

Un cas d'insularité péninsulaire : le Kamtchatka

Kamtchatka, a case of peninsular insularity

Pierre THOREZ

Université du Havre, Cirtai UMR IDEES¹

Résumé

Par l'histoire de son peuplement, de ses activités et de ses liens exclusivement maritimes et aériens avec le « continent », le Kamtchatka présente des caractères d'insularité. L'évolution postsoviétique des liaisons maritimes et aériennes de la péninsule peut apparaître comme un frein à l'intégration régionale dans l'*okroug* russe d'Extrême-Orient et à la présence russe dans le Nord Pacifique. On constate le retour à un certain interventionnisme de l'État.

Mots clés : Kamtchatka, insularité, Russie, transports maritimes et aériens.

Abstract

Due to the history of the immigration in the region, to the activities, to the links with the « continent », only by sea or air, Kamchatka is like an island. Postsoviet sea and air links seem to affect regional integration in the Russian Far Eastern *okroug*, and the influence of Russia in the Northern Pacific area. State interventionism is lightly coming back.

Keywords : Kamchatka, insularity, Russia, sea and air transports.

¹ pierre.thorez@univ-lehavre.fr

INTRODUCTION

Dans le cadre du colloque « Transports et territoires insulaires », il a semblé intéressant de s'interroger sur les caractères insulaires de la péninsule du Kamtchatka et de voir comment le passage d'une économie planifiée au marché libéral a affecté les relations entre le Kamtchatka et le reste du pays et les transports internes à la péninsule. Cette présentation fait suite à un bref séjour sur le terrain en octobre 2010.

La péninsule du Kamtchatka s'étend entre la mer d'Okhotsk et l'océan Pacifique, dans l'Extrême-Orient de la Russie. Longue de 1 400 km avec une largeur maximale de plus de 400 km, sa superficie atteint quelques 464 000 km². Ce territoire de conquête tardive demeure peu peuplé. Sa population a culminé à 472 000 habitants à la fin des années 1980 pour ensuite diminuer, rapidement jusqu'en 2002, puis à un rythme plus faible jusqu'en 2010 lorsqu'elle n'atteint plus que 321 000 habitants (Fig.1), soit une densité inférieure à 1 habitant par kilomètre carré. En 2010, plus des trois quarts des habitants de la péninsule résident autour de la baie d'Avatcha où se situent les trois villes du kraï : la capitale, Petropavlovsk (179 000 habitants au recensement de 2010 – Fig.2), la base de sous-marins de Vilioutchinsk (22 900 habitants) et Elisovo, où est implanté l'aéroport (39 500 habitants).

Par l'origine de son peuplement, une immigration esquissée au XIX^e siècle qui s'est accélérée au XX^e siècle, par l'absence de liaisons terrestres avec ce que les locaux appellent eux-mêmes « le continent » (*mameryk-materik* en russe), par des activités pour la plupart liées à la mer, le Kamtchatka présente les traits de l'insularité. Les liaisons maritimes et aériennes occupent une place essentielle. Leur fonctionnement, dans un environnement libéral, devient un enjeu pour la Russie, dans la perspective de conserver une présence dans le Pacifique Nord, et pour l'intégration de l'*okroug* fédéral de l'Extrême-Orient.

