 entre Moscou et Kiev quand, les deux protagonistes étant incapables de s'entendre sur les volumes et le prix du gaz acheté ou en transit, les Russes fermèrent momentanément ce robinet, mettant en péril l'approvisionnement de plusieurs pays européens.

Les Russes songèrent très tôt aux moyens de sortir de ces dépendances croisées. Dès décembre 1992, Boris Eltsine édicte un décret sur la renaissance de la flotte commerciale russe et, en octobre 1993, son gouvernement met au point un premier «Programme de développement des ports russes et de leur desserte ferroviaire», l'idée directrice étant de développer des voies alternatives (tubes et voies ferrées) depuis les gisements de la région de Petchora et du nord de la plaine de l'Ob jusqu'aux ports russes de la Baltique. Mais, faute de volonté politique et de moyens financiers, ce plan visant à diminuer le recours au transit par



ET GAZODUCS RUSSES



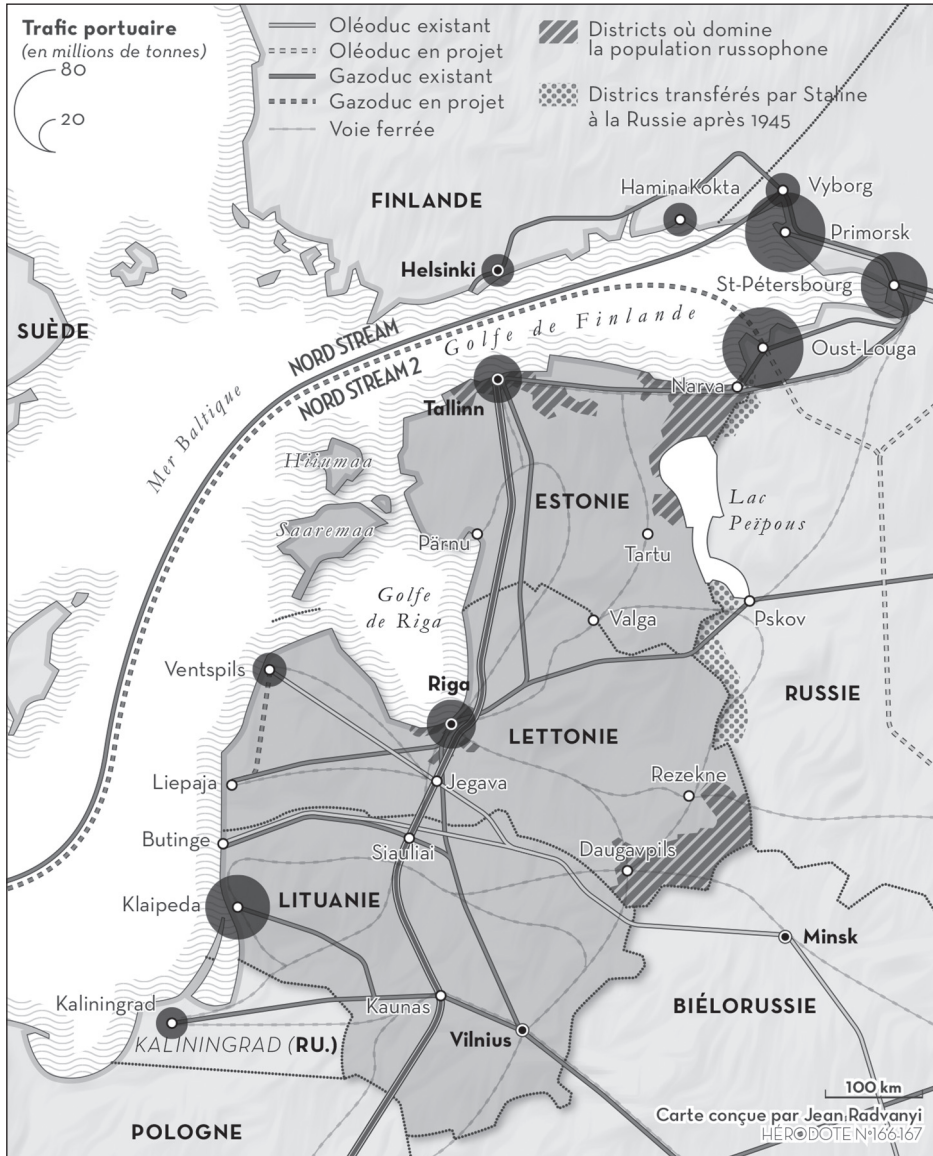


les États voisins n'est pas réellement suivi d'effet avant l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine. Ce dernier va bouleverser la donne en accélérant ces chantiers qui associent deux volets complémentaires. Il complète tout d'abord le réseau de tubes existant, permettant à la Russie de sortir peu à peu de la dépendance antérieure. Sur le flanc sud, c'est le *Blue Stream* (gazoduc sous-marin vers la Turquie inauguré en 2005). Sur son flanc nord, alors que l'on complète le *Baltic System* (les tubes reliant les gisements russes à la mer), il développe avec les Allemands (l'ex-chancelier Schroeder est nommé à la tête de l'opérateur, filiale de Gazprom) le gazoduc *Nord Stream* sous la mer Baltique, inauguré en 2011 entre Vyborg et Greifswald. Ces tubes permettent aux Russes d'exporter une partie de leur gaz vers l'UE sans passer par aucun pays de l'ex-URSS. Ils devraient en principe être complétés au sud, après les déboires du *South Stream* bloqué par les pressions de Bruxelles, par le *Turkish Stream* (dont la construction a commencé en 2017) et au nord par un *Nord Stream 2* dont le projet a été signé par les Allemands en 2014 en dépit de l'annexion de la Crimée [Radvanyi, 2017].

