



Revue d'histoire maritime

26

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Varia

LA FLOTTE IMPÉRIALE DANS LA RÉVOLUTION RUSSE (1917-1921)

Nicolas Gracieux

Le récent centenaire de la révolution russe est l'occasion de revenir sur un aspect sans doute peu connu de cet événement politique majeur du xx^e siècle. La révolution russe a transformé la Russie dans tous les domaines, qu'ils soient politique, diplomatique, économique, social ou culturel, et la marine n'a pas échappé à ce tourbillon révolutionnaire. De 1917 à 1921, la marine fut, sans doute malgré elle, l'un des acteurs principaux de cette révolution avant d'en devenir une victime.

Bien évidemment, l'histoire du corps de bataille de la marine russe au cours de cette période a déjà fait l'objet de plusieurs ouvrages et revues spécialisés dans la littérature russe¹. L'historiographie anglo-saxonne n'est pas en reste : outre Stephen McLaughlin, auteur d'un ouvrage de référence sur les cuirassés russes et d'un très efficace chapitre de synthèse dans un volume consacré aux marines du premier conflit mondial², d'autres historiens tels que Paul G. Halpern³ et Lawrence Sondhaus⁴ ont également abordé la question navale russe dans leurs ouvrages. En France, si la marine russe a été au cœur des travaux de Claude Huan, pour la période soviétique, elle demeure plus souvent présentée comme l'un des vecteurs de la révolution russe sans plus de précision⁵. L'objectif des lignes qui suivent est d'essayer, à l'occasion du centenaire de la révolution et en

- 1 N. Berezovskii *et al.* (dir.), *Rossiiskii imperatorskii flot (1696-1917): voenno-istoricheskuiu spravotchnik*, Moskva, Russkii mir, 1993 ; F. Gromov (dir.), *Tri veka Rossiiskogo flota, 1696-1996*, Sankt-Peterburg, Logos, 1996, 3 tomes.
- 2 Stephen McLaughlin, *Russian & Soviet Battleships*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2003 ; *id.*, « Russia. Rossiiskii imperatorskii flot », dans Vincent O'Hara, David Dickson & Richard Worth (dir.), *To Crown the Waves. The Great Navies of the First World War*, Annapolis, Naval Institute Press, 2013, p. 213-256.
- 3 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 2012, voir en particulier les chapitres VII (la Baltique) et VIII (la mer Noire), p. 179-259.
- 4 Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, CUP, 2014, voir « Germany, Russia and Riga », (p. 189-200) et l'ensemble du chapitre IX, « War and Revolution, 1917 » (p. 278-308) qui évoque, outre les deux révolutions, la seconde bataille du golfe de Riga.
- 5 Claude Huan, *La Flotte rouge*, Paris, Marines Éditions, 2000.

se concentrant l'évolution de la marine russe entre 1917 et 1921, d'apporter quelques éclairages sur les différentes étapes par lesquelles cette révolution a utilisé puis annihilé la flotte russe, et ainsi brisé les projets de modernisation entamés par Nicolas II depuis 1905.

La tempête révolutionnaire de février puis celle d'octobre 1917 ont d'abord violemment secoué puis finalement paralysé la marine russe⁶. Par son ampleur et sa violence, la vague rouge amoindrit considérablement la marine qui perd la plupart de ses capacités opérationnelles. Mais c'est la guerre civile qui va porter le coup de grâce à une flotte qui a quasiment disparu à la fin de la guerre civile en 1921.

DE FÉVRIER À OCTOBRE 1917 : LA MARINE DANS LA TEMPÊTE RÉVOLUTIONNAIRE

174

À la veille de la révolution, la marine russe constitue une force navale à la fois opérationnelle et en pleine phase de modernisation. Les révolutions de Février puis d'Octobre paralysent pourtant peu à peu une marine patiemment reconstruite depuis Tsushima.

La marine impériale russe à la veille de la révolution de Février

Après la défaite contre le Japon et la révolution de 1905, la Russie se lance dans une vaste modernisation administrative et matérielle de sa marine avec notamment la création d'un ministère de la Marine et d'un état-major⁷. Les amiraux Birilyov et Grigorovitch sont les principaux contributeurs de ces réformes. Si elle n'atteint certainement pas le niveau des flottes britanniques ou allemandes, la Russie finit par réintégrer, à la veille de la première guerre mondiale, le cercle des grandes puissances navales⁸. Avec le soutien de chantiers étrangers, et notamment britanniques, quatre premiers cuirassés dreadnought sont en achèvement pour la flotte de la Baltique⁹, trois autres sont en chantier en mer Noire¹⁰ et la construction de quatre croiseurs de bataille est lancée en 1913 en mer Baltique¹¹. C'est donc une marine en pleine rénovation qui s'engage

6 D.G. Kirby, « A Navy in Revolution: the Russian Baltic Fleet in 1917 », dans Peter Karstens (dir.), *Motivating Soldiers: Morale or Mutiny*, London, Taylor & Francis, 1998, p. 199-212.