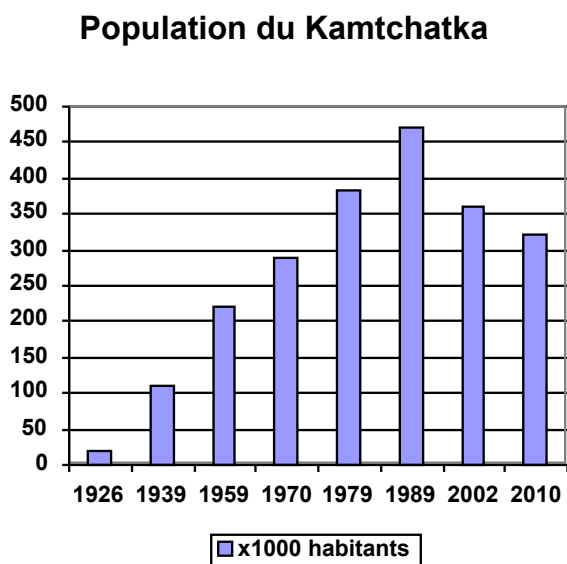


Fig.1 – Evolution de la population du Kamtchatka

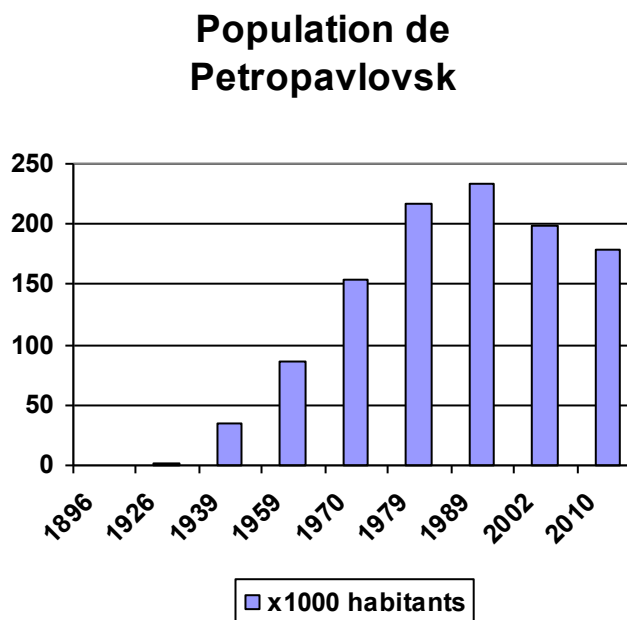


Fig.2 – Evolution de la population de Petropavlovsk

Sources : Российский статистический ежегодник 2004, Росстат
Предварительные итоги всероссийской переписи населения 2010 года, Росстат.

I - UNE PRESQU'ÎLE INSULAIRE

1- Par l'histoire de son peuplement

Le peuplement de la péninsule, pour ancien qu'il soit – les Koriaks l'occupent en effet depuis plusieurs millénaires – est composé pour l'essentiel d'immigrants russes venus d'Europe à partir du XIX^e siècle, mais surtout au XX^e. Il s'est effectué par la mer. Soit en longeant les côtes de l'océan Pacifique, du nord vers le sud depuis la Tchoukotka, soit en traversant la mer d'Okhotsk, à partir de Magadan. Les premiers explorateurs ont longé la presqu'île à partir du milieu du XVII^e siècle et la ville de Petropavlovsk a été fondée en 1740, un siècle avant Vladivostok. Les débuts de la colonisation ont été lents. Seuls quelques villages de pêcheurs de quelques dizaines, voire centaines, d'habitants ont été fondés, avec éventuellement un atelier de salaison. L'intérieur est longtemps resté inoccupé, ne faisant l'objet que d'explorations, d'expéditions de chasseurs et peu à peu de quelques villages de bûcherons.

La période soviétique a été la phase la plus importante du peuplement. Les fonctions attribuées par la planification soviétique au Kamtchatka ont été principalement liées à la mer, pêche et base navale. Aucun accès terrestre, ni route, ni voie ferrée, n'a jamais été aménagé dans l'isthme de 80 km de large qui relie le kraï au continent. Aussi la vie de la péninsule peut-elle être comparée à celle d'une île, accessible uniquement par voie maritime ou aérienne.

2- Par ses activités

Deux activités d'importance fédérale ont été développées pendant la période soviétique : la pêche et le complexe militaire lié à la base navale.

Une des principales régions de pêche de l'URSS puis de la Russie

Le nord-ouest de l'océan Pacifique offre d'importantes ressources halieutiques. Les crabes et coquillages abondent et la mer est poissonneuse. Les saumons en sont la principale ressource. Les premiers colons ont été des pêcheurs. En 1899, la première conserverie vit le jour. Sous le régime soviétique, quelques pêcheries et exploitations piscicoles ont été installées le long des cours d'eau.

Mais c'est surtout la pêche en mer qui a connu un essor spectaculaire : le ministère de la pêche a basé à Petropavlovsk une des plus importantes flottes de navires de pêche de l'URSS. Elle se composait de chalutiers, de navires congélateurs, de navires usines pour la fabrication de farines et de conserves et de navires de transport. La base a été dotée de son propre chantier de réparation navale pour assurer l'entretien des bateaux. La zone de pêche de cette flotte s'étendait à l'ensemble de l'océan Pacifique, à l'océan Indien et à l'Atlantique sud. Les navires de Petropavlovsk auraient totalisé jusqu'au quart des prises soviétiques annuelles.

Au cours des années 1990, cette activité a été désorganisée : l'entreprise a été morcelée, la chaîne intégrée de production et de distribution a été rompue. La pêche conserve néanmoins une place considérable aussi bien localement que dans les prises de la Russie, 16 % du total en 2009, soit environ 600 000 tonnes, dont 99 % des saumons et 100 % des crabes pêchés par les navires russes. Aujourd'hui morcelées et privatisées, la flotte, les pêcheries et les usines de traitement ont évolué diversement : des entreprises, armant un ou deux navires, ont fait faillite, d'autres se sont regroupées et concentrées et ont bénéficié d'investissements, quelques fois d'origine étrangère. C'est pourquoi une partie des prises est débarquée hors de la Russie, notamment au Japon et en Chine alors que la production des conserveries locales a chuté (plus de 260 000 boîtes en 1990, quelques 8 000 en 2009 !). La flotte d'environ 300 bateaux a besoin d'être renouvelée. Entre 1995 et 2005, 130 navires ont été ferrailés et les entrées en flotte, environ 80 unités, sont des navires achetés d'occasion. La modernisation nécessite des investissements que les armements locaux hésitent à engager, faute de soutien bancaire.

