

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Ybert – 979-10-231-1769-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
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*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrère – 979-10-231-1762-2
Guérout – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

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

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

Le rôle des amiraux

INTRODUCTION

Éric Barré

*Centre de Recherches en histoire quantitative
université de Caen-Basse-Normandie*

De par son étendue, la mer est, à un moment ou à un autre, l'objet d'un mythe ou d'une histoire. Vénus sort de l'onde ; les navires fantômes voguent à la recherche de leurs proies ; le flibustier et le corsaire combattent au milieu de la fumée et des bruits de bataille ; l'amiral, empanaché, se tient sur la dunette d'un château de bois dirigeant on ne sait quelle expédition, source de gloire et de richesse. L'image d'Épinal est certes appuyée, mais elle s'approche d'une autre vision, celle de l'Orient où les émirs commandent les armées du calife ou du sultan.

Dans le domaine de la Méditerranée centrale, l'*émir al bâhr*, l'émir de la mer, commande les flottes s'opposant à la mainmise de la région par les Normands d'Italie du Sud et de Sicile. L'utilité de cet officier n'échappe pas aux conquérants qui créent à leur tour un amiral dont la première mention date de 1141. L'imitation en entraîne d'autres : Gênes (1181), Catalogne et Majorque (1230), royaume de France (1248), Angleterre (1295)... Cette liste, non exhaustive, démontre non seulement la prise de conscience de l'importance du monde maritime par les souverains d'Europe occidentale mais aussi la naissance d'une nouvelle institution, l'Amirauté, et d'un titulaire, l'amiral de tel ou tel royaume, ou principauté territoriale. Cette naissance est aussi l'histoire d'une croissance. Quelles sont les compétences de l'amiral ? Comment évolue l'institution ? Quelle image en ont les théoriciens et les commentateurs du monde maritime ? Quels sont les profils recherchés par le pouvoir en place ?

L'amiral est avant tout un homme de valeur. Jusqu'à la veille de l'époque moderne, les amiraux de France ne sont pas choisis parmi les plus grandes familles de la noblesse. En ce domaine, le cas de Jean de Vienne est tout à fait caractéristique. Au lendemain de la guerre de Cent Ans, les choix sont inversés et l'affirmation de la souveraineté royale sur la quasi-totalité du royaume s'accommodent, dans un premier temps, de l'existence des Amirautés de Bretagne, Guyenne et Provence. Cette évolution est-elle voulue par l'autorité royale ? La même question pourrait être formulée, lors la suppression de l'Amirauté et son remplacement par un grand maître de la navigation, en 1629, et l'opération inverse, en 1669.

Dans ce dernier cas, la nomination d'un bâtard du roi est une réponse indirecte sollicitant d'autres questions. Elle implique de se pencher sur le cas, tant des adjoints directs, les vice-amiraux, que sur les véritables commandants des armées navales : chefs d'escadre et lieutenants généraux. L'étude de leur parcours permet-elle de définir un profil de carrière ? Quels sont les éléments qui ont assuré leurs succès ? Quelle a été leur influence sur la tactique navale, sur les évolutions technologiques, sur le monde maritime ? Peut-on établir des comparaisons avec les officiers généraux des marines étrangères, qu'ils portent ou non le titre d'amiral ?

108

Cette question induit le problème de la création et de l'histoire de l'institution, d'un point de vue tant institutionnel qu'évènementiel, dans les autres pays du monde. Certains ensembles, à forte tradition maritime, comme la Hanse teutonique, ne semblent pas s'être pourvus d'Amirauté ni d'amiraux. À l'inverse, des pays comme l'Angleterre ont développé un ensemble homogène où les amiraux, pris au sens général, sont, pour la plupart, des praticiens de la mer. Son modèle n'est pas obligatoirement suivi par les Pays-Bas ou la Russie dont l'armée navale est réformée en profondeur par Pierre le Grand.

Cette vision rapide, avec toutes les erreurs possibles, pose le problème du poids politique des amiraux. En France, nombre de lieutenants généraux deviennent les amiraux compétents de la République, de l'Empire, puis de la royauté retrouvée. L'expansion coloniale européenne, loin de la métropole, en fait des diplomates : ainsi, la bataille de Navarin n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la Méditerranée. Les canons du commodore Perry ou la personnalité de l'amiral Jellicoe participent de l'histoire mondiale à son plus haut niveau.

