

EN U. R. S. S.

I. — L'industrie soviétique dans la guerre

L'industrie soviétique a été profondément affectée par la guerre. Certaines des régions industrielles les plus prospères de l'U.R.S.S. ont été ravagées, l'Ukraine notamment, où les destructions sont immenses. Cependant l'U. R. S. S. a largement contribué à forger elle-même les armes de sa victoire, et en dépit de ses destructions le pays sort de la guerre avec un potentiel industriel plus fort qu'en juin 1941 : résultat apparemment anormal et paradoxal, mais qui révèle la grandeur de l'effort accompli et l'importance des moyens mis en œuvre.

Les destructions industrielles

Qu'il s'agisse de la région industrielle de Leningrad, de celles de l'Ukraine, de Kharkov comme du bassin de Krivoï-Rog, du Donetz comme de la vallée du Dniepr, les destructions de la guerre ont anéanti presque tout ce qui n'avait pu être transféré. 31.850 entreprises industrielles, occupant 4 millions d'ouvriers, ont été ainsi perdues pour l'U.R.S.S., soit qu'elles aient été détruites, soit que les Allemands en retraite les aient démantelées.

Pis plus grave : les sources mêmes de tout développement industriel ont été anéanties ; les mines de charbon du Donetz ont été noyées, leur matériel du fond ou de la surface emporté ou détruit ; or il s'agissait de 1.135 puits de mines produisant en 1940 100 millions de tonnes de charbon. Il en fut de même des mines de fer de Krivoï-Rog, qui fournissaient 20 millions de tonnes de minerai et des mines de manganèse de Nikopol. Les mines de phosphate de Kirovsk, dans la presqu'île de Kola, celles de pétrole de Grozny et Maïkop ont été très durement touchées. Et il faudrait ajouter à cela 61 grandes stations électriques, dont le fameux Dnieprostroi. Au total l'U. R. S. S. a perdu du fait de la guerre les 2/3 de son charbon, les 3/4 de son fer et de son manganèse, le 1/6 de son pétrole.

L'équipement industriel, patiemment et méthodiquement développé lors des premiers quinquennats, n'a pas davantage été épargné : 62 hauts fourneaux, 213 fours d'aciérie ont été perdus, et avec eux les 3/5 de la production sidérurgique de l'Union soviétique ; et que dire des usines d'aluminium de Tikhyin, au sud de Leningrad, des grandes fabriques de tracteurs de Stalingrad et de Kharkov ou des usines géantes de produits mécaniques comme celle de Kramatorsk, qui employait 25.000 ouvriers ?

Les destructions en France, qui n'ont atteint qu'un cinquième au maximum du potentiel du pays, paraissent bien minimes au regard de ces ravages énormes. On peut évaluer au moins à la moitié du potentiel de 1940 la perte subie par l'U. R. S. S. pendant la guerre. Comment l'U. R. S. S. a-t-elle pu, malgré de si grandes amputations, éviter l'effondrement brutal de sa production industrielle ?

Les transferts vers l'Est

A vrai dire, elle a utilisé des méthodes très diverses, mais qui se sont toutes révélées très efficaces. Elle a d'abord cherché à sauver ce qui pouvait être transporté, car elle avait su de longue date ménager les conditions de pareils transferts.

Il fallait en effet que les usines évacuées pussent trouver sur la Volga, en Sibérie, les sources d'énergie, les matières premières et l'organisation urbaine indispensables. Or la politique de décentralisation industrielle poursuivie lors des deux premiers quinquennats et durant les trois premières années du troisième avait créé trois « bases » essentielles capables d'accueillir les nouvelles industries : celle de l'Oural méridional, fixée sur les grands gisements de fer de Magnitogorsk ; celle du Kouzbass, en Sibérie, sur un puissant bassin de charbon ; celle du Kazakhstan, la dernière développée, au voisinage du nouveau bassin houiller de Karaganda. Il faudrait y ajouter deux foyers récents, mais moins actifs : celui du Turkestan, qui possède charbon et pétrole ; celui de Tchereouchovo, sur l'un des plus riches gisements houillers de l'Union, entre le Kouzbass et le lac Baïkal.