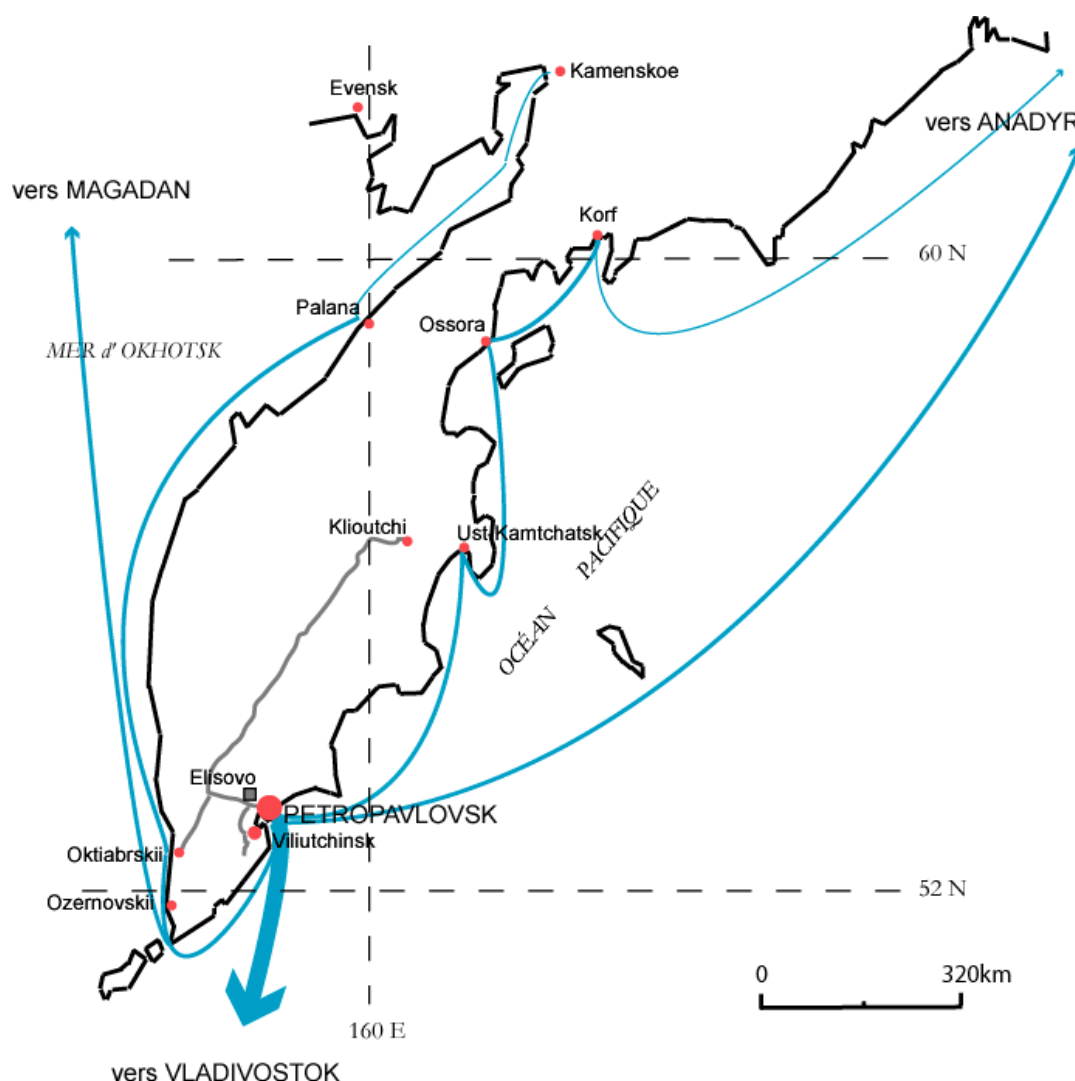


Fig.3 – Les liaisons maritimes régulières à la fin de la période soviétique et réseau routier en 2011. Traits proportionnels au trafic maritime estimé, à défaut de données statistiques.
Sources : d'après Гуженко Т.Б. (1984) Морской транспорт СССР, Москва Транспорт et Атлас автомобильных дорог Россия, Меркурий, 2009

Des infrastructures militaires

La baie d'Avatcha a servi de havre aux unités de la marine impériale. Une garnison y a été implantée. Une tentative de débarquement franco-britannique y a même été repoussée, en septembre 1854, pendant la guerre de Crimée. Ce n'est cependant qu'en 1943 qu'une base de sous-marins a été fondée au sud de la baie, dans la baie de Krashennikov, non loin d'un village de pêcheurs, sur un territoire qui est devenu celui de la ville de Vilioutchinsk. Après la Seconde Guerre mondiale, cette base est devenue la deuxième de l'URSS, après Mourmansk, par le nombre de sous-marins, notamment de sous-marins stratégiques et d'attaque à propulsion nucléaire.