La globalisation et la médiatisation de la planète pourraient faire d'un amiral un simple exécutant, mais il reste un personnage clef de l'intérêt général dont le rôle est complexe. En France, un amiral peut à la fois commander une zone maritime, disposer d'une escadre, intervenir dans la police de la navigation, de la pêche et des côtes, et lutter contre la pollution. Comme officier général, il commande aux troupes et aux navires placés sous ses ordres, comme préfet maritime, il est le commissaire de la république en charge du monde maritime.

Cet aperçu rapide, par ses questions directes et ses quelques affirmations, comme l'attribution du titre d'amiral dans certaines circonstances à des civils, est une invitation à l'ensemble des chercheurs, des témoins et des bonnes volontés à se joindre à nous pour continuer une enquête qui ne se veut pas limitée dans le temps.

LES PREMIERS AMIRAUX DE LA MARINE RUSSE

Édith Ybert

Centre national de la recherche scientifique

La marine russe a été officiellement créée le 20 octobre 1696, date à laquelle la *douma* (conseil) des boyards a adopté un texte devenu célèbre sous la forme de l'injonction : « Que des navires de guerre soient ! ». Il s'agit en fait du vote d'un programme de financement de la construction de navires, lequel fixe la contribution obligatoire des propriétaires fonciers laïcs et des monastères. En réalité, cette marine, œuvre de Pierre le Grand, ne naît pas du néant. En effet, sous le règne de son père, Alexis Mihailovič (1645-1676), des chantiers de construction navale ont été créés et des étrangers recrutés, pour moderniser l'armée et implanter des techniques occidentales en Russie. Cependant, la première frégate qui y est construite, lancée à Astrakhan, à l'embouchure de la Volga dans la mer Caspienne, en 1669, se fait capturer par des insurgés l'année suivante. Si cette première tentative a échoué, c'est en revanche dans le milieu des maîtres artisans étrangers travaillant à Moscou, que Pierre le Grand, encore enfant ou adolescent, s'est passionné pour la construction navale et pour la marine.

LA NOUVELLE PUISSANCE MARITIME RUSSE

Les premiers amiraux de la marine russe sont ceux qui ont servi Pierre le Grand, depuis la seconde campagne d'Azov en 1696 jusqu'à sa mort en 1725. Avant de présenter leurs carrières, il convient d'évoquer rapidement le contexte historique. Au début du règne personnel de Pierre le Grand, en 1689, la Russie a pour seul port de commerce avec les Occidentaux, Arkhangelsk, sur la mer Blanche, bloqué par les glaces de décembre à mai. Elle a perdu au début du xvii^e siècle ses positions sur la Baltique, et elle n'a pas d'accès à la mer Noire, dont les rives sont occupées depuis plusieurs siècles par les Tatars de Crimée, devenus vassaux des Turcs ottomans. Elle possède bien le littoral septentrional de la Caspienne et une façade maritime sur le Pacifique, mais cela ne lui est pas de grande utilité à ce stade de son histoire.

Pierre le Grand, qui reprend le dessein de ses prédécesseurs d'un accès à une mer libre, doit lutter sur deux fronts, au sud contre les Turcs, au nord contre les Suédois. Il ne peut le faire simultanément. Il doit avoir signé la paix avec les Turcs pour entrer en campagne contre la Suède, ce qu'il fait en 1700. La guerre contre cet État, au départ beaucoup plus puissant que la Russie, occupe la majeure partie du règne : défaite devant Narva en 1700 ; conquête de l'Ingrie et de l'embouchure de la Néva, où l'année suivante, en 1703, est créé Saint-Pétersbourg, régulièrement attaqué par les Suédois jusqu'en 1708 ; victoire de Poltava en 1709, marquant un tournant décisif dans la lutte contre Charles XII ; interventions, d'abord en Finlande puis en Suède elle-même, pour amener cette dernière à signer la paix en 1721. La Russie se voit ainsi reconnaître la possession de l'Ingrie, de l'Estonie, de la Livonie, et d'une partie de la Carélie, avec Vyborg.