Il fallait, en outre, demander un effort supplémentaire aux chemins de fer soviétiques, pourtant insuffisants et surchargés par les transports militaires : 1.200.000 wagons de chemins de fer furent nécessaires pour transporter d'ouest en est les usines transférées ; en outre, la consommation accrue de fer et de charbon dans les bases de l'Oural et d'Asie, qui accueillait ces installations, exigea une meilleure ventilation du minerai de fer et de la houille entre Magnitogorsk, Kouznetsk et Karaganda : c'est pourquoi on dut au plus vite terminer la liaison directe entre Karaganda et Magnitogorsk, assurant ainsi à l'Oural méridional un meilleur approvisionnement en combustible.

Les transferts prirent, au demeurant, plusieurs formes ; dans certains cas, on ne put évacuer les installations, hauts fourneaux, aciéries et mines ; on dut se contenter d'évacuer la main-d'œuvre et de l'utiliser soit dans les mines de l'Est, soit même, après rééducation, dans des industries différentes.

Chaque fois qu'on le put on déménagea les usines elles-mêmes : 75 0/0 de l'équipement industriel de Leningrad, de nombreuses usines de Moscou furent ainsi transférées ; tel fut le cas des grandes usines Poutilov, de Leningrad, des fabriques de tracteurs de Stalingrad et Kharkov.

Les transferts, même massifs, ne peuvent suffire à expliquer le maintien, puis l'augmentation de la production industrielle soviétique durant la guerre ; pour pallier les déficits de production dus aux pertes inévitables de mines, de hauts fourneaux et d'aciéries, il fallut très fortement augmenter le potentiel des territoires de l'Est, restés intacts. Le mouvement d'industrialisation de l'Oural, de la Sibérie, de l'Asie centrale et même du Grand Nord s'est donc amplifié dans des proportions très considérables.

Augmentation du potentiel de l'Est

La tâche la plus urgente était le remplacement des productions minières perdues, et tout d'abord des 100 millions de tonnes du Donetz. Aussi fallut-il doubler, quadrupler dans certains cas, l'extraction des bassins orientaux : celle de l'Oural fut triplée et atteignit 24 millions de tonnes ; celle du Kouzbass, 60 à 65 millions de tonnes ; celle de Karaganda, plus

de 11 millions en 1944. Des gisements presque inexploités jusqu'alors furent très développés, non seulement en Sibérie centrale et orientale, mais même au nord du cercle polaire ; ainsi les immenses réserves de Vorkouta, estimées à 120 millions de tonnes, fournirent plus de 4 millions de tonnes en 1944 ; pour les exploiter, on construisit en pleine guerre une voie de chemin de fer destinée à réunir Kirovsk à Vorkouta.

De nouvelles exploitations de pétrole furent mises en service dans le Daghestan, au nord-est du Caucase. Le second Bakou, l'Emba augmentèrent leur production de 30 0/0 ; quant au Kazakhstan, dont la production de naphte était avant la guerre infime, il la multiplia par 26. Le bassin pétrolier de la Petchora fut activement exploité, et l'on sait qu'on y a terminé en 1942 la construction d'une raffinerie dont la capacité serait de 5 millions de tonnes.

De nouvelles centrales électriques ont été construites dans l'Oural, en Sibérie, en Asie centrale ; l'une des plus importantes, celle de l'Angara, près du lac Baïkal, a une puissance de 9 millions de kilowatts ; une très grosse centrale a été édifiée à Stalinok, dans le Kouzbass ; une autre à Teleki, dans les Altaï.

La sidérurgie, si durement touchée en Ukraine, se développe dans l'Oural et plus à l'est ; deux nouveaux hauts fourneaux, les cinquième et sixième, furent construits à Magnitogorsk en huit mois, au lieu de deux ans ; d'autres furent édifiés à Tchousovo et Tchéliabinsk.

Les industries mécaniques ont progressé plus vite encore : l'Oural méridional s'est couvert de nouvelles usines d'automobiles et de tracteurs ; les quatre usines provenant de l'évacuation de l'usine Staline de Moscou sont devenues indépendantes les unes des autres ; elles ont été très fortement agrandies, l'usine de Miass notamment et celle d'Oulianovsk. D'autres encore ont surgi dans les Altaï, d'autres plus loin encore, telle l'usine de locomotives de Krasnoïarsk, à l'ouest du lac Baïkal, qui a livré en décembre 1944 ses premières locomotives.