Le second volet de ce plan a consisté à développer toute une série de nouvelles installations portuaires, reliées par des voies ferrées elles-mêmes adaptées. Au nord, ce sont les avant-ports de Saint-Pétersbourg, qui vont peu à peu dépasser en trafic tous les ports de la Baltique orientale, Vyborg et Primorsk pour les hydrocarbures, Oust-Louga pour les autres frets (ouvert réellement en 2007, il dépassera les 100 millions de tonnes en 2017 et devrait être le point de départ de *Nord Stream 2*) et bientôt Bronka, un nouveau terminal containers construit à l'intersection de la rive sud du golfe de Finlande et de la rocade autoroutière construite sur la digue de Kronstadt. Cet effort spectaculaire rappelle les décisions de créer les avant-ports de Rotterdam ou Hambourg et représente une vraie rupture par rapport à la situation antérieure : le port de Kaliningrad est en effet devenu marginal du fait de sa coupure du territoire russe et le nouveau terminal containers qu'on y a développé dessert essentiellement les entreprises de la Zone économique libre locale. Quant au port de Saint-Pétersbourg, il est trop enclavé dans l'agglomération et devrait se recentrer sur le trafic passagers et quelques transports spécialisés.

Au sud, côté mer Noire, on assiste à une tendance analogue avec la modernisation accélérée de Novorossiisk (dont la partie militaire sera sans doute partiellement reportée à Sébastopol) devenu le premier port russe avec un trafic de 131 millions de tonnes en 2016 (contre environ 50-70 à la fin de l'époque soviétique). Mais c'est aussi l'essor de toute une série de nouveaux terminaux à Port Kavkaz (départ des ferries vers la Crimée), Taman, Touapse ou Rostov sur le Don. Les objectifs de ce double plan sont explicites. Ils consistent à réduire peu à peu tout transit par les États de l'« étranger proche » au bénéfice des nouvelles infrastructures russes. S'agissant des États baltes, V. Poutine a été particulièrement net en félicitant le président de Transneft venu lui annoncer la décision de supprimer, après 2018, tout

CARTE 2. – INFRASTRUCTURES RUSSES EN BALTIQUE



Herodote, n° 166-167, La Découverte, 3<sup>e</sup> trimestre 2017.

transit d'hydrocarbures russes par les ports des trois États baltes<sup>5</sup>. L'application élargie de ce vœu à l'ensemble des marchandises en provenance de ou vers la Russie renverserait totalement la logique géographique de cette région qui, depuis la création des ports hanséatique, s'est développée principalement comme interface entre l'Europe du Nord-Ouest et son *hinterland* russe. Une tendance similaire est en cours vis-à-vis de l'Ukraine ce qui aurait des conséquences dramatiques pour ce pays : outre la perte des bénéfices du transit, Kiev devrait renverser complètement la logique de ses approvisionnements en hydrocarbures ou payer au prix fort le gaz et le pétrole qu'il reçoit de Russie.

