

# De Pierre le Grand à Vladimir Poutine : géopolitique du territoire *intermétropolitain* Moscou-Saint-Pétersbourg

*Vladimir Pawlotsky*<sup>1</sup>

Composé d'une vingtaine de villes et villages répartis sur les 700 kilomètres qui séparent les capitales, le territoire intermétropolitain Moscou-Saint-Pétersbourg est, en matière de transport, le théâtre d'importantes mutations infrastructurelles. En tête des classements nationaux – démographique, économique et financier –, les deux villes totalisent 15 % de la population et concentrent plus d'un quart du PIB russe<sup>2</sup>. Les relier par des infrastructures de transport modernes est une priorité : depuis l'arrivée au pouvoir de V. Poutine en 2000, de nouveaux moyens de transport, sécurisés et aux coûts de construction et aux prix d'accès élevés, redessinent la carte et redéplient les flux de personnes et de marchandises sur le territoire intermétropolitain.

L'analyse de ces infrastructures – leurs processus d'élaboration et leurs impacts sur les territoires qu'elles traversent – nous permettra de saisir, d'une part, les enjeux de pouvoir qui préfigurent les relations entre Moscou et Saint-Pétersbourg et, d'autre part, la traduction de ces enjeux dans la géographie politique du territoire intermétropolitain. Pour ce faire, l'article entend mettre en perspective les étapes clés de l'histoire de l'aménagement du territoire survenues depuis le début du XVIII<sup>e</sup> siècle entre Moscou et Saint-Pétersbourg. Politique réelle de

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

1. Doctorant contractuel au Centre de recherches et d'analyses géopolitiques (CRAG) de Paris-VIII, chargé de travaux dirigés : « Pratique de la recherche » à l'Institut français de géopolitique (IFG).

2. En 2014, la ville de Moscou produisait 21,7 % des richesses nationales et Saint-Pétersbourg 4,5 % soit à elles deux 26,2 %.

HÉRODOTE

« grands travaux » ou simple « effet d'annonce », les dirigeants russes fidélisent ponctuellement une partie de leur électorat, grâce aux grands projets de réformes et d'aménagement : qu'en est-il de ces infrastructures au regard de l'histoire du territoire sur lequel elles s'inscrivent ?

### Les réminiscences géopolitiques des tracés

Lorsque Pierre le Grand (1672-1725) lance la construction de Saint-Pétersbourg en 1703 et en fait la capitale russe en 1712, il introduit le pays (selon l'expression employée par Vladimir Poutine lui-même) dans la grande famille européenne. Dès lors, les relations entre Saint-Pétersbourg et Moscou s'organisent dans une grande compétition fertile – politique, démographique, économique et culturelle –, chacune des villes produisant des dynamiques polarisantes, cherchant à attirer les forces vives de l'Empire [Marin, 2006]. De la construction de Saint-Pétersbourg naît – pour qualifier le territoire « entre les deux villes » – le concept d'*intercapitolien* [*mežstolič'e*<sup>3</sup>] auquel nous lui préférons *intermétropolitain* – sa déclinaison contemporaine – au vu des processus urbains actuellement à l'œuvre en Russie à Moscou et dans une moindre mesure à Saint-Pétersbourg [Kolossoff et O'Loughlin, 2004; Marchand, 2012].

#### Relier les capitales : l'impossible ligne droite

Pierre le Grand élabore en 1706, grâce à l'aide du mathématicien écossais Henry Farquharson, le premier tracé, aussi rectiligne que possible, d'un axe routier reliant Saint-Pétersbourg à Moscou. Finalisé selon les témoignages vers 1718, le premier axe intercapitolien<sup>4</sup> permet aux voyageurs de l'époque un gain de temps significatif [Bereelowitch et Medvedkova, 1996]. Néanmoins, cette route créée *ex nihilo* – hors des logiques démographiques et de l'aménagement territorial – se confronte rapidement au déficit de structures dédiées au ravitaillement, pourtant indispensables dans un voyage de plus d'un mois, les usagers étant dans l'obligation à leur départ, d'accumuler de grandes quantités de vivres [Issaev, 2008].

En cherchant à tracer un axe aussi rectiligne entre Moscou et Saint-Pétersbourg, Pierre le Grand entend déclasser Novgorod, « première » des capitales russes et

3. *Mežstolič'e* signifie littéralement « entre les capitales ». Le terme est employé par Tatâna Nefedova et Andrej Trejvič dans leur ouvrage de 2015 : *Voyage de Saint-Pétersbourg à Moscou, 222 ans après*.