154

Les opérations militaires sont surtout terrestres, mais la flotte protège les navires de commerce et la livraison de matériel industriel ou militaire à la Russie, et elle transporte troupes et ravitaillement. Elle remporte sa première victoire à la presqu'île d'Hangud – ou Hankö, dans le sud de la Finlande –, en 1714, à l'abordage, grâce à ses galères. Elle mène son premier combat d'artillerie contre des vaisseaux de ligne suédois, au large de l'île d'Ösel, en 1719. Enfin, elle acquiert la maîtrise de la Baltique : d'abord cantonnée au fond du golfe de Finlande, la flotte russe, après la prise de Vyborg en 1710, lance ses opérations vers Revel – aujourd'hui Tallin –, à partir de 1713, et vers Copenhague en 1716¹. La Russie est devenue, en quelques années, une puissance maritime².

Le développement de cette marine repose sur la création de chantiers de construction, d'arsenaux, de ports, de canaux, la formation d'hommes qui n'avaient pas de traditions maritimes, la mise en place des institutions

1 Pavel Aleksandrovič Krotov, « Flot na Baltijskom more », dans E. P. Buharkin (dir.), *Tri Veka Sankt-Peterburga. Enciklopedija*, t. I, *Os'mnadcatoe stoletie*, Sankt-Peterburg, SPbGU, 2003, livre II, p. 458-463.

2 Une mise au point sur ce sujet a été faite par l'historien pétersbourgeois Pavel A. Krotov, « Pierre le Grand et la naissance de la Russie comme puissance maritime : le volontarisme russe ? », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 563-573. Il est également intéressant de se référer à l'étude du Suédois Jan Glete, « Voiles et rames. Vaisseaux de guerre et marines dans la Baltique au XVIII^e siècle (1700-1815) », dans Martine Accera, Jose Merino, Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes. XVI^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, rééd. 1998, p. 381-414, qui met en perspective le développement des marines danoise, suédoise et russe. L'auteur, qui, de son propre aveu, a peu utilisé de sources russes, n'a pu tirer profit de la somme que constitue Igor Dmitrievič Spasskij (dir.), *Istorija otečestvennogo sudostroenija (L'Histoire de la construction navale nationale)*, Sankt-Peterburg, Sudostroenie, 1994-1996, 5 vol., dont le premier tome est consacré à la marine à voile en bois.

appropriées, l'élaboration de règlements³. À cet effet, Pierre le Grand a enrôlé au service de la marine des soldats de ses régiments, des officiers de l'armée de terre, des hauts dignitaires de l'État, et il a fait appel à des étrangers. Des spécialistes des diverses branches techniques, des officiers et des marins de tous rangs ont été recrutés, principalement des Hollandais et des Britanniques, mais aussi des Slaves, Grecs ou Italiens de l'Adriatique, des Scandinaves, surtout Danois ou Norvégiens, et quelques Français. En 1697-1698, lors du voyage du tsar en Occident, avec sa « Grande ambassade », 640 Hollandais entrent au service de la Russie⁴, ainsi que des Anglais, dont le nombre varie, selon diverses estimations, entre quelques douzaines et cinq cents, chiffre bien improbable⁵. Les officiers de marine britanniques, dont les noms ont pu être identifiés, sont une cinquantaine, dont dix-neuf encore au service de la Russie à la mort de Pierre le Grand⁶.

TITRES ET FONCTIONS

Les termes russes de marine sont empruntés aux langues des nations maritimes de l'Occident, au hollandais, en premier lieu, mais également à l'anglais et au français, comme l'attestent des mots comme *flot* (flotte) ou *kordebatalija* (corps de bataille). Dès la campagne d'Azov, apparaissent les titres : *admiral*, *vice-admiral* et *šautbenaht*, qui vient du hollandais *schout-bij-nacht*, mot à mot « l'observateur de nuit »⁷, employé à côté de *arir-admiral* et remplacé plus tard par *kontr-admiral*. Selon les règlements maritimes des dernières années du XVII^e siècle, l'amiral commande le corps de bataille, le vice-amiral l'avant-garde, le *šautbenaht* l'arrière-garde. L'organisation de la flotte de guerre est précisée

