

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSSIBÉRIEN *et l'affirmation du pouvoir central dans* *L'EXTRÊME-ORIENT RUSSE*

par Guillaume Girard

En Europe occidentale, la mise en place de chemin de fer à partir de la seconde moitié du XVIIIe siècle a considérablement changé le visage géoéconomique de cette région du monde. Néanmoins, malgré sa volonté d'occidentalisation de plusieurs aspects de sa société, la Russie reste réfractaire à l'implantation de cette nouvelle technologie sur son territoire jusqu'à la deuxième moitié du XIXe siècle. Pour comprendre l'essor subit du chemin de fer en Russie, il est primordial de s'arrêter aux causes qui expliquent la soudaine prise de conscience de Saint-Pétersbourg de la nécessité des chemins de fer pour assurer la gestion d'un empire aussi vaste et étendu qu'est l'Empire de Russie. Parmi ces raisons, les problèmes de communication et d'approvisionnement des populations et des armées de l'extrême Est de la Russie combinés à une pression extérieure croissante qui forceront la Russie à réagir afin de conserver ses possessions de Sibérie.

Nous verrons aussi de plus près le processus de mise en place d'un réseau ferroviaire s'étendant d'un bout à l'autre du pays. Durant cette période la construction se fait très rapidement, mais les ingénieurs et les

ouvriers font face à de nombreux problèmes géographiques et climatiques. Le train ne joue cependant toujours pas le rôle qu'il devrait assumer dans cette région, surtout en raison de lacunes dans sa construction, exécution des travaux trop rapide et trop économe. Toutefois, cela permettra au pouvoir central de jouer un rôle important dans la supervision des travaux et dans l'utilisation future de ce rail.

Enfin, nous dresserons un portrait du rôle joué par la ligne de chemin de fer transsibérienne dans l'affirmation de la Russie en tant que maîtresse de la Sibérie orientale jusqu'à la révolution bolchévique de 1917.

Les causes

La prise de conscience de la Russie

Cette prise de conscience de la part du pouvoir russe s'effectue surtout lors du déroulement de la guerre de Crimée qui oppose la Russie à une coalition franco-britannique. Soucieuses de prendre la forteresse de Sébastopol avant l'hiver de 1854, la France et l'Angleterre firent construire une voie ferrée de 20 milles qui reliait le front à l'approvisionnement de Balaclava. Cette voie joua un rôle essentiel dans la victoire de la France et de l'Angleterre sur la Russie. Si bien que pour l'historien Paul Hastings, cette défaite eut un rôle décisif dans la volonté de la Russie de développer ses chemins de fer. Malgré cela, il faudra attendre la commission de 1865 pour que le pays commence à se doter d'un réseau digne de ce nom. Cette commission insiste sur le rôle capital qu'a joué la ligne de transport entre

Moscou et Varsovie dans l'expédition de troupes pour mater la révolte en Pologne.

La situation en Sibérie

Dans les trois premiers quarts du XIXe siècle, la Sibérie est vue comme une possession lointaine et pratiquement désertique où le pouvoir impérial ne s'exerce que peu. Malgré la construction relativement hâtive, dans la deuxième partie du XVIIIe siècle, d'une route nationale jusqu'au lac Baïkal, les communications avec le centre de la Sibérie sont lentes et souvent impossibles, car « la route était une mer de boue et de poussière au printemps et en été, et de nids-de-poule en hiver. Son étendue en faisait un voyage hasardeux » rapporte Steven Marks. Toutefois, cette route nationale permet le transfert de Sibérie vers la Russie européenne d'une quantité non négligeable de blé et de céréales, ressources précieuses compte tenu des famines successives dévastant le pays à cette époque. La densité de la population est très faible et, en excluant la région à l'est du lac Baïkal, la Sibérie n'est constituée, en 1858, que de 2,7 millions d'habitants sur environ 11 millions de km². Parmi ces habitants, on compte environ 535 000 exilés de la Russie européenne par l'empereur et environ 30 % de la population totale se compose de tribus indigènes peu soumises à Saint-Pétersbourg. En comparaison avec la Chine du milieu du XIXe siècle qui se compose d'environ 420 millions d'âmes, la Russie a fort à faire pour assurer sa souveraineté sur les terres sibériennes. Michel Heller note que si la Chine est perçue comme immobile par les contemporains de Nicolas II,

une puissance en devenir menace l'extrême est de la Sibérie : le Japon. Nous reviendrons sur ce point lorsque nous aborderons les pressions extérieures. Ainsi, la Russie de la deuxième moitié du XIXe siècle n'a qu'une emprise partielle sur la Sibérie qui reste peu peuplée, peu accessible et dont le territoire est mis en danger par la présence de voisins très peuplés, eux, et constituant des puissances en devenir. De plus, au début des années 1890, la Sibérie vit une vague importante de régionalisme qui fait craindre une révolution menant à la séparation de cette dernière ; le pouvoir central se doit de réagir.