7 <http://www.neva.ru/EXPO96/book/chap11-1.html>.

8 Voir I. F. Tsvetlov, *Istoriia otechestvennogo sudostroeniia*, t. III, *Sudostroenie a nachale xxvv*, Sankt-Petersburg, Sudostroenie, 1995.

9 Classe *Gangut* (*Gangut, Poltava, Sevastopol, Petropavlovsk*) : 181 m, 23 370 t, 23 nœuds, 12 x 305 mm.

10 Classe *Imperatritsa Mariya* (*Imperatritsa Mariya, Imperatritsa Ekaterina Velikaya, Imperator Aleksandr III*) : 167 m, 23 783 t, 21 nœuds, 12 x 305 mm.

11 Classe *Borodino* (*Izmail, Borodino, Kinburn, Navarin*) : 223 m, 32 300 t, 28 nœuds, 12 x 356 mm.

dans le conflit en août 1914¹². Mais le déclenchement de la guerre entraîne inévitablement le ralentissement des constructions et condamne l'achèvement à court terme de ce vaste programme naval. La priorité est peu à peu donnée aux unités légères, aux sous-marins et aux autres équipements destinés à l'armée. La construction des nouveaux grands bâtiments est ralentie puis suspendue.

Tableau 1. La flotte russe en 1914¹³

	Baltique	Mer Noire	Pacifique
Dreadnoughts	4	(3)	0
Prédreadnoughts	4	5	0
Croiseurs de bataille	(4)	0	0
Croiseurs-cuirassés et croiseurs protégés	10	2	3
Croiseurs légers	(4)	(4)	0
Torpilleurs et destroyers	64	25	1 flottille
Sous-marins	8	7	0

(1) Les chiffres entre parenthèses correspondent aux navires en construction ou en achèvement. (2) La flottille de l'Arctique n'est créée qu'à partir de 1916 avec des unités issues de la flotte du Pacifique.

Dans la Baltique, Kronstadt est la base principale, non loin de Saint-Petersbourg, avec deux autres moins importantes, Helsingfors (Helsinki) au nord du golfe de Finlande et Reval au sud, auxquelles il faut encore ajouter Libau, en Courlande. Mais l'essentiel des unités est réparti entre Helsingfors, Reval et Kronstadt. En mer Noire, tout repose sur Sébastopol, même si Batumi, près de la frontière ottomane, est utilisée pendant la guerre.

À défaut d'affronter l'ennemi dans une bataille décisive, la marine russe adopte une stratégie plus raisonnable et parfaitement adaptée à la configuration de mer Baltique : la guérilla navale¹⁴. Mines, torpilleurs, croiseurs et sous-marins en sont les acteurs principaux. Entre 1914 et 1917, les sorties des grandes unités comme les dreadnoughts se limitent à la couverture de la pose de champs de mines. C'est seulement en août 1915 qu'un premier affrontement avec la flotte allemande se produit dans le golfe de Riga assiégé par les Allemands. Les assauts sont repoussés grâce aux mines et à l'artillerie côtière russes. Le vieux prédreadnought *Slava* est endommagé tandis que plusieurs unités ennemies sont touchées par des mines¹⁵. À l'automne 1915, signe des premières tensions

12 Pour avoir une vue d'ensemble de ce pan de la guerre mondiale souvent inconnu des Français, voir Norman Stone, *The Eastern Front, 1914-1917*, New York, Charles Scribner's, 1975.

13 <http://www.naval-history.net/xGW-RussianNavy1914-1918.htm>.

14 Voir Lutz Bengelsdorf, *Der Seekrieg in der Ostsee 1914-1918*, Bremen, Hauschild, 2008 ; N. B. Pavlovich, *The Fleet in the First World War*, t. 1, *Operations of the Russian Fleet*, New Delhi, Amerind, 1979.

15 Sur le *Slava* : George M. Nekrasov, *Expendable Glory. A Russian Battleship in the Baltic (1915-1917)*, Boulder, East European Monographs, 2004.

nées d'une guerre qui use le pays, une mutinerie éclate à bord du dreadnought *Gangut* à cause de la mauvaise qualité de la nourriture servie à l'équipage¹⁶. L'incident est finalement rapidement maîtrisé.