- 3 Sur la construction navale entreprise sous la direction de Pierre le Grand, analysée par des historiens du transfert technico-scientifique, voir Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française. Quelques exemples de circulation des idées », dans Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'Influence française en Russie au XVIII^e siècle*, Paris, Institut d'Études slaves/PUPS, 2004, p. 521-538.
- 4 J.S.A.M. Van Koningsbrugge, « The Dutch Republic, Sweden and Russia, 1697-1707 and the secret activities of Cornelis Cruys (1702-1704) and Johannus van der Burgh (1707-1708) », dans Emmanuel Waegermans (dir.), *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century*, *Baltic Studies*, n° 5, Groningen, 1998, p. 51-61, *loc. cit.*, p. 51.
- 5 Anthony Cross, *By the Banks of the Neva. Chapters from the Lives and Careers of the British in Eighteenth-century Russia*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 161-162.
- 6 *Ibid.*, p. 166-169, 171. L'auteur utilise l'étude de 1724 publiée par le vice-amiral Cyprian-A.G. Bridge (éd.), *History of the Russian Fleet during the Reign of Peter the Great, by a contemporary Englishman (1724)*, London, Navy Records Society, 1899. Attribuée, aujourd'hui avec certitude, à John Deane, officier au service de la Russie de 1712 à 1721, elle demeure une source précieuse sur la marine de Pierre le Grand, particulièrement sur les officiers britanniques.
- 7 Sergej Ivanovič Elagin, *Istorija ruskogo flota. Period azovskij*, Sankt-Peterburg, Gogenfel'den, 1864, p. 253.

dans la *Charte navale*, l'*Ustav morskij*, de 1720, que Pierre le Grand a fait rédiger selon des directives précises sur l'emploi à cet effet des règlements en vigueur dans les marines anglaise, française, danoise, suédoise et hollandaise⁸, tous traduits préalablement en russe. Les trois escadres principales, corps de bataille, avant-garde, arrière-garde sont composées de divisions (*divizii*) désignées par les pavillons blanc, bleu et rouge. Ainsi apparaissent les dénominations : amiral, vice-amiral et *šautbenahť* du pavillon blanc, du pavillon bleu et du pavillon rouge⁹, selon un système emprunté aux marines hollandaise et anglaise¹⁰. À la tête de toute la flotte, se trouve un *general-admiral*. Enfin, il est important de signaler que le terme *flagman*, emprunté aussi au hollandais, est également employé pour désigner les amiraux. Il peut s'étendre au rang immédiatement inférieur de capitaine-commandeur. Quant au terme *admiraltejstvo*, Amirauté, il désigne en fait un arsenal, et le titre d'*admiralteec*, le directeur des constructions navales.

156

RUSSES ET ÉTRANGERS

Vingt personnes ont porté un titre d'amiral pendant le règne de Pierre le Grand, en plus du tsar lui-même qui a poursuivi, parallèlement à ses autres activités, une carrière d'officier de marine, commençant comme capitaine sur une galère engagée dans la seconde campagne d'Azov (1696), et terminant comme amiral¹¹. Parmi eux, seize sont des étrangers. Cet article présente leurs parcours et modes de recrutement, sans aborder bien des points intéressants comme leur motivation à venir servir dans la marine russe naissante ou les conditions d'exercice de leur commandement.

Cette écrasante majorité d'étrangers encadre une marine où, au fil des années, de plus en plus d'officiers sont russes. Dès 1697, des nobles russes ont été envoyés acquérir une formation navale, en Italie pour les deux tiers, en Angleterre et à Amsterdam, pour les autres¹². À leur retour, seuls quatre d'entre eux réussissent l'examen auquel les soumet Pierre le Grand en personne, à Voronej, et trois apparaissent pour une courte durée sur les

8 N.A. Voskresenskij, *Zakonodatel'nye akty Petra I*, Moskva-Leningrad, Akademija Nauk SSSR, 1945, p. 57.

9 *Ustav Morskij*, Moskva, Novator, 1993 (réimp. de l'édition de 1763), p. 13-14. Cette charte, parue en 1720, est restée en vigueur, à quelques modifications de détail près, jusqu'en 1853, à l'exception des années 1797-1804, pendant lesquelles elle n'avait plus cours.