4. Le qualificatif d'intermétropolitain étant un anachronisme pour le XVIII<sup>e</sup> siècle.

potentielle rivale de Saint-Pétersbourg dans la région. Elle occupe en effet depuis le X<sup>e</sup> siècle une place importante sur la route commerciale de la Baltique à la mer Noire, mais perd de son influence à la fin du XV<sup>e</sup> siècle suite à son rattachement à la Grande Principauté de Moscou. Elle reste jusqu'en 1724 un haut lieu religieux grâce à la présence des reliques d'Alexandre Nevski, date à laquelle elles seront déplacées dans la nouvelle capitale impériale par Pierre le Grand lui-même. En procédant ainsi, l'empereur affaiblit le rayonnement de Novgorod afin d'éviter toute compétition future avec Saint-Pétersbourg, plus septentrionale et à l'époque moins accessible.

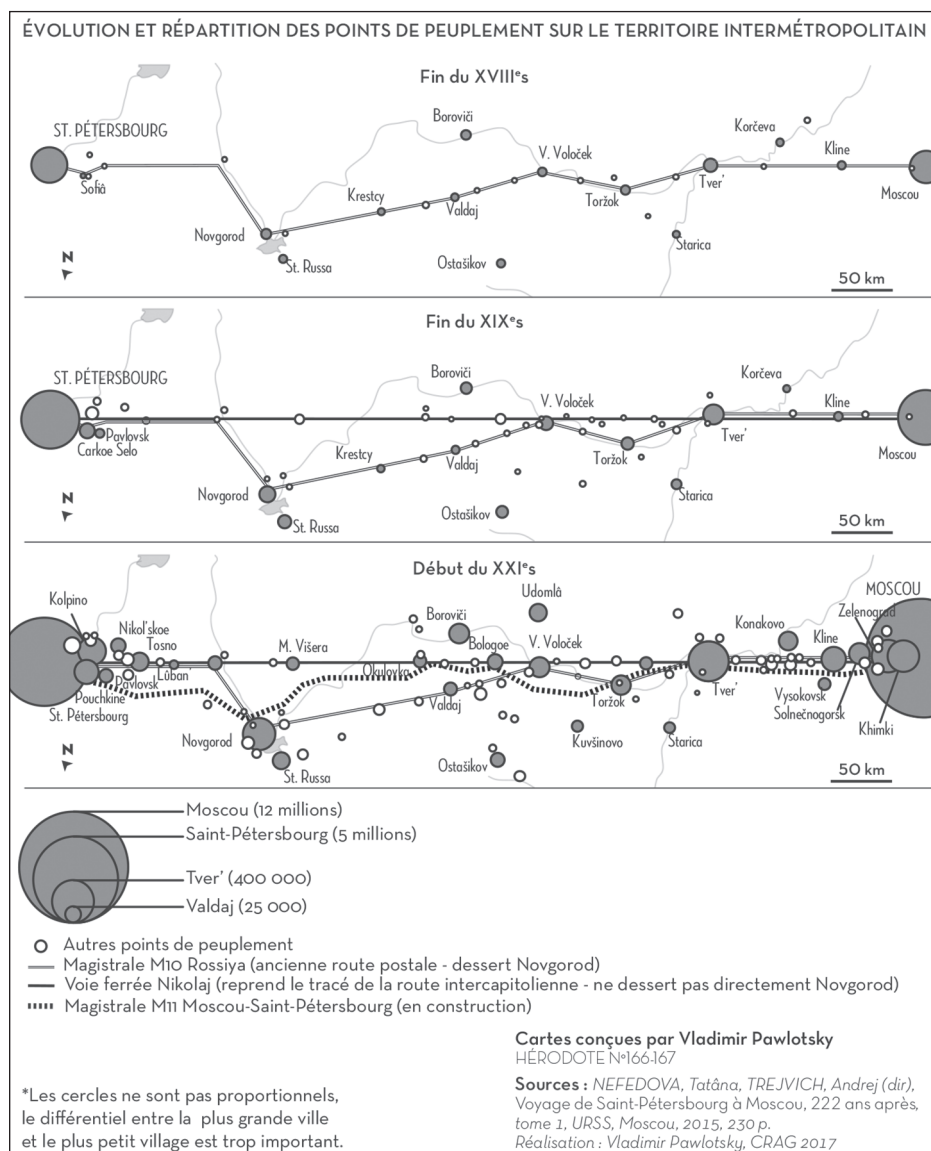
#### La route postale : ancrée dans la réalité géographique