En mer Noire, grâce à sa supériorité numérique, la Russie adopte une stratégie plus offensive contre l'Empire ottoman. Cela conduit, entre 1914 et 1917, à une dizaine d'affrontements avec la marine ottomane dirigée par les Allemands, en particulier contre le croiseur de bataille *Yavuz* (ex-*Goeben* allemand)¹⁷. Mais le manque d'entraînement et la mauvaise qualité des tirs empêchent les Russes de remporter une victoire décisive au cours de ces accrochages¹⁸. C'est à la suite de l'échec de l'une des opérations destinées à détruire le *Yavuz* que l'amiral russe Eberhart est remplacé par le jeune vice-amiral Koltchak à la tête de la flotte de la mer Noire¹⁹. Fin octobre 1916, la marine perd le dreadnought *Imperatritsa Mariya*, victime d'une explosion accidentelle à Sébastopol. Environ trois cents marins périssent. Il s'agit de la plus grande catastrophe navale subie par la flotte russe au cours du conflit²⁰.

176

Malgré ce terrible accident, au début de l'année 1917, la flotte russe reste encore une force importante. Ses pertes ont été limitées. Elle dispose encore en mer Baltique et en mer Noire de la plupart de ses grandes unités et a été renforcée par de nouveaux navires. À la veille de la révolution, aucune grande opération n'est prévue ou en cours. C'est donc dans ses différents mouillages que la vague révolutionnaire va frapper la flotte russe.

La désorganisation révolutionnaire de la marine

Lorsque débute l'année 1917, la Russie fait face à une situation économique et sociale critique. Les grèves paralysent les centres industriels et l'hiver très rude affecte gravement le ravitaillement de la population et de l'armée. Au sein de la marine, les mouvements bolcheviks, très influents depuis 1905, émergent

16 Aleksandr Chernyshev, *Les Navires héroïques de la grande guerre patriotique*, Moscou, Exmo, 2015, p. 7.

17 Le croiseur de bataille *Goeben* et le croiseur léger *Breslau* formaient l'escadre allemande de Méditerranée en 1914 commandée par l'amiral Souchon. Ne pouvant regagner l'Allemagne, cette escadre se réfugia à Istanbul au début de la guerre. En compensation des unités saisies en Angleterre, mais surtout en échange de l'entrée en guerre des Turcs contre les Alliés, l'Allemagne offrit ces deux navires au gouvernement ottoman.

18 Gary Staff, *German Battlecruisers of World War One*, Barnsley, Editions Seaforth Publishing, 2014, p. 108-136.

19 À 42 ans, il est le plus jeune amiral de la flotte russe. Après la révolution, il préfère quitter ses fonctions en juin 1917 puis prendra la tête des armées blanches pendant la guerre civile. Peter Fleming, *Le Destin de l'amiral Koltchak* [1963], Paris, Plon, 1967 ; Pavel N. Zyrianov, *Admiral Koltchak: verkhovnyi pravitel' Rossiii*, Moskva, Molodaia gvardiia, 2012 (4^e éd.).

20 Rafaël M. Melnikov, *Les Cuirassés de type « Imperatritsa Mariya »*, Les Lilas, AJ-Press, coll. « Encyclopédie des navires de guerre », n° 30, 2003, p. 46.

à nouveau et le nouveau vent révolutionnaire gagne rapidement les équipages²¹. À Helsingfors (Helsinki), base de la flotte de la Baltique, les marins se mutinent tandis le vice-amiral Nepenine, commandant la flotte, est abattu au cours d'un rassemblement de marins, le 4 mars 1917. Il est alors remplacé par le vice-amiral Maksimoff, un officier peu compétent et ambitieux et qui, dès le début de la révolution, a tenté de s'adjoindre le soutien des marins mutinés pour prendre le commandement au détriment de Nepenine²². Le 15 mars, incapable de faire face à une situation politique et sociale désormais hors de contrôle, le tsar Nicolas II abdique. La monarchie russe est tombée et la marine impériale n'existe plus.

Informés le 16 mars du succès de la révolution, les équipages de la Baltique se mutinent. Les décisions prises par le nouveau gouvernement provisoire ne font qu'accroître le désordre au sein de la marine et annihiler toute son efficacité opérationnelle. Au sein du gouvernement provisoire dirigé par le prince Lvov, le portefeuille de la marine et des armées est confié à Alexandre Kerenski, partisan de la poursuite de la guerre contre l'Allemagne. La marine russe semble donc encore appelée à combattre. Parallèlement, des comités démocratiques dominés par les bolcheviks fleurissent au sein des équipages. Initialement, ces comités doivent superviser la vie quotidienne des équipages mais ils étendent rapidement leur influence à toutes les questions en lien avec la marche des navires. Pour contrôler ces différents comités, un comité central de la flotte de la Baltique est également institué et commence peu à peu à concurrencer le pouvoir du commandant en chef de la flotte. Par ailleurs, au nom d'une logique de démocratisation des forces armées, le gouvernement provisoire envisage de supprimer les grades d'officiers. Toutes ces mesures rendent le maintien de la discipline au sein des équipages impossible. Cette désorganisation finit même par toucher la hiérarchie navale. En juillet 1917, le vice-amiral Maksimoff, démis de ses fonctions, refuse de quitter son poste et, soutenu par l'équipage, tente d'empêcher son successeur de hisser sa marque à bord du navire amiral²³. Ce grave incident illustre les premiers effets destructeurs de la révolution au sein de la marine. En septembre 1917, l'équipage du cuirassé *Petropavlovsk* se distingue en fusillant plusieurs officiers soupçonnés d'avoir soutenu le général Kornilov dans sa tentative de renversement du gouvernement provisoire. L'affaire Kornilov pousse d'ailleurs les comités de marins à sommer les officiers