En relation avec la base navale, des équipements militaires variés ont été installés au Kamtchatka : base aérienne, sur l'aéroport d'Elisovo, stations radar, stations de missiles. De même que pour la flotte de pêche, des chantiers de réparation navale ont été construits pour l'entretien des navires, notamment des sous-marins. Des navires de surface de protection et

d'assistance ont aussi été basés dans la baie d'Avatcha. Cependant la flotte de surface du Pacifique est restée basée à Vladivostok.

La fin de la course aux armements puis de l'affrontement est-ouest, ont entraîné un recul considérable de la flotte russe et le déclin des activités annexes. Vilioutchinsk compte tout de même encore 22 900 habitants en 2010.

Les autres activités

La présence des activités liées directement et indirectement aux deux flottes a généré un afflux de population : les marins, civils et militaires, ont été logés à Petropavlovsk et autour de la baie d'Avatcha, de même que leurs familles. Ainsi s'est formée une agglomération, avec tous les services que cela implique : centrale thermique, écoles, hôpitaux, port de commerce pour l'importation des sources d'énergie, des produits alimentaires et manufacturés, etc.

Quelques autres foyers de peuplement liés à des implantations militaires, à des bases scientifiques, à l'exploitation de ressources minérales, à des exploitations agricoles (qui utilisent l'énergie géothermique) et d'élevage et même à des activités de loisir, voire de tourisme, ont vu le jour.

Cependant, si la péninsule parvient à s'autosuffire pour un certain nombre de produits alimentaires (poisson, certes, mais aussi légumes, lait et viande), une grande partie des produits alimentaires, à commencer par la farine, et la totalité des produits manufacturés viennent du « continent ».

3- Par ses liens avec le « continent »

En dehors de la baie d'Avatcha, où ont été aménagés une dizaine de quais en diverses criques de la ville de Petropavlovsk et la base navale, le Kamtchatka ne dispose que d'un seul port où les navires de petite taille peuvent accoster, à Ust-Kamtchask. Les autres bourgades ne sont accessibles que par chaloupes, les navires restant ancrés sur rade.

Au cours des années 1980, un à trois paquebots de la *Far Eastern Shipping Co*, basée à Vladivostok, reliaient chaque semaine Petropavlovsk à Vladivostok en trois jours et demi. Des lignes régulières étaient exploitées par la compagnie du Kamtchatka dont les petits navires mixtes reliaient les bourgs et villes littorales à Petropavlovsk (Fig.3). Ces relations régulières n'existent plus. Les marchandises, aussi bien les produits manufacturés, le charbon alimentant la centrale thermique et les carburants, arrivent par la mer sans service régulier pour les passagers. Entre Petropavlovsk et les côtes de la péninsule subsiste un cabotage maritime aléatoire, en fonction des marchandises à transporter. Les petits caboteurs embarquent le cas échéant quelques passagers. Faute de services réguliers, l'accessibilité maritime s'est fortement dégradée.

Les transports aériens sont tout autant concentrés. Le seul aéroport de la péninsule, capable de recevoir tous les types d'avions, se situe à Elisovo, près de Petropavlovsk. Utilisé tant par les militaires que par l'aviation civile, il dispose d'une piste bétonnée longue de 3 400 mètres, sur laquelle peuvent se poser les appareils les plus lourds, d'un tarmac et d'une aérogare. Il existe aussi une courte piste revêtue, de 1 140 m, à Palana, ancien chef lieu de la région autonome des Koriaks, intégrée au kraï du Kamtchatka en 2007 et à Ust Kamtchatsk. Des turbopropulseurs légers et des Yak-40, petits triréacteurs, peuvent s'y poser. Ailleurs il n'y a que quelques pistes en herbe (le plus souvent enneigées) que ne peuvent utiliser que de très petits appareils. Aussi le transport par hélicoptère tient-il un rôle important pour les liaisons locales. Mais la desserte des villages, outre le fait qu'elle est devenue coûteuse pour les passagers, ne peut s'effectuer qu'en vol à vue, lorsque les conditions météorologiques le permettent. Les relations régulières sont moins nombreuses que par le passé. Pendant l'horaire d'hiver 2010-2011, on dénombre 21 relations hebdomadaires entre le Kamtchatka et le « continent » (Fig.4). Moscou (à plus de 7 000 km par la route orthodromique) est la première destination, avec 9 vols aller-retour au départ de Petropavlovsk, exploités par *Aeroflot* (7) et *Transaero* (2), suivie par Vladivostok, 5 vols opérés par *Vladivostok Avia* et Novosibirsk, 4 vols par *S7*. On peut souligner que les trois

principales compagnies aériennes russes viennent à Petropavlovsk. Malgré une reprise depuis le début du siècle, cette desserte demeure inférieure à celle des années 1980, avec moins de destinations et de fréquences.

Au niveau local, comme pour le cabotage maritime, les vols sont irréguliers.