Avant la construction de Saint-Pétersbourg et des infrastructures qui lui sont liées, préexistait une route postale dont le tracé permettait de desservir les multiples relais postaux. Hérités de l'empire de Gengis Khan (vers 1160-1227), ces relais postaux permettent alors aux dirigeants de transmettre les ordres aux troupes restées sur place, à plusieurs milliers de kilomètres [Claval, 1978 ; Lacoste, 2012] et ont marqué l'organisation de l'espace russe. En effet, sous le règne de Catherine II (1729-1796), en 1763, les projets de construction et de rénovation de l'axe intercapitolien pensé par H. Farquharson sont abandonnés au profit de la modernisation de la route postale, celle-ci étant moins rectiligne, mais davantage ancrée dans la réalité géographique des villes et villages. Elle posera d'ailleurs, à quelques écarts près, les jalons du tracé de l'actuelle Magistrale M10 « Rossiya » – l'une des autoroutes les plus empruntées du pays qui, depuis les capitales, dessert les grandes villes intermétropolitaines de Tver' et de Novgorod.

#### Le ferroviaire : une infrastructure hors-sol

Néanmoins, l'axe routier intercapitolien initié par H. Farquharson ressurgit dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que l'empereur Nicolas I<sup>er</sup> (1796-1855) entend relier par voie ferrée les deux capitales avec, ici encore, un tracé aussi rectiligne que possible. Ainsi, après l'ouverture de la ligne ferroviaire Saint-Pétersbourg-Carskoe Selo (« village des tsars », situé dans l'actuelle ville de Pouchkino à 25 kilomètres de Saint-Pétersbourg) permettant de relier la capitale impériale au palais d'été des tsars dès 1837, la seconde ligne de chemin de fer de Russie relie à partir de 1851 Saint-Pétersbourg à Moscou. Avec vingt-deux heures de trajet, six trains quotidiens, la ligne ferroviaire Nikolaevskaâ est, pour l'époque, l'une des plus longues du monde. Et si le réseau ferroviaire russe tarde à se développer par rapport aux réseaux britannique (dès 1801), français, américain, belge

CARTE 1. – LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :  
DEUX SIÈCLES D'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE INTERMÉTROPOLITAIN



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

et allemand, de nombreuses voies ferrées secondaires se connectent, par la suite, à l'axe principal intermétropolitain et jettent les bases de la structure réticulaire du ferroviaire russe occidental actuel.

### Moscou « recapitalisée »

En 1918, le pouvoir soviétique redonne à Moscou sa place de capitale de la République socialiste fédérative soviétique de Russie (RSFSR), et ce jusqu'en 1922, date à laquelle elle devient en outre capitale de l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS), puis en 1991 capitale de la Fédération de Russie. Le transfert de la capitale « dans les terres » à l'Est, pour certains dû à la proximité des forces armées allemandes, pour d'autres, à la menace révolutionnaire des masses ouvrières de Petrograd jugées bien plus virulentes que celles de Moscou [Bérard, 1993], marquera profondément l'antagonisme des deux villes. Cependant, si la rivalité entre les populations des capitales est un temps exacerbée, le projet d'une seule et même ville Moscou-Saint-Pétersbourg est imaginé vers la fin des années 1920. Les urbanistes songent alors à la construction d'une :

ville linéaire en osmose avec deux styles de vie rural et urbain, programmés ensemble parallèlement à l'artère qui lie l'usine et la ferme ; elle est conçue tel un ruban sans fin capable d'intégrer la géographie [...] qui peut prendre la forme d'un flux fonctionnel basé sur le développement du chemin de fer ou d'une trame modulaire verte, [...] d'une Moscou parabolique rejetant les zones industrielles en périphérie pour organiser un centre résidentiel vert réparti de part et d'autre d'un axe monumental, prolongé depuis le centre et orienté vers Leningrad [<http://www.regard-est.com>].

L'idée est abandonnée au profit des grands projets staliniens tels que les « sept sœurs », le développement du ferroviaire dans le « Grand Nord » ou du canal Moscou-Volga en 1937. Ce dernier permet d'ailleurs de relier la Moskova à la Volga puis à la Neva, autrement dit Moscou à Saint-Pétersbourg par voie fluviale. Moscou, désormais « port des cinq mers »<sup>5</sup>, confirme sa centralité et sa primauté sur sa concurrente. En 1941, le « siège de Leningrad » par l'armée allemande concrétise la peur des bolcheviks de 1917 de voir la capitale impériale prise par l'ennemi et il fallut 900 jours aux Soviétiques pour libérer la ville après que les infrastructures de transport entre les capitales eurent été coupées.