Par le développement spectaculaire de ses installations portuaires et logistiques (suivant ici la Biélorussie qui a pris les devants dans ce domaine au point de concurrencer les transporteurs russes sur leurs propres réseaux), la Russie est en train de rompre avec cette dépendance croisée qui était un des éléments déterminants de l'après-1991. Sur ses marges méridionales et asiatiques, cette stratégie doit être analysée dans la perspective d'une éventuelle meilleure insertion du pays dans le grand commerce mondial.

### **Au sud, un monopole d'influence contesté**

Après l'éclatement de l'URSS, la Russie semblait bénéficier d'une position favorable lui permettant de conserver son influence auprès des États de la Caspienne, tous enclavés autour de cette mer fermée. Du fait de la disposition des tubes, gazoducs et oléoducs, construits à l'époque soviétique, pratiquement tous les hydrocarbures qu'exportent les États d'Asie centrale (pétrole kazakh, gaz turkmène et ouzbek) transitent, fin 1991, par la Russie<sup>6</sup>. Il en va de même pour une partie du pétrole azéri du fait, cette fois, de la vétusté des tubes et voies ferrées passant par la Géorgie plongée alors dans la guerre civile et pratiquement, toutes les exportations en provenance de cette zone passent par les réseaux russes. Très vite pourtant, Moscou va se voir confronté à l'intervention de plusieurs nouveaux acteurs qui s'emploient à réduire cette mainmise. Ils bénéficient de l'attitude même des dirigeants russes qui, au-delà d'un usage naturel de cet avantage stratégique initial, tendent à imposer des pratiques qui vont être considérées par certains comme un abus de position dominante. Ainsi, le blocage de l'accord tarifaire sur le transit ou l'achat de gaz entre Moscou et Achkhabad va conduire, en 1997-1998,

5. « Rencontre avec le président de Transneft, Nikolai Tokarev », RIA Novosti, 12 septembre 2016.

6. La seule exception à cette date est un accord de swap gazier entre le Turkménistan et l'Iran, mais il est de faible importance.

les autorités turkmènes à réduire leur production au niveau de leur consommation intérieure faute de possibilité d'exportation<sup>7</sup>. Sans entrer dans le détail des pressions et négociations qui s'engagent alors et que l'on a pu qualifier de « nouveau grand jeu », on peut tirer quelques observations des vingt-cinq ans écoulés.

La stratégie de plus en plus active de plusieurs acteurs extérieurs va faire perdre définitivement à la Russie le contrôle total qu'elle exerçait sur ces ressources depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Ce sont d'abord les Occidentaux, États-Unis et Union européenne, qui créent des voies alternatives tant pour le trafic général de marchandises à destination du Caucase-Sud et de l'Asie centrale avec le projet Traceca<sup>8</sup>, que pour les hydrocarbures avec l'oléoduc BTC (Bakou-Tbilissi-Ceyhan), ouvert en 2006 tout comme son analogue gazier Bakou-Tbilissi-Erzurum. Tous ces projets s'inscrivent dans la politique américaine qui consiste à éviter tout transit par la Russie et par l'Iran, tout en favorisant le recul de l'influence russe (le « *Rolling back* » prôné par Zbigniew Brzezinski). Mais c'est Pékin qui va initier réellement le désenclavement de l'Asie centrale, devançant à la fois les Occidentaux et les Russes, en inaugurant un premier oléoduc du Kazakhstan vers la Chine (2005) puis un gazoduc depuis le Turkménistan (2009). Ces différentes réalisations sont autant d'éléments qui viennent briser le monopole d'influence russe : en créant des voies alternatives, elles permettent à ces pays de renégocier plus avantageusement les accords de transit bilatéraux avec Moscou, voire, partiellement, de se passer de l'intermédiaire russe<sup>9</sup>.