Les pressions extérieures

Toujours pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, les nombreux événements qui se déroulent dans le Pacifique ou sur ses abords font craindre à la Russie une guerre dans la région de Vladivostok. D'abord, une grande compétition faisait rage entre l'Empire de Russie et la Grande-Bretagne sur quelques points : cette dernière a joué un rôle primordial dans la guerre de Crimée et continue d'exercer, même après la fin de la guerre, une présence dans la mer d'Okhotsk et elle est en compétition directe avec la Russie dans ses possessions d'Asie centrale et d'Extrême Orient. En plus de la Grande-Bretagne, la Russie devait aussi faire face à la menace colonialiste du Japon qui cherchait à s'étendre de plus en plus sur le continent. Cette menace sera concrétisée par la guerre russo-japonaise de 1904-1905. Il est important de mettre en évidence le rôle indirect mais déterminant joué par le Canada dans la construction du transsibérien. En

effet, avec la complétion de la voie ferrée reliant la Colombie-Britannique à l'Océan Atlantique, l'achèvement de ce tronçon par le Canadien Pacifique en 1885, avait pour conséquence de diminuer le temps de voyage des troupes britanniques entre leur pays d'attache et la zone nord-ouest du Pacifique, faisant passer de 52 jours le temps de voyage par le canal de Suez à 37 jours à travers le Canada. Devant toutes ces menaces, le Transsibérien devait jouer un rôle stratégique dans l'affirmation et la défense de la souveraineté de l'Empire de Russie dans la région de l'extrême Est de la Sibérie puisque, comme élaboré plus haut, les moyens de communication sont lents et, cela constituera la cause suivante, Vladivostok a un besoin criant d'approvisionnement rapide et par voie terrestre pour éviter les ennuis d'un blocus portuaire.

Les besoins stratégiques

Devant les menaces extérieures, Vladivostok et la Sibérie en général deviennent des lieux stratégiques que Saint-Pétersbourg se doit de conserver et de défendre contre les éventuels opposants qui remettraient en cause son assise territoriale dans cette région du nord de l'Asie. Cependant, le port de Vladivostok n'est à peu près pas accessible par voie terrestre et son ravitaillement se fait exclusivement par la mer. Or la proximité du Japon et de la flotte anglaise du Pacifique font peser le risque de voir ce port bloqué et empêcher tout ravitaillement, entraînant ainsi la perte du principal port reliant Saint-Pétersbourg au Pacifique. Une seule solution s'impose à l'Empereur pour résoudre ce problème : construire une voie qui

permettra un ravitaillement par voie terrestre des villes de la Sibérie orientale, en plus d'étendre son influence en Mandchourie et en Corée, sans toutefois alarmer les Chinois. Outre cette nécessité, l'historien Sylvain Bensidoun relève que dans les « rapports de 1885 et 1886, le comte Alexis Ignatiev, gouverneur général de la Sibérie, [...] insiste sur la nécessité de construire en Sibérie des voies ferrées pour des raisons économiques et stratégiques ». Apparemment, ces rapports font prendre conscience à l'empereur Alexandre III de la négligence de Saint-Pétersbourg envers la Sibérie, mais quelques années s'écouleront encore avant d'entreprendre des actions concrètes.

La mise en place

Les différents segments

La construction du Transsibérien est acceptée par le Comité des ministres en février 1891 et le *cesarevitch* Nicolas profitera d'un voyage au Japon en mai de la même année pour poser la première travée du tronçon oriental Vladivostok-Khabarovsk. Cette partie, appelée le chemin de fer de l'Oussouri (près de 750 km), sera inaugurée en 1899 après avoir rencontré de nombreux problèmes. En tout, le Transsibérien, qui exclut la partie la plus occidentale de Moscou jusqu'à Iekaterinbourg, comportera six sections : celles de Sibérie occidentale, de Sibérie centrale, de Transbaïkalie, de l'Amour, de l'Oussouri et la Circumbaïkalienne. À ces

parties peut s'ajouter la ligne de chemin de fer de la Mandchourie qui remplacera un certain temps la partie suivant le cours du fleuve Amour.