5. Moscou est relié par voies fluviales aux mers Blanche, Baltique, Caspienne, Azov et Noire.

### **Les infrastructures du territoire intermétropolitain, vitrine de la modernité et reflet d'une Russie à deux vitesses**

Lorsque V. Poutine accède à la présidence, il entreprend, à travers une politique de grands travaux, de rénover les infrastructures de transport du pays et, dans cette optique, formule avec le ministère des Transports en 2008 la « Stratégie des transports à l'horizon 2030 ». Celle-ci comprend deux scénarios évalués respectivement à 1 000 et 1 430 milliards d'euros. Les priorités avancées sont les suivantes : 1) multimodalité (création de *hubs*) ; 2) logistique (fret) ; 3) mobilité de la population ; 4) connexion internationale ; 5) sécurité et 6) diminution de l'empreinte écologique. La stratégie cible en premier lieu l'axe fédéral le plus emprunté du pays, l'axe nord-sud Moscou-Rostov-sur-le-Don (M4) suite à l'annonce du « méga-événement » sportif qu'ont été les jeux Olympiques de Sochi de 2014. Les autorités investissent alors massivement dans les infrastructures de transport entre Moscou et la région russe de la mer Noire, l'une des zones les plus touristiques de Russie.

Aussi, après l'annonce d'un autre méga-événement sportif, la Coupe du monde de football de 2018, il n'est pas surprenant que les autorités aient enclenché un processus de modernisation de l'axe Moscou-Saint-Pétersbourg, villes majeures comptant accueillir les matchs du Mondial. À la différence de l'axe Moscou-Rostov (M4), il ne s'agit pas seulement de rénover les infrastructures, mais bien de construire une nouvelle autoroute : cette fois-ci à péage, la Magistrale M11 est censée dédoubler le trafic de la M10 entre les capitales.

Après l'autoroute à péage M11, un autre projet de dédoublement – cette fois-ci ferroviaire –, la ligne à grande vitesse (LGV) Moscou-Saint-Pétersbourg fait l'objet, déjà en 1992 sous Boris Eltsine, d'importants débats. Jamais construite. Les autorités font cependant l'achat de plusieurs trains à grande vitesse (TGV) Sapsan<sup>6</sup>, rapides mais circulant sur la voie Nikolaevskaâ, celle-là même empruntée par les trains classiques intercités. En matière de ferroviaire, le curseur des autorités se positionne aujourd'hui sur le tronçon suivant, « vers la Chine », de Moscou à Ekaterinbourg (autre ville accueillant en 2018 des matchs du Mondial), désormais prioritaire depuis la mise en circulation du Sapsan entre les deux capitales.

6. Signifie « faucon pèlerin » en russe. Le Sapsan est le fruit de la coopération entre les autorités russes sous l'égide de la RZhD et l'entreprise allemande Siemens.

La Magistrale M11, chic et très chère

Imaginée dès le début des années 1970 et inscrite dans le GenPlan de Moscou, la Magistrale M11 est précocement envisagée comme palliatif des problèmes de circulation rencontrés sur la M10. Jamais réalisée, la M11 gagne en légitimité et ne ressurgit qu'en 2004 suite à un arrêté présidentiel<sup>7</sup>. En effet, le trafic de la M10 s'est amplifié pour plusieurs raisons : 1) le taux de motorisation de la Russie reste inférieur à la moyenne européenne mais progresse fortement depuis 2000 et 2) la perte de la majorité de la façade maritime baltique soviétique, suite à la déclaration d'indépendance des pays baltes en 1991, enclenche une recomposition du complexe portuaire russe et principalement dans l'oblast de Leningrad. Les ports russes de la Baltique font dès lors transiter un volume croissant de marchandises<sup>8</sup> [Marchand, 2012]. Il s'agit pour les autorités de proposer une nouvelle route fédérale, nécessaire à la constitution d'un arrière-pays doté en infrastructures modernes de transport. Son premier tronçon (43 kilomètres ouverts à la circulation en 2014), élaboré entre l'entreprise française Vinci, sa filiale russe North West Concession Company (NWCC) et la société publique en charge de la gestion des autoroutes de Russie, prévoit à la sortie du périphérique moscovite (MKAD) de faciliter l'accès à l'aéroport international Šeremet'ev (le deuxième de Russie) et aux villes de banlieue et quartiers avoisinants que sont Khimki et Zelenograd. Le prix d'accès moyen annoncé est de 3,6 roubles par kilomètre<sup>9</sup> et, rapporté aux 700 kilomètres qui séparent Moscou de Saint-Petersbourg, portera le prix du voyage à plus de 2 500 roubles en moyenne par véhicule (carburant et usure du véhicule non compris).