Cependant, les autorités russes ne restent pas inactives et s'emploient à maintenir ou renforcer certaines positions, au croisement de leur stratégie nationale dans le sud du pays et des inflexions de leur politique étrangère. Alors que la reconnaissance, en 2008, de l'indépendance des deux régions géorgiennes d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud contribue à fragiliser l'axe mer Noire-mer Caspienne financé par les Occidentaux, Moscou cherche à renforcer les infrastructures de l'ensemble de ses régions méridionales depuis le détroit de Kertch jusqu'au delta de la Volga. Un nouveau ministère « pour les affaires du Caucase-Nord » est créé en mai 2014 pour coordonner cette politique<sup>10</sup>. L'amélioration du réseau routier au Caucase-Nord,

7. Voir « Jouer avec de vieilles cartes : la menace d'une dépendance excessive du Turkménistan envers la Chine », CAISS-Expert, 7 avril 2017.

8. *Transport corridor Europe Caucasus Central Asia* ; lancé en 1993, il finance la modernisation des ports et voies ferrées entre le littoral géorgien de la mer Noire et les pays riverains de la mer Caspienne.

9. Dans le cas turkmène, Gazprom a refusé en 2016 les prix demandés par Achkhabad et décidé de ne plus acheter de gaz, plaçant le Turkménistan face à un nouveau péril, le monopole chinois sur ses exportations.

10. <<http://www.minkavkaz.gov.ru/ministry/about/>>.

déjà mentionnée, accompagne un redéploiement des bases militaires près de la frontière et toute une série d'investissements dans le tourisme (le projet de développement de stations de ski initialement lancé conjointement avec Nicolas Sarkozy) et le complexe agro-industriel. Retardé par la conjoncture économique, le projet d'un nouvel axe routier reliant la région de thermalisme des eaux minérales (sud du Kraï de Stavropol) à Sotchi par les cols du grand Caucase viendrait compléter utilement ce dispositif.

Dans le même temps, la Russie développe l'axe méridien qui la relie de plus en plus étroitement à ses partenaires du sud, la Turquie d'une part, en dépit des péripéties de ses rapports avec le président Erdogan, l'Arménie et l'Iran d'autre part. Les Russes ont veillé à améliorer leurs propres dispositifs en modernisant les tubes Kazakhstan-mer Noire et en créant sur cette dernière de nouveaux terminaux qui vont leur permettre à la fois de continuer à exporter du brut kazakh et d'augmenter les volumes de gaz russe livrés sur le flanc sud de l'UE grâce au *Blue Stream* déjà cité, bientôt complété par le *Turkish Stream* qui doit rejoindre la côte européenne de la Turquie. Plus à l'est, les dirigeants russes, alliés à Téhéran, ont contribué à retarder l'accord sur le statut définitif de la mer Caspienne, ce qui a bloqué *ipso facto* toute tentative de construire des tubes sous-marins qui auraient pu désenclaver l'Asie centrale vers le Sud-Caucase et, de là, rejoindre les projets européens comme le gazoduc Nabucco qui a dû être abandonné. Quoique l'importance de cette liaison demeure modeste, les Russes continuent par ailleurs de développer les voies terrestres et maritimes assurant leurs relations avec l'Iran et au-delà vers l'Inde dans le cadre du « corridor Nord-Sud », accord international initié en septembre 2000 et confirmé en mai 2002<sup>11</sup>. Dans l'attente d'un déblocage des négociations pour améliorer la liaison ferroviaire sur la rive occidentale de la Caspienne par le Daghestan et Bakou, c'est la voie maritime qui demeure prioritaire avec l'essor de nouveaux terminaux portuaires à Makhatchkala et surtout le développement du port d'Olia, dans la région d'Astrakhan, ouvert en 1997 et relié au réseau ferroviaire en 2004. Mais le trafic reste faible : environ trois millions de tonnes pour le « cluster » d'Astrakhan en 2016, autant à Makhatchkala.