21 Norman E. Saul, *Sailors in Revolt: The Russian Baltic Fleet in 1917*, Lawrence, Regents Press of Kansas, 1978, qui porte principalement sur Helsingfors, ainsi que Evan Mawdsley, *The Russian Revolution and the Baltic Fleet. War and Politics. February 1917-April 1918*, London, Macmillan, 1978.

22 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution from 1914 up to 1918* [1923], Honolulu, University Press of the Pacific, 2002, p. 113-144.

23 *Ibid.*, p. 154-177.

de signer une déclaration de loyauté en faveur du gouvernement provisoire de Kerenski et du soviét. La marine mène sa dernière opération en mer Baltique en octobre 1917 à l'occasion de l'offensive allemande contre Riga. En raison des mutineries et de la désorganisation qui la frappent, elle ne peut engager qu'une poignée de vieilles unités armées par des équipages peu enclins à se battre. À l'issue de la bataille, les Allemands parviennent à s'emparer des îles du golfe de Riga²⁴. Contraintes à la retraite, les forces russes perdent le prédreadnought *Slava*.

178

En mer Noire, les effets de la révolution de Février sont d'abord maîtrisés grâce aux qualités de commandement du vice-amiral Koltchak. Cette bonne gestion des effets de la révolution de Février permet à la flotte de la mer Noire de rester une force de combat opérationnelle encore en mesure d'affronter la flotte turque. Néanmoins, la marine doit s'adapter au changement de régime politique. Ainsi, le 29 avril 1917, suivant le courant républicain qui parcourt la Russie, le dreadnought *Imperatritsa Ekaterina Velikaya* est rebaptisé *Svobodnaya Rossiya* (*Russie libre*) tandis que le troisième dreadnought destiné à la mer Noire, l'*Imperator Aleksandr III*, est rebaptisé *Volya* (*Liberté*). Malgré les efforts de discipline de l'amiral Koltchak, la contagion révolutionnaire finit par gagner Sébastopol. Des comités démocratiques, identiques à ceux de la Baltique, apparaissent à bord des navires tandis des réunions politiques sont organisées par les équipages à terre ou à bord des bâtiments. Le 5 juillet, la situation dégénère et les officiers sont démis de leurs fonctions et désarmés par leurs équipages²⁵. Les marins imposent désormais leurs choix aux officiers lors de votes où les équipages décident ou non d'exécuter les ordres donnés. Le désordre régnant au sein de la flotte de la mer Noire éclate au grand jour lors d'une opération fin octobre 1917. À l'occasion d'une sortie destinée à intercepter des unités turques, l'équipage du *Svobodnaya Rossiya* se rebelle contre ses officiers et refuse d'engager le combat. L'opération russe tourne au fiasco et la flotte regagne piteusement Sébastopol²⁶. Cette opération est la dernière sortie d'envergure menée par la marine russe au cours du conflit.

La révolution d'octobre : la marine face à la vague rouge

La révolution d'Octobre et la prise du pouvoir par les bolcheviks abattent définitivement les derniers vestiges de l'ex-marine impériale. L'échec d'une nouvelle offensive décidée par le gouvernement de Kerenski à l'été 1917 et l'absence de perspective de paix renforcent le mécontentement général et

²⁴ Voir Michaël B. Barrett, *Operation Albion. The German Conquest of the Baltic Islands*, Bloomington, Indiana University Press, 2008.

²⁵ H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

²⁶ Rafaël M. Melnikov, *Les Cuirassés de type « Imperatritsa Mariya »*, op. cit., p. 52.

conduisent à une seconde révolution dans la nuit du 24 au 25 octobre 1917. Lénine et les bolcheviks sont désormais à la tête de la Russie. Les marins de la flotte de la Baltique jouent un rôle décisif dans cette prise du pouvoir en rejoignant en nombre les bataillons de gardes rouges. Pour appuyer le soulèvement, le comité central de flotte de la Baltique ordonne à plusieurs unités, dont le croiseur *Aurora* de venir mouiller sur la Neva à proximité du palais d'Hiver, siège du gouvernement. Les officiers qui déclarent s'opposer à une telle action sont immédiatement arrêtés par les équipages. La révolution est finalement un succès complet. Mais les leaders bolcheviks échappent de peu à la mort lorsqu'un sous-marin ancré sur la Neva, tombé dans les mains d'officiers loyalistes, menace de torpiller le croiseur. Le projet est finalement écarté et les officiers arrêtés²⁷.