Il peut donc sembler qu'on assiste à un déplacement définitif du centre de gravité industriel de l'Union soviétique. La réalité est toutefois peu différente, car on n'a pas attendu la fin de la guerre pour procéder à la reconstruction des mines et des industries d'Ukraine au fur et à mesure de la libération de la République. La rapidité et l'ampleur de la reconstruction n'ont pas été le moindre facteur du développement de l'économie soviétique durant la guerre.

La reconstruction industrielle

La reconstruction des mines et des installations industrielles paraît bénéficier d'une nette priorité sur la reconstruction des villes elles-mêmes; tous les renseignements communiqués témoignent de la rapidité exceptionnelle avec laquelle les mines sont remises en service. Dès la libération, on s'est attaqué au poinpage des mines du Donetz ennoyées; celles de l'Est, réunies dans le combinat de Rostov, étaient en décembre 1945 déjà entièrement remises en état; dans la région de Stalino, 23 puits sur 69 sont en service. Au total, d'après une information officielle, le Donetz a atteint en décembre 1945 la moitié de sa production d'avant guerre, et sa restauration sera complètement achevée vers fin 1947. Même rapidité pour le pétrole, puisque les installations de Groznyi ont à peu près repris leur rythme de production d'avant guerre.

Chaque semaine on annonce de nouveaux progrès dans la restauration sidérurgique: deux années de travail intensif ont permis de restaurer le tiers des hauts fourneaux détruits dans le Donbass, à Stalino, Zaporozje et Dniepropetrovsk: le vingtième des hauts fourneaux démolis, désormais restauré, a donné sa première coulée le 9 décembre 1945. Même rapidité dans l'industrie mécanique: la grande usine de tracteurs de Stalingrad, complètement démolie, compte plus d'ouvriers qu'avant guerre, et sa production a au moins repris l'ancien niveau. Les progrès sont évidemment moindres dans l'ouest de l'Ukraine, libérée plus tardivement; néanmoins, dès décembre 1944, l'usine de tracteurs de Kharkov était en mesure de vendre des pièces détachées.

La reconstruction ne s'est cependant pas limitée à la restauration d'usines détruites ou abîmées: elle comporte aussi le rééquipement dans leurs lieux d'origine des usines évacuées. On pouvait s'attendre que se produise un reflux de l'Oural et de la Sibérie vers l'Ouest, vers Moscou, Leningrad et l'Ukraine. La réalité est tout autre: les usines évacuées continuent à marcher dans les régions d'accueil, et on reconstruit les usines mères avec du matériel neuf, dont une partie, notable à ce qu'il semble, vient des Etats-Unis et a été livrée au titre du prêt-bail: ainsi dans les bâtiments de l'usine Staline de Moscou, on a rétabli un outillage neuf et moderne, américain en partie, dont l'installation est en train de se terminer.

Le bilan industriel de la guerre

Malgré l'immensité des destructions de matériels, de stocks et de bâtiments industriels, la guerre n'a pas provoqué l'effondrement de la puissance économique du pays, bien au contraire. Certes en 1942 le volume de la production a baissé de moitié; mais l'ampleur des remèdes utilisés, l'énergie dépensée pour les mettre en œuvre ont rapidement donné des résultats très substantiels, puisque le niveau de production était remonté à l'indice 105, l'indice 100 étant celui de 1940.

Malgré l'inondation du Donetz, l'extraction du charbon avait regagné en décembre 1945 le niveau de 1940 et correspondait par suite à une production mensuelle de 17 millions de tonnes; ce résultat exceptionnel est dû à la fois à l'augmentation importante de l'extraction dans les houillères de l'Est et du Nord et à la rapidité de la reconstruction dans le Donetz.

Bien plus, pour les industries-clés, non seulement le niveau de 1940 a été atteint, mais encore il fut dépassé. Par rapport à la base 100 en 1940, la production de l'acier était à l'indice 143 au 1^{er} janvier 1945, celle de la fonte à l'indice 147; la construction de chars à l'indice 800, celle d'avions à 400. Si l'on se base sur ces chiffres, on peut en tirer la production d'acier et d'avions à la fin de la guerre: l'U. R. S. S. aurait ainsi fabriqué 30 millions de tonnes d'acier et 48.000 avions par an. L'U. R. S. S. a donc largement dépassé le niveau de l'industrie britan-