La longueur du rail et la vitesse à laquelle il doit être construit ont eu des impacts néfastes sur l'exécution des travaux. Par exemple, les coûts ont été réduits au minimum acceptable, des tunnels ont été effacés du trajet pour réduire les dépenses, les rails ont été allégés, etc. Tous ces facteurs ont fait que la voie ferrée eut peu d'utilité au début de sa mise en activité. Le terrain difficile n'aidant pas, des segments entiers doivent être reconstruits, parfois même avant l'ouverture de la ligne ferroviaire. C'est le cas d'une bonne partie du segment longeant le fleuve Amour, car il était constitué de multiples plateformes qui, posées trop près de l'eau, sont emportées à la première crue.

Le rôle

La migration et de nouvelles terres

L'une des principales retombées du Transsibérien fut l'augmentation substantielle de la migration vers l'est de l'empire. Effectivement, Hastings rapporte que le rail permit une migration importante vers ces régions et la population passa de 5 846 000 âmes à 8 683 000 entre 1900 et 1909. Plus généralement, c'est près de 3,8 millions de personnes qui émigrent vers la Sibérie entre 1861 et 1914, dont 2 millions entre 1906 et 1914 selon les chiffres rapportés par Goryushkin. Contrairement à une croyance répandue, il s'agit en grande majorité de

paysans cherchant de meilleures conditions de vie et de meilleures terres que celles surpeuplées de la Russie européenne. D'ailleurs les émigrants et leur famille se voient accorder une réduction de 25 % sur un billet de 3^e classe. En plus de faciliter la circulation des migrants, le train, en Sibérie, a pour conséquence de permettre l'arrivée de machinerie agricole plus lourde et même l'installation à Omsk dès 1897 de firmes se spécialisant dans la production de machinerie agricole. Le Transsibérien stimule aussi l'exportation de matières premières et le développement industriel de la Sibérie, mais il est rapidement victime de son succès. Très vite la voie est congestionnée par le trop grand nombre de trains qui l'empruntent et « en 1904, une trentaine de gares d'évitement supplémentaires [sont ajoutées] pour diminuer la longueur des attentes des trains et pour augmenter le débit de la ligne. En 1905 on en ajoute 58 autres du fait de la guerre avec le Japon », selon Lamming. Un exemple de l'augmentation de la production est la poussée fulgurante de la quantité de grain produite ; dans la seule année de 1913, la quantité de grain produite en Sibérie augmente de près de 100 000 tonnes, toujours selon les chiffres de Goryushkin.

Tout cet arrivage de nouveaux venus a pour conséquence de faire diminuer énormément le pourcentage de la population indigène. En outre ces « colons » sont originaires de la Russie européenne et sont, la plupart du temps fidèles au pouvoir central atténuant de beaucoup la vague régionaliste de la Sibérie qui inquiétait ce même pouvoir avant la mise en place du Transsibérien. Mais dans ces migrations se trouve aussi un élément qui nuira au régime impérial en semant à travers la Sibérie le

germe des idées révolutionnaires qui mèneront à la crise de 1917, surtout par l'exil de prisonniers à travers la Sibérie. En somme, les migrations ont apporté une russification de la Sibérie et ont propulsé les productions agricole et industrielle de cette région immense, mais cela a aussi permis la dissémination des penseurs de la Révolution et de leurs idées.

La consolidation de l'autorité russe

Malgré les nombreuses difficultés rencontrées pendant sa construction, mais aussi dans les années qui suivirent, le chemin de fer qui parcourt l'est de l'empire dès la fin du XIXe siècle a été un instrument stratégique et de développement économique important. Au niveau stratégique, le pouvoir central était plus apte à répondre aux besoins militaires de l'extrême Orient russe tout en augmentant son influence dans des régions hors de ses frontières comme la Mandchourie et la Corée. Le train permettait aussi un meilleur ravitaillement de Vladivostok, le plus important port russe sur le Pacifique, et accélérail la circulation des troupes sur le territoire. Saint-Pétersbourg était ainsi plus apte à mater les divers soulèvements que pouvaient causer le régionalisme de Sibérie. Le Transsibérien remplissait ainsi très bien la vision nationaliste d'Alexandre III d'occupation du territoire. Alors que les pays d'Europe centrale et de l'Est voient leur population émigrer vers l'Amérique, la Russie réussit à garder chez elle ses migrants tout en augmentant son emprise par la religion et le mode de vie sur une partie de son empire qu'elle a toujours délaissée avant cette époque. Ces nouveaux colons occupent des territoires

de plus en plus vastes et de plus en plus situés à l'est alors que l'empire doit freiner la colonisation allemande dans ses possessions occidentales qui longent la frontière germanique.