Entre décembre 1917 et février 1918, de nombreux officiers sont à nouveau pourchassés et massacrés par des détachements de gardes rouges. En mer Noire, ces événements tragiques sont aujourd'hui connus sous le nom des « nuits de la Saint-Barthélémy de Sébastopol²⁸ ». Les navires se retrouvent ainsi totalement immobilisés dans leurs bases, sous le contrôle d'équipages sans autorité. À la mi-novembre 1917, le ministère de la Marine est remplacé par un Collège naval constitué par une assemblée représentant les marins de toutes les flottes, avec à sa tête le capitaine Ivanov²⁹. Début décembre, ce Collège naval décrète la suppression du poste de commandant en chef de la flotte, dont les pouvoirs sont transférés au comité central de la flotte de la Baltique. Cette nouvelle décision provoque une nouvelle crise : le vice-amiral Razvozov commandant la flotte de la Baltique quitte ses fonctions, ainsi que le chef d'état-major de la marine et de nombreux autres officiers. Cette crise du personnel sera partiellement comblée par Trotsky qui fera maintenir à leur poste, sous la surveillance de commissaires politiques, des officiers de l'ex-marine impériale.

La révolution d'Octobre porte un coup de grâce définitif aux programmes de construction navale débutés avant la guerre, mais qui ont dû être fortement ralentis par le conflit, puis par la révolution de Février. En effet, depuis le début du conflit, les chantiers navals ont vu leurs effectifs fondre drastiquement en raison de la mobilisation. En outre, les nouveaux besoins de la marine en petites unités et la réorientation d'une partie de la production vers l'armée de terre ont considérablement affecté la construction des grandes unités. En mer Baltique, la construction des nouveaux croiseurs de bataille de classe *Borodino*

27 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

28 Alexeï Emelin, Kiznetsov Nikolai Kuznetsov, Valery Krestyannikov, Boris Salomon & Peter Naumenko, *L'Escadre russe. Adieu à la marine impériale*, Moskva, Art Volkhonka, 2015, p. 336-337.

29 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

est d'abord ralentie puis stoppée et les navires laissés à l'abandon³⁰. En mer Noire, le dreadnought *Imperator Nikolai I*, rebaptisé *Demokratiya*, voit sa construction arrêtée³¹.

Le 12 février 1918, le gouvernement bolchevik dissout la « vieille flotte », symbole d'un passé désormais révolu, et crée la flotte des Ouvriers et des Paysans³². Les équipages ne sont désormais plus composés que de volontaires. Le drapeau rouge remplace le pavillon blanc et bleu à croix de Saint-André. La nouvelle flotte est placée sous l'autorité du commissaire du peuple à la marine Pavel Dybenko, un ancien officier de la flotte de la Baltique et d'un état-major dirigé par l'amiral Alfater³³. Parallèlement, Lénine lance des négociations avec l'Allemagne afin de conclure une paix séparée. Mais cette initiative n'empêche pas Berlin de lancer une vaste offensive au début de l'année 1918, en profitant des mouvements indépendantistes qui secouent les provinces de l'ancien Empire russe. Cette offensive, à laquelle l'armée est incapable de résister, va encore amoindrir une marine désorganisée et qui, après avoir perdu ses officiers, va perdre ses bases puis ses navires.

180

LA MARINE ANÉANTIE PAR LA GUERRE CIVILE

Disputés par les Russes blancs et l'Armée rouge, les restes de la flotte russe disparaissent peu à peu de l'équation politico-militaire de la Russie tant mer Baltique qu'en mer Noire, d'où une partie de la marine ralliée aux Russes blancs finit par partir en exil³⁴. Mais c'est avec la révolte de Kronstadt que le coup de grâce définitif est donné aux débris de la marine russe.

Repli et désarmement

Face à la menace allemande, le pouvoir bolchevik donne l'ordre aux navires encore présents dans les bases de la côte balte de rejoindre Helsingfors. C'est le début de la croisière des glaces de la flotte de la Baltique. L'évacuation débute le 19 février 1918. À cette période de l'année, le nord de la mer Baltique est totalement pris par les glaces, ce qui contraint la flotte à se faire ouvrir un passage par des brise-glace, rendant la traversée encore plus lente et difficile. Finalement, tous les navires sont évacués avant la prise de Revel par les Allemands. Mais la base d'Helsingfors est bientôt menacée par les troupes allemandes venues

30 Ian Sturton (dir.), *Conway's Battleships: The Definitive Visual Reference to the World's All-big-gun Ships*, London, Conway, 2008, p. 183.