Et pourtant, la route ne peut donner accès à tous les lieux habités. En effet, le réseau routier, environ 2 000 km de longueur dont 1 500 km revêtus, ne dépasse pas les limites de la région de la capitale, à l'exception de quelques pistes. Il n'est pas relié au reste du pays (Fig.3). Et comme le chemin de fer n'arrive pas ici, les relations avec l'extérieur se font exclusivement par mer ou par air, créant de la sorte une insularité fonctionnelle, et pour les lieux habités hors de la baie d'Avatcha, une surinsularité.

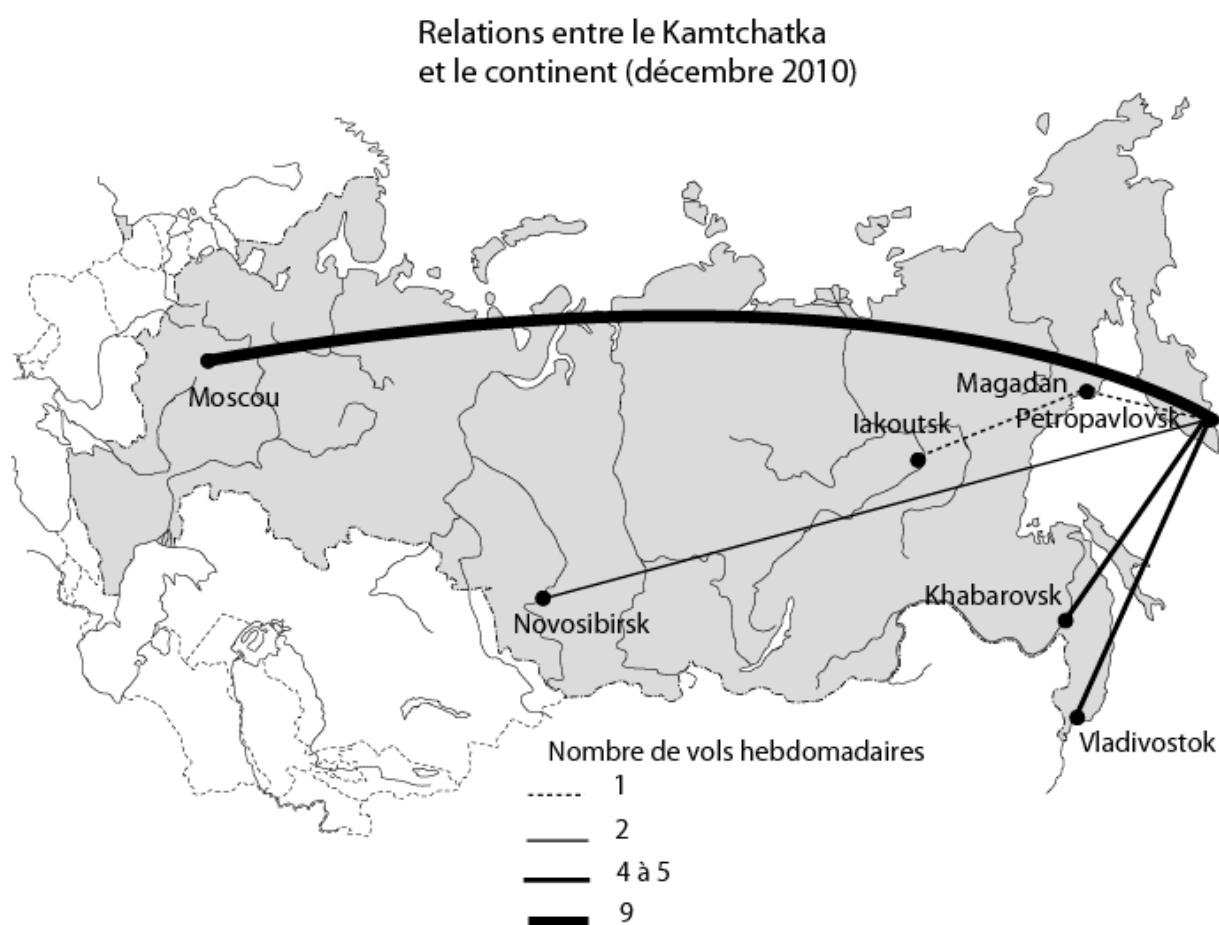


Fig.4 – Les relations aériennes entre le Kamtchatka et le continent (décembre 2010).

Sources : Aéroport de Petropavlovsk Elisovo (terrain 2010), Vladivostok Avia, S7, Transaero, Aeroflot.

II – LES ENJEUX ACTUELS

Les fonctions dévolues au Kamtchatka soviétique étaient relativement simples. Elles s'inscrivaient dans une planification volontariste et un contexte stratégique tendu. La fin du système soviétique a particulièrement frappé la région pour plusieurs raisons, spécifiques ou communes à d'autres territoires.

Comme les territoires où l'armée tenait beaucoup de place et constituait un des pôles d'emplois, le Kamtchatka a subi les conséquences de la diminution du budget de la défense

et du déclin de la puissance militaire de la Russie. La base de Vilioutchinsk a vu son activité ralentir par l'immobilisation de plusieurs sous-marins et par la diminution du nombre des missions.