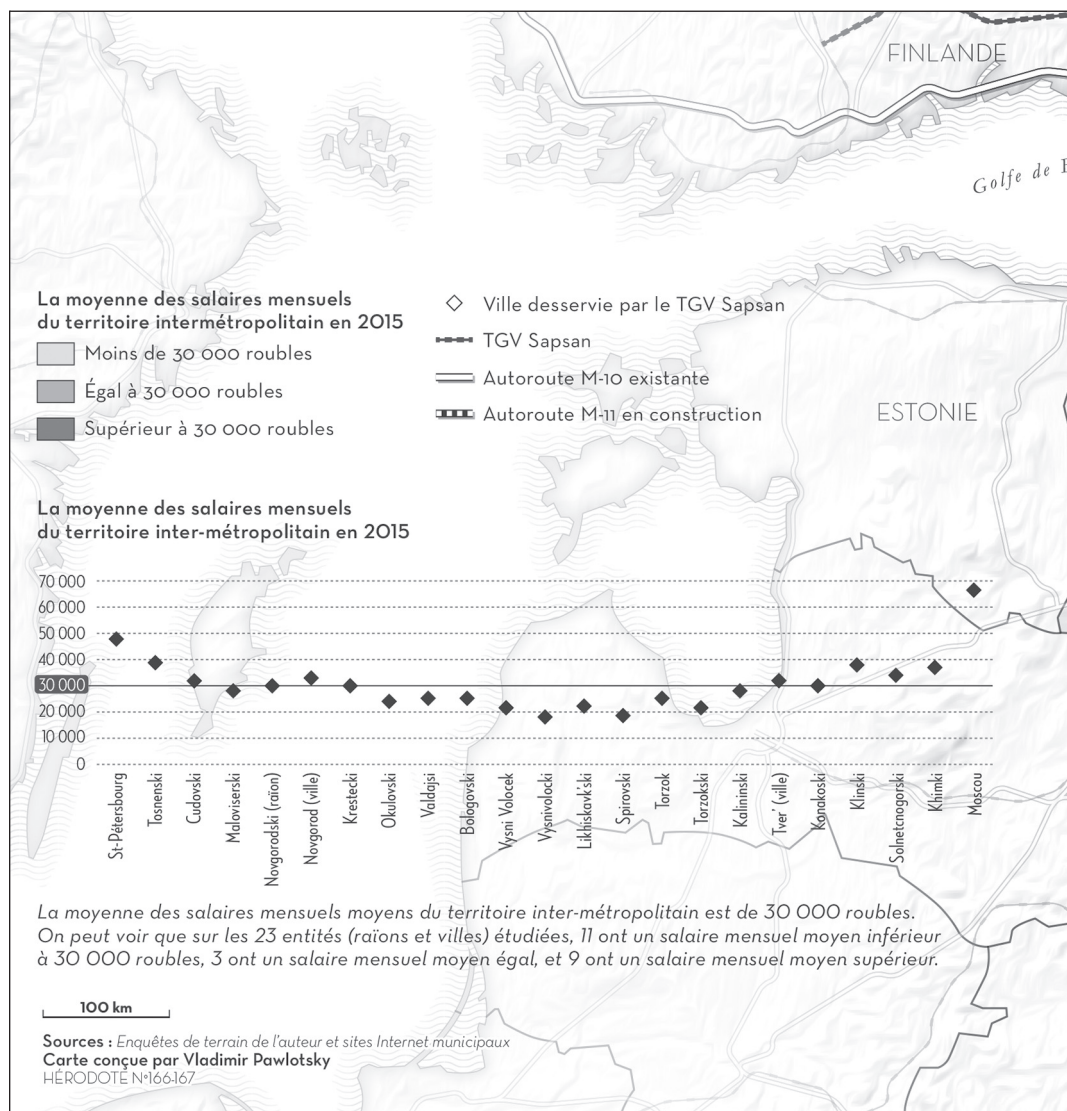
Comme pour le trafic de marchandises, le trafic de particuliers est là aussi censé être dédoublé par la M11. Pourtant des éléments indiquent le contraire : une revalorisation foncière et immobilière – encore sporadique – s'est enclenchée sur plusieurs municipalités, désormais desservies par les infrastructures intermétropolitaines : des complexes hôteliers, parcs de datchas et villages de *kottedž*<sup>10</sup>

7. Arrêté présidentiel n° PR-610 du 13 avril 2004 « Sur l'organisation des travaux de construction de l'autoroute Moscou-Saint-Petersbourg ».