31 *Ibid.*, p. 182-183.

32 Claude Huan, *La Flotte Rouge*, *op. cit.*, p. 9-11.

33 *Ibid.*, p. 10.

34 Synthèse récente sur cette période : Alexandre Jevakhoff, *La Guerre civile russe*, Paris, Perrin, 2017.

appuyer les forces indépendantistes finlandaises. Le traité de Brest-Litovsk, signé le 3 mars 1918, a en effet contraint la Russie à abandonner de nombreux territoires, dont l'Ukraine et la Finlande qui deviennent des États indépendants. Pour échapper à une capture allemande, le capitaine de 1^{er} rang Stchasny décide d'évacuer la flotte russe d'Helsingfors vers Kronstadt. À partir du 12 mars, une seconde croisière des glaces débute, qui s'avère tout aussi difficile que la précédente. La glace est très épaisse et les brise-glace, en raison de leur petite taille, ne peuvent ouvrir qu'un passage large de 22 m alors que les dreadnoughts affichent une largeur de 26 m. La progression est donc particulièrement lente et les navires doivent stopper régulièrement pour se dégager. La flotte atteint Kronstadt le 17 mars 1918. En dépit du succès de l'opération, le capitaine de 1^{er} rang Stchasny est arrêté et fusillé à Moscou le 22 mars pour trahison, Trotsky considérant que, fort de la popularité née de son exploit, Stchasny aurait pu chercher à renverser le gouvernement bolchevik³⁵. Les unités désormais à l'abri à Kronstadt voient les effectifs de leurs équipages de volontaires fondre de façon dramatique. Beaucoup de marins ont quitté leur bord pour rejoindre l'Armée rouge ou simplement pour retrouver leurs familles. Faute de personnel, la plupart des navires sont désarmés au printemps 1918. Seuls quelques navires sont maintenus en service pour assurer la défense du golfe de Finlande.

Après l'armistice du 11 novembre 1918, de nouvelles menaces apparaissent bientôt en mer Baltique. Les Alliés ayant décidé de soutenir les Russes blancs et les nouveaux États baltes dans leur lutte contre les bolcheviks, la Royal Navy se déploie dans le golfe de Finlande pour neutraliser la flotte rouge ancrée à Kronstadt. Le 31 mai 1919, la jeune flotte rouge repousse une première attaque anglaise. Parallèlement, face aux avancées des troupes blanches vers Petrograd, le cuirassé *Sevastopol*, bien qu'inapte à la navigation en raison du manque de personnel, est utilisé comme batterie flottante contre les positions adverses³⁶. En juin 1919, des cuirassés sont utilisés par Trotsky pour bombarder la forteresse de Krasnaya Gorka située à l'entrée de Petrograd et où des marins se sont rebellés. Le 17 juin 1919, la Royal Navy, lance un raid nocturne contre Kronstadt et des vedettes lance-torpilles et coule le croiseur *Oleg*. Les Anglais renouvellent leur attaque dans la nuit du 17 au 18 août et coulent le cuirassé *Andrei Pervozvanny*³⁷. La flotte de la Baltique cesse alors toute existence opérationnelle.

35 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177 ; Alexander Rabinowitch, « The Shchtasny File: Trotsky and the Case of the Hero of the Baltic Fleet », *Russian Review*, n° 58, 1999, p. 615-634.

36 Aleksandr Chernyshev, *Les Navires héroïques de la grande guerre patriotique*, op. cit., 2015, p. 13.

37 Giles Milton, *Roulette russe. La guerre secrète des espions anglais contre le bolchévisme*, Paris, Noir sur Blanc, 2015.

En mer Noire, la situation diplomatique et militaire est très confuse et conduit à la destruction d'une partie de la flotte russe. À la suite de la signature du traité de Brest-Litovsk, la flotte est tenue de se regrouper à Sébastopol, tandis que les troupes russes doivent évacuer les territoires du nouvel État ukrainien. La crainte d'une capture par les Allemands fait hésiter les officiers russes quant à l'attitude à adopter. Un repli sur le port de Novorossiysk est inadapté en raison de l'insuffisance des installations portuaires. Pour éviter une capture allemande, l'amiral Sabline tente, sans succès, un subterfuge diplomatique en faisant hisser le drapeau ukrainien à bord des navires russes. Le 26 avril, la flotte évacue finalement Sébastopol et se réfugie à Novorossisk. L'armée allemande s'empare de Sébastopol le 1^{er} mai et, ayant constaté l'absence des navires russes, les autorités allemandes exigent leur retour à Sébastopol et menacent de poursuivre leur offensive vers Novorossiysk. Début juin, Lénine et Trotsky ordonnent de préparer le sabordage de la flotte mais leur ordre est ignoré par crainte d'une mutinerie des équipages. Le 16 juin, la pression allemande s'aggravant, la majorité des équipages votent en faveur d'un retour à Sébastopol. Mais le lendemain, d'autres marins hostiles au retour vers Sébastopol, qu'ils considèrent comme un acte de trahison, décident de saborder une partie de la flotte dans la rade Novorossiysk³⁸. Les unités restantes rallient Sébastopol où elles sont saisies par les Allemands. Après l'armistice, les Anglais viennent occuper Sébastopol. La Russie perd alors la maîtrise des dernières unités. Mais c'est la guerre civile qui va parachever la disparition de la marine russe de la mer Noire.