### **Perspectives asiatiques : un balancement stratégique décisif**

La volonté russe de développer sa façade Pacifique et ses relations commerciales avec ses voisins asiatiques n'est pas nouvelle. Elle est affirmée dès 1986 par Mikhaïl Gorbatchev à Vladivostok, prolongée par Boris Eltsine après 1991.

11. Outre la Russie, l'Inde et l'Iran, les signataires sont l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, le Kazakhstan, la Syrie et Oman.

Plusieurs facteurs en retardent cependant la mise en œuvre. C'est d'une part la méfiance de ses partenaires qui attendent le règlement définitif des conflits frontaliers (c'est fait pour la Chine mais toujours en suspens pour le Japon) et s'inquiètent du renforcement de la présence militaire russe sur la côte Pacifique (redéploiement d'une partie des sous-marins nucléaires russes au Kamtchatka, nouvelles installations civiles et militaires dans les Kouriles...). C'est aussi le profond déficit d'infrastructures sociales, économiques et de transport en Extrême-Orient, un des facteurs de l'exode persistant vers la partie européenne du pays (entre 1990 et 2017, l'okroug fédéral Extrême-Orient a vu sa population baisser de 8 à 6,1 millions, soit une perte de près du quart de ses habitants). Tous les dirigeants russes, aussi bien à Moscou que sur place, sont conscients du risque qu'entraîne pour le pays le maintien d'une telle tendance négative face au dynamisme économique et démographique de la Chine où l'on continue de publier des cartes ou articles qui rappellent qu'une partie de ces régions ont appartenu dans le passé à l'Empire du Milieu... La redéfinition d'une politique de développement régional rejoint ici pleinement le tournant géostratégique vers l'Asie et V. Poutine va y jouer un rôle décisif avec des événements symboliques comme son voyage très médiatisé en Lada jaune (2010) déjà cité ou l'invitation à grands frais, en 2012, du sommet de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) à Vladivostok.

Comme entre l'isthme Baltique/mer Noire, ce redéploiement passe par une convergence de projets régionaux et internationaux. Comme au Caucase, leur mise en œuvre est désormais coordonnée par un nouveau ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient (Minvostokrazvitia), créé en 2012, signe de l'importance accordée à cette zone stratégique. La priorité va à la reconfiguration des réseaux de tubes et de terminaux portuaires destinés à la fois à assurer l'exportation d'une partie croissante des hydrocarbures de la plaine de l'Ob vers les clients asiatiques mais aussi à permettre la mise en production de nouveaux gisements sibériens, au nord du lac Baïkal (Kovykta) et en Yakoutie (Tchayandin). En quelques années, outre la modernisation des infrastructures de *Sakhaline 2*, on a construit l'oléoduc Sibérie orientale-océan Pacifique (VSTO), de Taïchet au nouveau terminal de Kozmino (dans le grand Nakhodka) et il est question d'achever, fin 2017, le gazoduc « Force de Sibérie », de Yakoutie à Khabarovsk et Vladivostok. Le projet d'oléoduc Altaï-Chine, pour l'instant en suspens, permettrait de réduire encore les distances de transport entre les gisements de l'Ob et la Chine.

Mais le projet le plus symbolique du changement de perspective russe dans ce domaine crucial qu'est l'exportation d'hydrocarbures est certainement celui de Sabetta, au nord-est de la péninsule de Yamal, où la compagnie russe Novatek (en association avec Total et le chinois CNPC possédant chacun 20 % des parts) construit un terminal gazier et une usine de liquéfaction de gaz. Un temps menacé

par les sanctions américaines visant à empêcher tout financement occidental des projets russes dans ce secteur, le chantier a été relancé en 2015 par la prise de participation (9,9 % des parts) du Silk Road Fund chinois qui permet de contourner l'interdiction de libeller les transactions en dollars. La situation de ce port sur la bouche de l'Ob, à proximité immédiate de la voie maritime du Nord, permettra aux Russes de livrer du gaz liquide aussi bien vers l'ouest et les clients traditionnels européens que vers l'est et les nouveaux clients asiatiques, même si cette part demeure pour l'instant inférieure aux achats de l'UE. Parallèlement, Moscou initie une stratégie de développement systématique des ports russes sur le Pacifique, de Vladivostok à Vanino et De Castrie, même s'il convient de rappeler que les plus importants (l'ensemble Nakhodka/Vostotchny, avec un trafic de 92 millions de tonnes en 2016) demeurent loin des géants chinois ou coréens qui avoisinent ou dépassent les 600-800 millions de tonnes.