8. Entre 1990 et 2010, le volume du trafic des ports russes de la Baltique a été multiplié par 11 (de 15,5 millions à 162,3) alors que celui des ports baltes l'a été par 2,2 (de 60,8 millions à 136,6).

9. Le prix diffère selon le véhicule : il est minoré pour les voyages de particuliers de 2,6 à 3,9 roubles/kilomètre et majoré pour le transport de marchandises de 5,2 à 10,4 roubles/kilomètres. Au 1<sup>er</sup> avril 2017, 1 euro = 60 roubles.

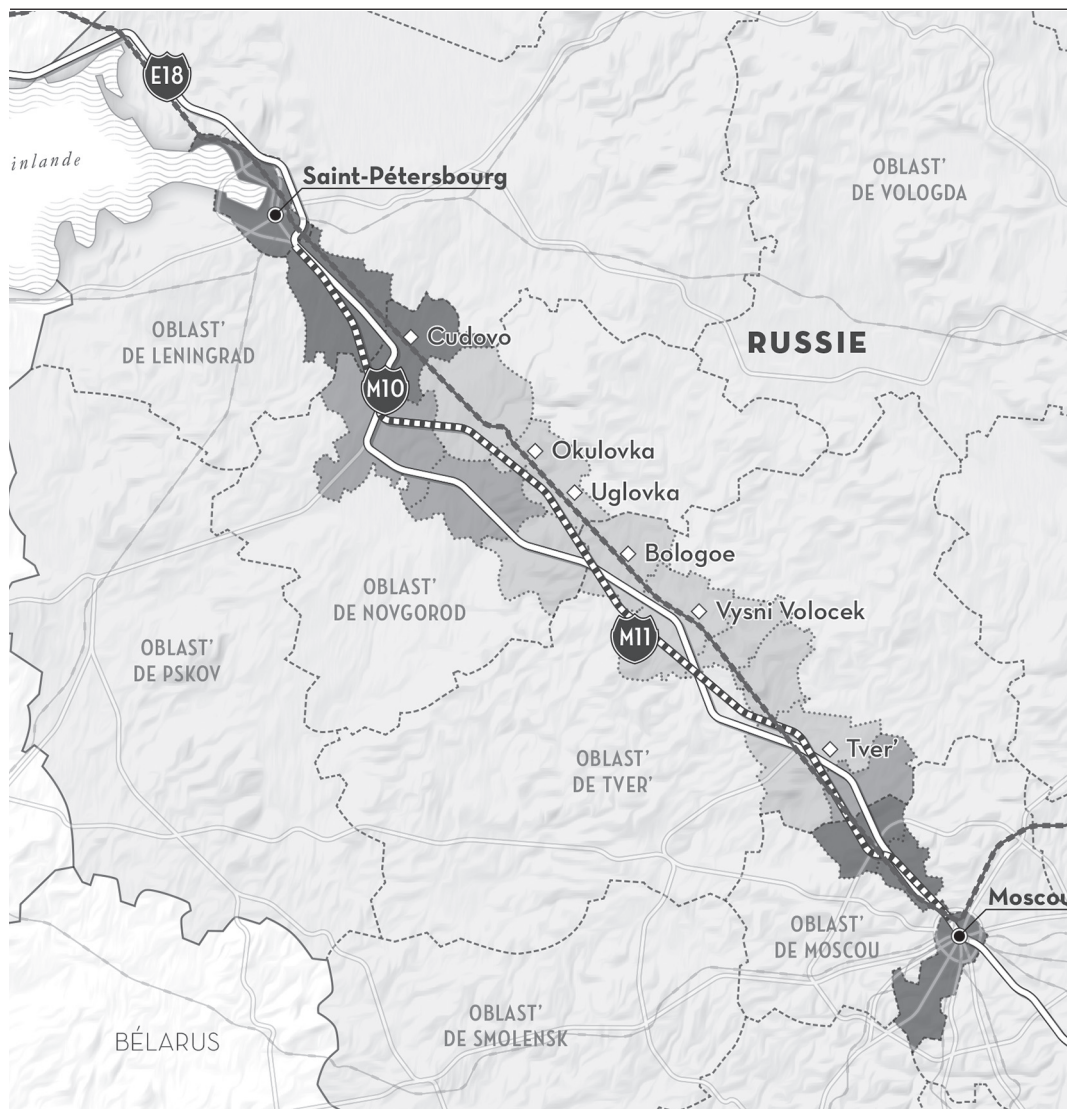
10. Hérité du mot anglais *cottage*, le phénomène en Russie est relativement récent mais fait l'objet d'une forte croissance.