La destruction du système de planification soviétique au profit des « lois » de l'économie de marché a, comme dans le reste du pays, désorganisé l'ensemble des activités. Toutefois la crise a été aggravée au Kamtchatka, à cause de son éloignement des foyers de consommation nationaux et du renchérissement des coûts du transport. L'ouverture vers les voisins étrangers n'a pas eu tous les effets espérés et n'a pas compensé le déclin des échanges avec la Russie continentale.

1- Les pratiques libérales : insertion ou marginalisation ?

Les transformations structurelles ont entraîné la détérioration des liens avec le continent. En effet, jusqu'au début des années 1990, les transports maritimes et aériens étaient subventionnés par l'État. Ils étaient confiés exclusivement à des entreprises publiques, *Aeroflot* et la Compagnie maritime de l'Extrême-Orient (*FESCO*), dont les tarifs et les fréquences se décidaient à Moscou.

La suppression de l'intervention de l'État a provoqué une forte augmentation des tarifs du transport. Ils ont atteint des niveaux excessifs par rapport aux revenus de la population, lesquels, à l'inverse, ont diminué dans la majorité des foyers. Les salariés ont perdu les primes d'éloignement qui leur étaient versées et l'emploi a reculé, notamment en raison de la crise qui a frappé le secteur de la pêche, principal pourvoyeur d'emplois, au début des années 1990. La perte de nombreux emplois, civils et militaires, et la dégradation des conditions de vie et d'accessibilité se sont traduites par une rapide émigration. L'orientation des flux migratoires a été inversée, ce qui constitue une des évolutions postsoviétiques fondamentales dans tout l'Extrême-Orient et la Sibérie orientale. Une sorte de cercle vicieux s'est mis en place : baisse de la population, diminution des fréquences des dessertes, jusqu'à l'arrêt des liaisons maritimes régulières avec le continent.

Le Kamtchatka, abandonné par le centre, s'est tourné vers ses voisins. Grâce à l'ouverture de la ville aux étrangers et aux relations internationales, des vols ont été opérés pendant quelques années vers Anchorage et Seattle, par des compagnies russes d'Extrême-Orient, aujourd'hui disparues (*Mavial*, *Dalavia*). Des navires, souvent passés sous le contrôle de petits armateurs locaux, sont utilisés pour commercer directement avec le Japon et la Corée du Sud. Ils y exportent des produits de la mer et en importent des véhicules d'occasion et du matériel électronique.

Ces relations directes demeurent fragiles et limitées. Elles ressemblent à ce qu'en d'autres lieux, on dénomme le secteur informel. Avec un trafic de moins de 1 million de tonnes en 2010, le port de Petropavlovsk est loin d'avoir retrouvé son trafic des années 1980 (environ 4 millions de tonnes annuelles). Ceci vient en partie de l'étroitesse du marché local, limité tant par le nombre de consommateurs que par le faible niveau du pouvoir d'achat. De plus, après une phase de désorganisation et de laxisme, notamment au niveau de la douane, le pouvoir central s'efforce de reprendre en main et de remettre en ordre les fonctions régaliennes. En conséquence, l'économie de l'ombre et l'économie informelle ou sauvage ont, semble-t-il, diminué.

L'opportunité qui s'était présentée, de s'intégrer à la périphérie de la macro-région Nord-pacifique, a été un espoir déçu. Le rétablissement d'un pouvoir central fort et plus présent, entre autre par la création des *okrougs* fédéraux, a ramené le Kamtchatka dans l'aire d'influence et de décision de Vladivostok. La péninsule n'est pas parvenue à attirer suffisamment les investisseurs étrangers, notamment dans les pêcheries et le tourisme. Pourtant les atouts ne manquent pas pour développer un tourisme vert. Les nombreux volcans, la célèbre vallée des geysers, les nombreuses sources chaudes sont autant de sites exceptionnels à valoriser. Pour l'heure, les infrastructures demeurent insuffisantes. Elles ne procurent pas les conditions de confort nécessaires à la clientèle de luxe. Par ailleurs, les prix restent élevés pour la clientèle des classes moyennes.

Finalement, si des liaisons maritimes non régulières subsistent avec l'étranger, les liaisons aériennes internationales régulières ont été interrompues. La compagnie S7 envisage cependant l'ouverture prochaine d'une ligne Petropavlovsk-Beijing.

2- Kamtchatka et Extrême-Orient russe

Désintégration régionale ou renforcement dans l'okroug fédéral ?