Sur le plan régional, ces projets spectaculaires, modifiant profondément la logique du commerce extérieur russe en augmentant ses capacités d'exportation vers la zone Pacifique (rappelons que la Chine est, depuis 2010, le premier partenaire commercial du pays), vont de pair avec une nouvelle vague de projets de développement tous azimuts en Sibérie orientale et en Extrême-Orient. Si certaines propositions, comme celle d'attirer des migrants vers ces régions en leur offrant un hectare de terre arable, paraissent bien illusoire, la mise en place depuis 2014 d'un nouvel outil d'investissement, les Territoires à développement prioritaire (en russe TOR), pourrait s'avérer plus efficace. Ressemblant à s'y méprendre aux anciennes Zones économiques libres, les TOR bénéficient d'avantages proches : exemption d'impôt sur la terre et les bâtiments pendant cinq ans, impôts sur les bénéfices plafonnés à 5 %, assurance à 7,5 % et régime spécial de TVA et de douanes<sup>12</sup>. Fait capital pour les investisseurs, les résidents sont censés bénéficier d'un système d'enregistrement allégé et d'une diminution drastique des contrôles administratifs, un des principaux canaux de la corruption. Selon le ministre du Minvostokrazvitia, Alexandre Galouchka, en un peu plus d'un an, ces TOR ont attiré 470 projets d'investissements représentant 1 300 milliards de roubles (environ 20 milliards d'euros) qui doivent entraîner la création de 80 000 emplois<sup>13</sup>.

Cette mise à niveau des réseaux et des infrastructures de l'Extrême-Orient devrait peu à peu répondre au double objectif de Moscou qui est d'une part de donner un second souffle au développement de cette région aujourd'hui en crise

12. Voir J. Radvanyi, « Les paradoxes de l'Extrême-Orient russe », *Regards de l'Observatoire franco-russe*, Le Cherche Midi, Paris, 2015, p. 381-393.

13. Interview, *Izvestia*, 9 janvier 2017.

et, d'autre part, d'attirer vers le pays une partie du trafic Asie-Europe, ce que visaient déjà, à l'époque soviétique, le Transsibérien et le BAM. Ce rêve russe croise aujourd'hui le grand projet chinois de « Nouvelle route de la soie » (*One Belt, One Road* ou OBOR) et il est clair que V. Poutine compte profiter partiellement des investissements de Pékin dans ce domaine. Les Russes proposent en fait deux ou trois voies distinctes. Outre l'adaptation des deux voies ferrées transsibériennes, ils veulent développer les liaisons Chine-Russie d'Europe par le Kazakhstan et tablent enfin sur le lent essor du trafic sur la Voie maritime du Nord que le réchauffement climatique rendra peut-être commercialement rentable. Cependant, les investissements chinois liés à ce mégaprojet s'orientent davantage vers l'Asie centrale, l'océan Indien ou le sud de l'Europe qu'en Russie. On peut évoquer plusieurs facteurs à ce propos : c'est le retard russe en infrastructures que les autorités cherchent activement à réduire ; ce sont aussi les limitations bureaucratiques (les transporteurs se plaignent régulièrement des tracasseries douanières et des lenteurs techniques des ports russes) que redouble la corruption généralisée ; c'est enfin une méfiance politique réciproque qui demeure en dépit de l'accélération des échanges.