DE PIERRE LE GRAND À VLADIMIR POUTINE : GÉOPOLITIQUE DU TERRITOIRE

INÉGALE DU TERRITOIRE INTERMÉTROPOLITAIN



## HÉRODOTE

ont émergé de part et d'autre des voies induisant une dynamique d'augmentation du trafic. Certains de ces projets touristiques sont portés par les pouvoirs publics et rentrent dans le « Programme [fédéral] de développement du tourisme de la Fédération de Russie pour la période 2011-2018 » assurant aux promoteurs le rattachement à toutes les infrastructures (viaires, chauffage et égouts) nécessaires. À ce titre, l'exemple de Zavidovo, ou du « Grand Zavidovo » comme ses promoteurs aiment l'appeler, est significatif. Ces derniers ont lancé, autour d'un hôtel de luxe et d'une des résidences officielles du président de la Fédération, la construction d'un important parc hôtelier reprenant les codes de l'agencement pavillonnaire américain et de l'esthétique de la datcha. Le choix des activités (du jet-ski au golf en passant par le « quad-safari ») laisse peu de doutes quant au choix de la clientèle ciblée. Très aisée, elle peut se rendre à ces nouveaux espaces de villégiature en un peu plus d'une heure depuis ses appartements moscovites.

### *La modernisation du ferroviaire, grande vitesse et effet tunnel*

Fin 2009, les autorités lancent le Sapsan, TGV reliant en moins de 4 heures les deux capitales. Avec plus de 4 millions de passagers en 2015 (en hausse de 16 % par rapport à 2014) et plus de 18 millions de passagers depuis sa mise en circulation, le Sapsan permet d'assurer la liaison Moscou-Saint-Petersbourg très rapidement (entre 40 minutes et 4 heures selon les trains). Avec un prix d'accès élevé (3 000 roubles pour un aller simple, soit 50 euros) on rencontre à son bord une clientèle aisée, dans son immense majorité (87 %) <sup>11</sup> issue des capitales, ayant un haut niveau de qualification et dont les trajets fréquents sont liés au « business <sup>12</sup> ». Si le Sapsan est aujourd'hui le fleuron du réseau ferré russe, son potentiel reste inexploité : mis à part quelques travaux de rénovation et de contournement, il emprunte la voie historique Nikolaevskaâ, la même que les trains classiques intercités, bien moins véloces, posant ainsi des problèmes de logistique importants. Ainsi, les villes et villages disposés le long de la voie ferrée ont vu pour une grande partie d'entre eux leur accessibilité se dégrader. En effet, les autorités ont privilégié la desserte de six villes et villages (Tver', Vyšni Voloček, Bologoe, Uglovka, Okulovka et Čudovo) en reléguant au second plan – si l'on en croit le florilège d'articles issus de la presse locale – les trains « intercités », bien moins coûteux et très prisés des populations les moins aisées.

11. Tous les chiffres présentés ici sont disponibles dans l'enquête « Sapsan Sacvoyage SW », Mediakit, 2016. La différence entre « business » et « travail » n'est pas définie dans l'enquête.