Sur le plan économique, deux bénéfiques importants ressortent de l'arrivée du chemin de fer en Sibérie pour le pouvoir central. Le premier bénéfice est le bris des monopoles qui s'étaient mis en place en Sibérie depuis de nombreuses décennies. Ces monopoles, en plus de dicter les prix aux régions qu'ils desservaient, avaient pour habitude d'acheter en une seule fois les stocks nécessaires pour une année aux fournisseurs de Moscou, ce qui nécessitait une forte avance de crédit qui pouvait grandement nuire aux fournisseurs. Or, avec le chemin de fer, d'autres compagnies sont venues briser ces monopoles et ont entretenu des relations plus fréquentes avec les fournisseurs de Moscou, ce qui a permis une certaine stabilisation des marchés et de l'économie intérieure du pays. Le second bénéfice fut l'apparition de tendances dans les échanges entre les différentes régions de la Sibérie, entraînant donc une certaine spécialisation de la production. Cette spécialisation entraînait une croissance des secteurs touchés et favorisait le développement économique et industriel des régions, attirant ainsi de nouveaux colons et contribuait à la russification de la Sibérie.

Conclusion

En somme, la situation qui prévalait en Sibérie avant la mise en place du Transsibérien nécessitait une action du gouvernement central pour affirmer sa souveraineté à l'est des monts de l'Oural. Cette région ne disposait en effet que d'un réseau de routes mal entretenues qui restaient peu accessibles pendant une partie de l'année. En outre, d'autres puissances tant occidentales qu'orientales exerçaient une pression sur l'extrême Orient russe et mettaient en danger certaines possessions impériales de cette région. Ces puissances avaient d'ailleurs fait prendre conscience à Saint-Pétersbourg de l'importance stratégique du train pour le ravitaillement.

Tous ces éléments ont convaincu le gouvernement russe de commencer la construction d'un des plus grands ouvrages de l'époque moderne : une voie ferrée reliant Vladivostok à la Russie européenne. La construction se fait simultanément sur les 6 différents segments de la ligne, mais des difficultés géographiques, économiques, climatiques et techniques ralentissent les travaux et obligent souvent la reconstruction totale de plusieurs segments peu de temps après leur construction. À cette étape, le gouvernement central a joué un rôle de premier plan en fournissant les capitaux, la main-d'œuvre, le matériel et l'ingénierie nécessaires à la réalisation de ce projet.

Tout cela eut pour conséquence d'augmenter l'influence du pouvoir central dans ces régions éloignées à travers les migrations, le développement industriel et économique et la circulation plus rapide de troupes tout le long du chemin de fer, mais le chemin de fer a aussi jeté les bases d'une révolution en Sibérie en permettant un plus grand nombre d'exils vers ces terres lointaines.

Les références

BENSIDOUIN, Sylvain, *Alexandre III : 1881-1894*, Paris : SEDES, 1990, 333 p.

GORYUSHKIN, Leonid M., « Migration, settlement and the rural economy of Siberia 1861-1917 » dans WOOD, Alan ed., *The History of Siberia: from Russian Conquest to Revolution*, Routledge : London, 1991, pp. 140-157

HASTINGS, Paul, *Railroads: an International History*, Praeger Publishers : New York, 1972, 144 p.

HELLER, Michel, *Histoire de la Russie et de son empire*, Flammarion : Paris, 1997, 985 p.

LAMMING, Clive, *Les grands trains de 1830 à nos jours*, Paris : Larousse, 1989, 198 p.

MARKS, Steven G., *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850-1917*, Cornell University Press : Ithaca, 1991, 240 p.

WILL, Paul-Étienne, « De l'ère des incertitudes à la crise du système » dans BERGÈRE, Marie-Claire, BIANCO, Luciano et Jürgen DOMES, dir., *La Chine au XXe siècle : d'une révolution à l'autre (1895-1949)*, Paris : Fayard, 1989, pp. 9-43