### **Logiques nationales et logiques mondiales, une intégration difficile**

Bénéficiant de la longévité exceptionnelle de Vladimir Poutine au pouvoir (près de vingt-cinq ans si, comme c'est probable, il est réélu pour un dernier mandat en mars 2018), cette série de chantiers et de réalisations lui aura permis d'infléchir de façon fondamentale la gestion, la perception même du territoire russe. Premièrement, le pays aura bientôt retrouvé une vraie autonomie dans le contrôle de ses exportations vers l'Union européenne en levant le handicap des dépendances croisées nées de l'éclatement de l'URSS. Deuxièmement, la Russie est en train de se doter des infrastructures qui lui permettront, même si ce processus s'étale sur deux ou trois décennies, de devenir une vraie puissance asiatique, rééquilibrant peu à peu le volume de ses échanges entre l'Union européenne et les pays de l'Asie-Pacifique. L'avenir dira si, ce faisant, les dirigeants réussiront à inverser la tendance inquiétante du déclin démographique de leurs régions orientales. Troisièmement, et c'est là une nouveauté stratégique notable, le pays cherche à s'affirmer comme une puissance maritime significative. Là encore, V. Poutine fait se rejoindre les intérêts de politique industrielle et de géopolitique en relançant par un programme fédéral plusieurs grands chantiers navals (Saint-Petersbourg, Severodvinsk et Vladivostok) tant dans le domaine militaire que civil (on prépare une nouvelle génération de porte-avions et de brise-glace nucléaires), en réactivant le secteur de la pêche et en tentant de reprendre une partie des bateaux de pêche et





PROJETS RUSSES



de commerce passés sous pavillon de complaisance, y compris les lignes de ferry ou de croisière. Même s'il n'a pas été fabriqué en Russie mais sur un chantier coréen, le lancement très médiatique, en juin 2017, du *Christophe de Margerie*, tanker brise-glace de nouvelle génération pour la route maritime du nord participe de ce redéploiement.

À ces chantiers matériels, il convient d'ajouter toute une série de dispositions destinées à conforter l'autonomie stratégique et territoriale russe dans plusieurs domaines d'un autre ordre mais absolument cruciaux. Après de longues années d'incertitude, le système GLONAS (équivalent russe du GPS américain) fonctionne sur l'ensemble du territoire. Dans le même temps, en obligeant les différents opérateurs nationaux et étrangers (fournisseurs de réseau mobile et Internet, banques, agences diverses) à entreposer l'ensemble de leurs données dans des centres de stockage en territoire russe, les Russes se dotent d'une série d'instruments fondamentaux qui fait d'eux une des seules puissances mondiales à pouvoir s'autonomiser du contrôle américain sur ces systèmes essentiels. Moscou a tiré sur ce plan la leçon de la menace qui lui a été faite quand, contrairement aux engagements formellement pris, on lui a signifié au cœur de la crise ukrainienne que les utilisateurs russes pouvaient être découplés du système d'échanges interbancaires SWIFT. Désormais, le pays disposera d'une capacité alternative aussi dans ce domaine.

Toutefois, si le président russe a réussi à impulser des tendances nouvelles qui viennent modifier de façon significative certains traits de l'organisation de l'espace russe et eurasiatique, deux ombres viennent ternir ce tableau. L'une s'inscrit dans la politique extérieure et concerne les rapports de la Russie avec ses voisins immédiats, ceux qu'elle qualifiait d'« étranger proche ». L'usage complexe et contradictoire de tous les mécanismes dont disposaient les autorités russes, instrumentalisation des conflits locaux depuis la Transnistrie jusqu'au Karabakh, pressions économiques et politiques par le jeu des tarifs sur les matières premières ou encore la reconnaissance de l'indépendance de deux régions géorgiennes et l'annexion de la Crimée, a provoqué des réactions très négatives chez la plupart de ses partenaires. Il a entraîné une détérioration sensible des rapports avec plusieurs des ex-républiques soviétiques, des États baltes à l'Ukraine et au Caucase. Certes, une des raisons de cette détérioration tient aux pressions exercées par les États-Unis et l'Union européenne qui contestent à Moscou toute velléité de maintien d'une zone d'influence, en dépit de leurs propres actions dans d'autres régions du monde. Mais la profonde méfiance ancrée aujourd'hui dans les opinions publiques et les élites dirigeantes de plusieurs voisins immédiats de la Russie est un véritable défi pour le Kremlin et la stratégie adoptée de sortie des dépendances croisées ne peut que renforcer ces tensions.