10 C.A.G. Bridge, *History of the Russian Fleet*, *op. cit.*, p. 121-122.

11 Voir annexe.

12 S. I. Elagin cite une liste de *stol'nik* (nobles de rang immédiatement inférieur à celui de boyard) envoyés à l'étranger : 45 en Italie, 22 en Angleterre et à Amsterdam : Sergej Ivanovič Elagin, *Istorija ruskogo flota*, *op. cit.*, Annexes II, p. 223-225.

listes du personnel de la Marine¹³. Des officiers sont formés à partir de 1701 dans l'École de mathématique et de navigation, créée à Moscou avant qu'elle ne soit partiellement transférée à Saint-Pétersbourg, en 1715, mais aucun n'est nommé amiral pendant le règne de Pierre le Grand, et les postes de commandement sont majoritairement détenus par des étrangers jusqu'à la fin du règne.

L'importance du rôle des étrangers dans le haut commandement de la marine russe est un sujet controversé. Skrickij qui vient de publier un livre sur les amiraux de Pierre le Grand, constatant qu'en 1725, sur onze amiraux, trois sont russes, dont le général-amiral, soutient l'opinion que les « professionnels étrangers ont joué des rôles importants, mais de second plan »¹⁴. Cette opinion repose sur la prise en compte de la seule hiérarchie officielle et semble peu fondée. Pour sa part, l'historien Veselago, dont les travaux de la fin du XIX^e siècle font toujours autorité, voit en Fedor Matvevič Apraksin, Russe dirigeant la construction navale puis général-amiral, et en Kornelij Krjujc, Hollandais d'origine norvégienne, recruté comme vice-amiral dès 1698, les deux grands collaborateurs de Pierre le Grand en matière maritime, le tsar ayant joué personnellement le rôle de premier plan¹⁵.

La division entre Russes et étrangers ne semble pas le meilleur angle pour connaître les amiraux du règne. Il est plus éclairant de les classer selon le déroulement de leur carrière. C'est ainsi qu'il faut distinguer d'abord deux groupes, suivant que l'activité navale des ces amiraux a été ou non prédominante dans leur carrière. Les amiraux qui ont surtout servi dans la marine, peuvent eux-mêmes être classés en deux sous-groupes : ceux qui ont accédé d'emblée au rang d'amiral et ceux qui ont servi à différents grades dans la marine russe.

¹³ *Ibid.*, p. 210-211.

¹⁴ Nikolaj Vladimirovič Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, Moskva, AST, 2004, p. 29.

¹⁵ Feodosij Fedorovič Veselago, *Kratkaja istorija ruskogo flota*, Sankt-Peterburg, Imp. V. Demakov, 1893, p. 69-70.

Premiers amiraux de la Marine russe
(Par ordre chronologique de début de carrière ou d'entrée dans la marine russe)

Nom / Nationalité	Naissance	Entrée dans la Marine russe	Contre-amiral	Vice-amiral	Amiral	Général-Amiral	Mort
Pierre Le Grand Tsar (1682) puis empereur (1721)	1672		1709	1714	1721		1725
LEFORT François Jacob Genevois	1656				1625 ou 1696		1699
LIMA Jurij Stepanovič Génois				1695 ou 1696			1702
de LOZ'ER Baltazar Emeljaniovič Français ou Vénitien			1695 ou 1696				
KRJUJC (CRUYS) Cornelis Hollandais	1657	1698		1698	1721		1727
FAN REZ (VAN REEZ) Jan Hollandais		1698	1698				1705
GOLOVIN Fedor Aleksejevič Russe	1650				1699		1706
APRAKSIN Fedor Matveevič Russe	1661				1707	1708	1728
MENŠIKOV Aleksandr Danilovič Russe	1673		1716	1721	1727		1729
SINJAVIN Naum Akimovič Russe			1721	1727			1738
BOCIS Ivan Fedosejevič Grec (ou Slave) de Dalmatie		1702	1702				1714
ŠELTING (SCHELTINA) Vejbrant Hollandais		1702	1717				1718
FAN GOFT (VAN HOOFT) Jan Hollandais		1703	1721				1726
SIVERS Peter Danois	1674	1704	1719	1721	1727		1740
ZMAEVIČ (ZMAJEVIČ) Matvej Hristoforovič. Slave de Peraste	1680 ?	1710	1719	1721	1727		1735
TREZAL' (TREZEL) Samuil Hollandais		1714	1714				1715
PADDON George Anglais	Baptisé en 1670	1717	1717				1718
GORDON Thomas Écossais	v. 1660	1717	1719	1721	1727		1741
SANDERS (SAUNDERS) Thomas Anglais		1717	1721	1732			1733
VIL'STER (WILSTER) Daniel Danois	v. 1664	1721		1721			1732
DUFFUS, Keneth Sutherland Écossais		1722		1723			1732