Les relations entre le Kamtchatka et les autres territoires de l'okroug fédéral d'Extrême-Orient se sont distendues à cause de l'arrêt des relations maritimes régulières. Les navires de charge continuent à effectuer des rotations entre la péninsule et le continent, notamment avec Vladivostok. Les sources d'énergie, l'alimentation et les produits manufacturés continuent de venir du continent. Les marchandises importées du Japon, de Chine ou de Corée du Sud, transitent le plus souvent comme par le passé, par les ports du continent. La restructuration et la concentration des circuits commerciaux postsoviétiques se sont faites au profit des entreprises basées sur le continent, au détriment des négociants de la péninsule. Cette évolution qui privilégie les grandes métropoles, principalement Vladivostok, renforce la dépendance du Kamtchatka à l'égard des régions plus méridionales de l'Extrême-Orient russe, les *kraï* du Primorié et de Khabarovsk. Les flux de marchandises passent par les nœuds maritimes que sont Vladivostok, Nakhodka et Vostochny. Ils contribuent à l'intégration de l'espace extrême oriental russe.

Ce n'est pas le cas des flux aériens. Comme dans presque tous les chefs lieux de sujet de la fédération, la ligne régulière qui a le moins régressé dans les années 1990, puis progressé le plus rapidement depuis les années 2000, est celle de Moscou. Elle bénéficie de la meilleure fréquence et transporte le flux de passagers le plus important. Cependant, à la différence des régions du continent, en particulier des régions européennes, les lignes aériennes internes à l'Extrême-Orient sont parmi les transversales les plus fréquentées du pays. C'est la conséquence de l'absence d'autre moyen de déplacement et des longues distances entre les foyers de peuplement disséminés. Malgré cela, le réseau aérien au sein de l'okroug fédéral d'Extrême-Orient et notamment les arcs autour de Petropavlovsk montrent la faiblesse de l'intégration régionale en termes de flux de personnes. L'absence de liaisons maritimes régulières et le coût du transport aérien apparaissent comme un frein au rapprochement, compte tenu de la situation insulaire du Kamtchatka.

L'évolution postsoviétique des systèmes de transports a donc des conséquences pour l'instant contradictoires. Les flux de marchandises se polarisent à nouveau vers la Russie continentale et contribuent à remodeler une situation de dépendance et d'intégration régionale. Les flux de passagers reflètent plus la polarisation de Moscou sur l'ensemble du territoire russe et la très forte centralisation moscovite.

Au sein de la péninsule, la détérioration des services de transport collectif accentue l'isolement et l'enclavement des populations dispersées. Seul le pourtour de la baie d'Avatcha, de Petropavlovsk à Vilioutchinsk dispose d'un réseau routier de qualité. La circulation y est dense, notamment entre les différents quartiers de Petropavlovsk, séparés de vastes zones non bâties et distants de plusieurs kilomètres. Le parc automobile se compose pour 90 % de véhicules importés (un record en Russie). Les relations avec le Japon, directes pendant plusieurs années puis via Vladivostok, ont facilité l'importation de véhicules d'occasion, avec conduite à droite. Les véhicules importés neufs du Japon, avec conduite à gauche, sont rares car accessibles uniquement aux personnes les plus aisées. La proximité du Japon, le commerce informel de voitures et l'habitude ancienne des marins, héritée de la période soviétique, de revenir au port avec des véhicules d'occasion, font que le taux de motorisation est ici le plus élevé de tous les sujets de la Russie (372 véhicules pour 1 000 habitants en 2010).

Le système de transport révèle ainsi les traits de l'insularité kamtchatkienne : ouverture aux voisins étrangers, surtout le plus proche, le Japon, mais aussi dépendance à la

métropole nationale et aux deux métropoles extrême orientales ; concentration autour de la capitale de la presqu'île, seule porte d'accès, et double insularité des autres lieux.

Quelle politique russe dans la région ?

Les autorités fédérales, pendant la décennie 1990, ont compté sur le marché pour réguler les activités et l'occupation du territoire. Or les évolutions spatiales ont été marquées par une tendance à la concentration multi-scalaire des activités et de la population, à commencer par la métropole nationale, Moscou. Territoires et entreprises, à part quelques secteurs clé, tel le gaz naturel, ont été livrés à eux-mêmes. Des velléités centrifuges, voire autonomistes, ont tenté des responsables économiques et politiques d'Extrême-Orient. Face à cette menace et en raison de difficultés dans l'approvisionnement en énergie, qui ont provoqué des coupures de chauffage et un fort mécontentement de la population, les autorités fédérales ont décidé de renforcer leur contrôle sur la région. La proximité des foyers denses et dynamiques du Japon, de la Chine et de la Corée du Sud ont aussi donné naissance à des inquiétudes, voire à des fantasmes, dans l'opinion russe. La presse a publié de nombreux articles sur « l'invasion de la Russie » par des ressortissants chinois... La perte d'influence du centre sur la région et les inquiétudes géopolitiques ont contribué à modifier la politique gouvernementale. Le début du XXI^e siècle a vu le retour d'une politique volontariste du pouvoir central dans tout l'Extrême-Orient. L'État a financé des projets grandioses à Vladivostok dans le cadre de la préparation du sommet de l'APEC (*Asia Pacific Economy Cooperation*) de 2012. La Russie montre ainsi qu'elle entend s'affirmer comme un partenaire de la région du Pacifique.