12. *Ibid.*

Uglovka et Okulovka, villages faiblement peuplés et distants d'une vingtaine de kilomètres seulement, se sont ainsi chacun vu doter d'une gare TGV (50 % des Sapsan en circulation s'arrêtent à ces gares) : la présence de complexes hôteliers, d'une maison de repos pour classes aisées et, là aussi, d'une résidence officielle du président de la Fédération dans la région de Valdaj à une trentaine de kilomètres sont autant d'indices qui laissent entrevoir les critères de sélection de la RZhD quant à la sélection des gares desservies par le Sapsan. Néanmoins, les autorités lancent dès 2013, le dispositif de trains Lastočka<sup>13</sup> qui équipe désormais le réseau ferroviaire de l'ouest russe et permet une meilleure connectivité des petites villes (notamment Zavidovo) avec Tver', Bologoe et Novgorod, grandes villes intermétropolitaines. Ainsi, deux semaines seulement après le lancement des trains Lastočka sur la ligne Moscou-Krúkovo-Tver', la RZhD<sup>14</sup> note sur cette même ligne une augmentation du trafic de 23 %<sup>15</sup>.

### Conclusion

Héritage d'une politique centralisatrice très prononcée [Raviot, 2010], la conception de l'intérêt général russe, malgré quelques tentatives contemporaines de réformes décentralisatrices promunicipalités, se confond avec l'intérêt de l'État [Gazier, 2008] et permet aux dirigeants, lorsqu'ils s'y réfèrent, de séduire et de fidéliser les populations derrière une mission commune à la fois générale et nationale : celle de « moderniser le pays ».

De Pierre le Grand à Vladimir Poutine, l'aménagement du territoire intermétropolitain a toujours constitué une vitrine du pouvoir fédéral. Si la « Stratégie de transport à l'horizon 2030 », élaborée par les autorités, entend justement remplir cette mission à travers de « grands travaux », dans les faits, les résultats d'une telle politique paraissent bien loin de – voire en contradiction de – l'intérêt des populations locales. Ainsi, les dividendes de la modernité se font attendre sur le territoire intermétropolitain, mais ruissellent partiellement par les réseaux ferroviaires secondaires grâce aux dotations budgétaires sporadiques liées à des projets immobiliers ou des revalorisations de certains territoires. *In fine*, la modernisation des infrastructures avancée par les autorités semble prohibitive et sélective, si bien

13. Signifie « hirondelle » en russe. Tout comme le Sapsan, il est conçu par l'entreprise allemande Siemens et atteint cette fois-ci une vitesse maximum de 160 kilomètres/heure.

14. La RZhD est la compagnie publique des chemins de fer russes, l'héritière directe du ministère soviétique des Voies de communication. L'État est actionnaire à 100 % bien qu'il soit fréquemment question d'une privatisation.

15. Voir le site de la RZhD : <http://eng.rzd.ru>.

HÉRODOTE

qu'elle favorise la circulation des élites politico-économiques issues des capitales et leur offre un accès privilégié à certains territoires en déshérence mais potentiellement à forte valeur ajoutée.

### **Bibliographie**

- BERELOWITCH W. et MEDVEDKOVA O. (1996), *Histoire de Saint-Pétersbourg*, Fayard, Paris.
- BÉRARD E. (1993), « Pourquoi les bolcheviques ont-ils quitté Petrograd ? », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 34, n° 4, p. 507-527.
- CLAVAL P. (1978), *Espace et pouvoir*, PUF, Paris.
- GAZIER A. (2008), « La redécouverte du droit public par le droit russe contemporain et l'importation de concepts qui lui sont liés » in MARTIN S. (dir.), *Circulation des concepts entre Occident et Russie* [en ligne], ENS LSH, Lyon.
- GOSKOMSTAT ROSSIJSKOJ FEDERACII (2016), *Regiony Rossii, Social' no-èkonomičeskie pokazateli*, Moscou.
- ISSAEV D. (2008), « Quelle perspective entre Moscou et Saint-Pétersbourg ? », *Cybergeog : European Journal of Geography*, E-Topiques.
- KOLOSSOV V. et O'LOUGHLIN J. (2004), « Comment Moscou se transforme en ville géante capitaliste », *Revue internationale des sciences sociales*, vol. 181, n° 3, p. 463-479.
- LACOSTE Y. (2012), « Le pivot géographique de l'histoire : une lecture critique », *Hérodote*, vol. 3, n° 146-147, p. 139-158.
- MARCHAND P. (2012), *Atlas géopolitique de la Moscou*, Autrement, Paris.
- MARIN A. (2006), « Saint-Pétersbourg, ville frontière d'Europe. Extraversion, paradiplomatie et influence de la capitale du Nord sur la politique étrangère de la Fédération de Russie (1990-2003) », thèse de doctorat en science politique sous la direction de Anne de Tinguy, CERI-Sciences Po.
- RAVIOT J.-R. (2010), « Géographie politique de la Russie de 2010 », *Hérodote*, vol. 138, n° 3.