Mer Noire : une marine blanche contre l'Armée rouge

Les Alliés ayant résolu de soutenir les Russes blancs qui combattent les bolcheviks, ils décident, à partir d'août 1919, de leur transférer l'ensemble des navires russes passés sous leur contrôle depuis l'armistice. Placée sous les ordres de l'amiral Sabline, la flotte blanche compte un cuirassé dreadnought, un vieux prédreadnought obsolète, deux croiseurs, une dizaine de destroyers et de torpilleurs, quatre sous-marins, ainsi que plusieurs unités auxiliaires. Cette force navale mène, entre 1919 et 1920, plusieurs missions d'appui aux armées blanches, principalement par le biais d'opérations de ravitaillement ou de bombardements côtiers, notamment autour de l'estuaire du Dniepr et du Bug³⁹.

À l'automne 1919, les armées commandées par l'amiral Koltchak et les généraux Denikine et Ioudenitch subissent une série de défaites face à l'Armée rouge sur tous les fronts et doivent reculer. En Ukraine, l'armée blanche de Denikine recule vers la Crimée qui devient peu à peu une forteresse ravitaillée par mer.

38 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

39 Rafaël M. Melnikov, *Les Cuirassés de type « Imperatritsa Mariya »*, op. cit., p. 56.

À partir d'octobre, la situation de troupes blanches, désormais commandées par le général Wrangel, est désespérée et l'évacuation devient impérative. Celle-ci va alors s'effectuer en coordination avec la Marine française représentée par l'amiral Dumesnil. Toute la flotte blanche est mobilisée dans les différents ports de Crimée. Le 2 novembre, le général Wrangel et son état-major sont les derniers à quitter Sébastopol. Ce sont finalement près de 150 000 hommes qui ont pu être évacués. L'arrivée à Istanbul des navires russes n'est pas sans poser quelques problèmes diplomatiques. Étant placés sous leur protection, les Français souhaitent que la flotte russe arbore le pavillon tricolore lors de leur entrée dans le Bosphore. Les officiers russes refusent, rappelant très justement aux officiers français qu'à cette heure, ce sont les Russes blancs, et donc le pavillon de Saint-André, qui incarnent la Russie légitime, le pouvoir bolchevik n'ayant été reconnu par aucun pays étranger. Le 4 novembre 1920, c'est donc en arborant le pavillon de Saint-André que la flotte blanche jette l'ancre devant Istanbul⁴⁰. Le 13 novembre, l'amiral Dumesnil et le général Wrangel signent une convention par laquelle les forces russes se placent officiellement sous la protection de la France et l'autorisent, afin de financer leur accueil, à procéder à la vente des navires civils évacués⁴¹. Début décembre, l'escadre russe appareille d'Istanbul à destination de Bizerte en Tunisie où elle arrive au grand complet le 2 janvier 1921. Ce sera la dernière escale de l'escadre.

Conscients que l'escale de Bizerte risque d'être longue, les Russes s'organisent pour offrir une vie à peu près normale aux 5 849 personnes (dont plus de deux cents enfants) évacuées⁴². Des navires sont transformés en foyers et une école navale est même installée près de Bizerte, au fort de Djebel-Kébir. Peu à peu, de nombreux marins quittent leur bord pour trouver un emploi à terre et de meilleures conditions de vie. Ces départs affectent considérablement l'entretien des unités dont certaines, conformément à la convention signée en 1920, sont récupérées par la France ou vendues pour financer la vie des réfugiés russes. Le 28 octobre 1924, la reconnaissance de la l'URSS par la France entraîne la mort de l'escadre russe qui perd alors toute légitimité politique et juridique. Le 30 octobre, le pavillon de Saint-André est amené pour la dernière fois et les derniers navires sont transférés aux autorités françaises. Paris engage ensuite des discussions avec Moscou en vue de rétrocéder à l'URSS les unités restantes mais, sous la pression internationale, la France renonce au projet et les derniers navires sont vendus à la démolition en 1930. La guerre civile a ainsi entraîné la disparition complète de la flotte russe en mer Noire.

40 Alexei Emelin, Kuznetsov, Nikolai Kuznetsov, Valery Krestyannikov, Boris Salomon & Peter Naumenko, *L'Escadre russe, op. cit.*, 2015, p. 338.