La seconde ombre de ce tableau concerne la politique régionale elle-même. Autant les grands choix de réorganisation de l'espace russe en ce qui concerne ses

connexions avec le monde sont clairs et répondent bien à une logique de dynamisation de ses échanges et de réaffirmation de sa puissance, autant la stratégie régionale demeure confuse.

Le retour à une politique très centralisée qui repose sur la prééminence des administrations fédérales sur tous les choix cruciaux et la suppression de l'élection des dirigeants régionaux prive les régions de l'essentiel de leur autonomie et de vrais mécanismes d'incitation. Au-delà d'une politique de développement tous azimuts énoncée de façon générale, le système continue de fonctionner en grande partie par le biais de programmes fédéraux administrés par le centre, et dont l'efficacité est en permanence mise en doute dans la presse. Dans les régions les plus sensibles, comme le Caucase, l'Extrême-Orient ou l'Arctique, ce contrôle passe par la mise en place d'administrations dédiées, ministère ou comité, qui interfèrent avec l'autonomie des pouvoirs régionaux. Ailleurs, l'action gouvernementale repose surtout sur un suivi pointilleux des situations sociales et politiques locales entraînant, quand cela s'avère nécessaire pour éviter des crises, des plans d'investissement d'urgence et le remplacement des gouverneurs décidé par le président. Par ailleurs, la volonté de maintenir le contrôle sur les secteurs les plus rentables dans chaque région a conduit au renforcement du rôle des « *siloviki* » (les « organes de force, FSB, ministère de l'Intérieur, procureure) dans la gestion économique entravant de fait les tendances à la diversification et le dynamisme régional. Au final, on constate que les régions frontalières, qui auraient dû bénéficier des effets de l'ouverture et de la réorganisation des infrastructures vers les partenaires extérieurs, ne profitent pas de ces mutations. Dans le même temps, le pouvoir ne parvient pas à enrayer la concentration exceptionnelle et déséquilibrée des activités politiques et économiques dans la région capitale tout comme il ne semble pas faire les choix nécessaires dans la définition de nouvelles hiérarchies régionales, par exemple dans le fonctionnement des « binômes urbains » qui marquent plusieurs régions du pays : Moscou vs Saint-Pétersbourg, Nijny Novgorod vs Kazan, Krasnodar vs Rostov sur le Don ou Krasnoïarsk vs Vladivostok...

En conclusion, le long passage de Vladimir Poutine à la tête de la Fédération de Russie aura été marqué par de profondes mutations dans l'organisation spatiale du territoire, en particulier dans ses connexions avec l'étranger. Bien au-delà des épisodes très médiatisés où le président se mettait en scène comme protecteur de la faune de son pays, ce sont les mesures très concrètes de modernisation des infrastructures et les programmes de développement des régions les plus sensibles et stratégiques, qui marqueront cet héritage. Toutefois, faute d'une stratégie régionale plus élaborée, ces mutations ne semblent pas éclaircir les choix qui se posent à l'intérieur du pays, notamment la déconcentration des activités hors de la région capitale hypertrophiée et la mise en œuvre d'une hiérarchie de pôles régionaux qui soutiendraient un développement spatial plus équilibré.

## Bibliographie

- BANDMAN M. et MALOV V. (2000), *Problemye regiony resursnogo tipa : programmy, proekty i transportnye korridory* («Problèmes des régions à ressources naturelles : programmes, projets et couloirs de transport»), Novosibirsk.
- FREIRE M.-R. et KANET R. E. (dir.) (2010), *Key Players and Regional Dynamics in Eurasia. The Return of the «Great Game»*, Palgrave, New York.
- MARCHAND P. (2016), *Atlas géopolitique de la Russie*, Autrement, Paris.
- RADVANYI J. (2017), «La façade balte-orientale : nouveaux enjeux, nouveaux défis», *Annuaire de l'Observatoire franco-russe*.
- RADVANYI J. (2002), «Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie», *La Russie, 10 ans après, Hérodote*, vol. 104, p. 38-65, La Découverte, Paris.
- RADVANYI J. et LARUELLE M. (2016), *La Russie, entre peurs et défis*, Armand Colin, Paris, 240 p.