Périphérie dans la périphérie, le Kamtchatka peut-il tirer profit de ce retour de l'interventionnisme public ? Ses habitants peuvent bénéficier de la politique tarifaire instaurée en 2009 : l'État subventionne de nouveau les transports aériens. Sur chaque vol entre le centre et les régions éloignées du Grand Nord et de l'Extrême-Orient, et pour ce qui concerne le Kamtchatka, les compagnies signataires d'une convention, doivent offrir aux résidents, sur les vols vers le continent, un quota de places à tarif réduit (50 %). Le manque à gagner des compagnies est compensé par le budget fédéral. Ce système s'applique depuis l'hiver 2009. En 2011, l'État, l'*okroug* et le *kraï* ont convenu de subventionner la compagnie régionale *Kamtchatskie Avialinii* pour qu'elle diminue ses tarifs, renforce la desserte des aérodromes locaux de la péninsule et puisse acquérir de nouveaux avions régionaux.

L'intervention de l'État passe par les transports, pour faciliter l'accès à la péninsule et faciliter la mobilité des habitants des bourgs et villages éloignés de Petropavlovsk et donc réduire les effets de l'insularité et de la surinsularité.

CONCLUSION

L'isolement du Kamtchatka, sa situation d'insularité et son faible peuplement ont été avantageux dans le système soviétique. L'accès à la péninsule étant interdit aux étrangers, les autorités soviétiques ont pu y développer des infrastructures navales stratégiques à l'abri des regards indiscrets. La principale activité civile, la pêche, a pu aussi se développer, les produits congelés ou traités à bord de navires usines pouvant être débarqués dans les ports continentaux. Paradoxalement, alors que la Russie s'est ouverte au monde extérieur, le changement de système politique, économique et social a rendu l'insularité plus prégnante. À défaut de services de transports publics bon marché et à cause de la réduction des activités maritimes civiles et militaires, la population a diminué de près d'un tiers entre 1989 et 2010. Les immigrants sont repartis vers des contrées plus clémentes et moins isolées, remplacés en partie par des migrants temporaires. La déprise est devenue un enjeu pour la Russie et pour l'*okroug* fédéral d'Extrême-Orient.

L'économie de marché entièrement libre a eu tendance à marginaliser les isolats dont la desserte et l'intégration aux flux sont grevées par le coût du transport, d'autant plus qu'ici les distances sont longues. Or, des flux marginaux à l'échelle globale et des entreprises de

niveau national ou international, sont vitaux aux niveaux local et régional. Le transport vers les lieux éloignés et isolés n'est guère rentable pour les grandes entreprises, et les quelques entreprises locales de transport ne sont pas en mesure d'assurer la continuité territoriale. Dans ces circonstances, est-il préférable d'encourager le regroupement de la population dans les régions plus viables, ou de contribuer à son maintien pour préserver des intérêts géostratégiques et politiques ? Les autorités fédérales ont, semble-t-il, finalement adopté la seconde stratégie. L'État intervient de nouveau afin, non plus, à court terme, de reprendre une politique de front pionnier, mais au moins d'arrêter l'hémorragie démographique, stabiliser la population et maintenir des activités en encourageant les initiatives privées jusqu'à présent peu développées.

L'avenir du peuplement de la péninsule dépend largement des effets de cette politique et surtout de l'amélioration de l'accessibilité maritime et aérienne, en termes tant de déplacement des personnes que de coût des marchandises débarquées. Ceci ne semble pouvoir se réaliser sans une intervention des pouvoirs publics.

Bibliographie

Guzenko T.B. (dir.), 1984, *Morskoj transport SSSR*, Moscou, Transport, 272 p.

Polevoï B.P., Otkrytie russkimi Avačinskoj guby i istoria osnovanija Petropavlovsk-Kamčatskogo, <http://www.kamchatsky-krai.ru>

Radvanyi J., 2007, *La nouvelle Russie*, Paris, A. Colin, 463 p.

Thorez P., 2007, *La Russie*, Paris, CNED Sedes, 381 p.

Ždanov N.D. & Polevoï B.P. (dir.), 1997, *Kamčatka XVII-XX vv : istorico-geografičeskij atlas*, Petropavlovsk, Kamchatkniga, 112 p.

Дьяков М.Ю., Кривоусова Е.Д., Моисеев Р.С., 2009, Некоторые вопросы развития малого предпринимательства Камчатской области, Труды КФ ТИГ ДВО РАН, выпуск VII, p. 113-131.

Материалы научно-практической конференции « Развитие Дальнего Востока и Камчатки: региональные проблемы », посвященной памяти Р.С. Моисеева. Петропавловск-Камчатский. Камчатпресс, 2009, 184 p.

Предварительные итоги всероссийской переписи населения 2010 года, Росстат.

Российский статистический ежегодник 2011, Росстат.

Транспорт Россия, Росстат 2009.