41 *Ibid.*, p. 338-339.

42 *Ibid.*, p. 339-345.

À la fin de l'année 1920, l'Armée rouge a vaincu les Russes blancs sur tous les fronts et la plupart des troupes alliées ont évacué la Russie. Le prix de cette victoire est très lourd et laisse un pays dévasté et ruiné. Cette situation crée de nouvelles tensions sociales et de nouvelles grèves se déclenchent à Petrograd en février 1921 mais elles sont sévèrement réprimées par le pouvoir bolchevik. La jeune marine soviétique se retrouve alors au cœur d'un nouveau mouvement de contestation. À défaut d'être une force opérationnelle, la révolution finit par faire des restes de la marine impériale une force politique⁴³.

184

Informés de ces nouveaux troubles, les marins des cuirassés *Sevastopol* et *Petropavlovsk* se réunissent le 26 février à bord de leur bâtiment ancré dans la base de Kronstadt, elle-même prise par les glaces. À l'issue de cette réunion, les marins votent une résolution, restée célèbre sous le nom de « résolution du *Petropavlovsk* », exigeant davantage de libertés politiques et économiques. Le mouvement prend rapidement de l'ampleur et les marins rejettent bientôt l'autorité du gouvernement de Lénine. La situation est sérieuse pour les bolcheviks car les marins de la flotte de la Baltique sont considérés comme les héros de la révolution et leur révolte pourrait entraîner le soulèvement de toute la population. Face au risque d'une contre-révolution qui mettrait à bas le pouvoir bolchevik, Lénine et Trotski décident d'écraser la rébellion. Profitant des glaces, les troupes de l'Armée rouge se lancent à pied à l'assaut de la base rebelle, soutenues par une puissante artillerie. Débutée le 7 mars, l'attaque s'achève le 17 mars 1921. Au cours des combats, les équipages du *Sevastopol* et du *Petropavlovsk* n'hésitent pas à faire usage des canons de 305 mm contre les forts entourant Kronstadt et contre l'Armée rouge. L'armée réplique et endommage les navires rebelles, tuant de nombreux marins. L'écrasement de la révolte de Kronstadt provoque la mort de plusieurs milliers de personnes dans les deux camps, tandis que de nombreux marins survivants sont arrêtés puis exécutés ou déportés. Et pour effacer tout souvenir de cette révolte, le gouvernement bolchevik décide de débaptiser les deux dreadnoughts rebelles. Le 31 mars 1921, le *Petropavlovsk* est rebaptisé *Marat* tandis que le *Sevastopol* reçoit le nom de *Parizhskaya Kommuna*⁴⁴.

Ces affrontements très violents sonnent la fin la guerre civile et parachèvent l'anéantissement de la marine russe tant en mer Baltique qu'en mer Noire. Réduite à un embryon d'unités usées et sans plus aucune capacité opérationnelle, elle n'est plus destinée qu'à être une force auxiliaire de l'Armée rouge.

43 Dans une abondante bibliographie, souvent engagée, signalons seulement : Henri Arvon, *La Révolte de Cronstadt*, Bruxelles, Complexe, 1980 ; Jean-Jacques Marie, *Cronstadt*, Paris, Fayard, 2005.

44 Vladimir Yakubov & Richard Worth, *Raising the Red Banner: The Pictorial History of Stalin's Fleet 1920-1945*, Editions Spellmount, 2008, p. 13.

Au sortir de la révolution et de la guerre civile, la marine russe est anéantie. L'effort de reconstruction entamé en 1905 a été brisé et l'ambition de refaire de la Russie une puissance maritime de premier ordre s'est envolée. Chacune des étapes de cette révolution débutée en février 1917 aura finalement conduit à la destruction de la marine russe, soit du fait de décisions politiques soit en raison de choix militaires. La stratégie de défense de l'URSS et les maigres moyens disponibles conduisent désormais à ne faire de la flotte qu'un outil de défense côtière au service des forces terrestres. En conséquence, la majorité des unités restantes réfugiées à Kronstadt depuis 1918 sont désarmées et ferrillées. 350 000 tonnes de navires en chantier disparaissent ainsi⁴⁵. La flotte rouge ne se limite plus qu'à une poignée de vieux navires concentrés en mer Baltique.

Si la nouvelle stratégie navale soviétique s'oriente d'abord vers des unités légères par manque de moyens et par choix stratégique, l'évolution du contexte international à partir des années 1930 conduit à l'élaboration de nouveaux programmes navals d'envergure. Mais ils sont à nouveau balayés par le second conflit mondial. Finalement, il faudra attendre les années 1970 et l'amiral Gorshkov pour que l'URSS retrouve enfin d'une marine océanique.

45 Claude Huan, *La Flotte rouge*, *op. cit.*, p. 9-11.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thaloassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
 - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*