Principales sources : Nikolaj Vladimirovič Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, Москва, AST, 2004 ; John Charnock, *Biographia Navalis*, London, R. Faulder, 1794-1798

Appartiennent à ce groupe les trois premiers amiraux commandant la flotte lors de la seconde campagne d'Azov (1696). Tous trois sont des militaires d'origine étrangère, sans expérience maritime : le Genevois François Lefort, devenu l'ami et le conseiller intime de Pierre le Grand, promu général en 1693 et nommé amiral par le tsar, presque à son corps défendant, en 1695 ou 1696 ; le Génois Lima, colonel de son état, promu vice-amiral au même moment et qui retourne dans l'armée de terre dès 1698 ; et un autre colonel, de Loz'er, d'origine vénitienne ou française selon les sources, lui aussi promu *šautbenabt* pour cette campagne. Ces premières nominations sont occasionnelles, en une période où l'improvisation joue un grand rôle dans la création de la marine.

Deux autres amiraux doivent être rattachés à ce groupe, bien qu'ils diffèrent grandement des premiers. Il s'agit des Russes Fedor Alekseevič Golovin et Aleksandr Danilovič Menšikov. Golovin, d'une ancienne famille noble, grand diplomate qui a négocié le premier traité avec la Chine, cumule de nombreuses fonctions dont celles de chef du *prikaz* (département) de la Guerre, du Palais de la monnaie et de chef du *prikaz* des Ambassadeurs, en charge des Affaires étrangères. Nommé amiral à la mort de Lefort en 1699, il s'est déjà occupé du recrutement des marins lors de la première ambassade en Occident de 1697-1698. Il n'assume pas, en fait, le commandement en chef de la flotte, ce que fait le vice-amiral Krjujc, mais il a la haute main sur l'administration, l'enseignement – il dirige l'École de navigation de Moscou – et le financement de la construction navale et de la marine. Enfin, l'ambitieux et cupide Menšikov, un roturier qui devient le favori de Pierre le Grand après la mort de Lefort et le reste la majeure partie de son règne, nommé feld-maréchal au lendemain de la victoire de Poltava, a été le premier gouverneur de Saint-Petersbourg. Il est plus un chef d'opérations terrestres qu'un marin. Cependant, en tant qu'homme de confiance de Pierre le Grand, il doit suivre l'accomplissement de divers programmes de constructions navales et de fortifications. Capitaine en 1708, capitaine-commandeur en 1712, *šautbenabt* en 1716, il commande l'escadre de Kronstadt cette même année, lors du second voyage en Occident du tsar et de l'absence du général-amiral qui l'accompagne¹⁶

Ces hommes aux multiples fonctions, dont celle d'amiral, caractérisent le début du règne. Mis à part Menšikov, ils meurent tous entre 1697 et 1706. Ils ont concouru à construire et à organiser la flotte d'Azov et celle de la Baltique. Pierre le Grand appartient aussi à ce groupe, mais son rôle est tout à la fois primordial et spécifique.

16 N.V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 488-489.

LES AMIRAUX DIRECTEMENT NOMMÉS OU RECRUTÉS À CE RANG

Cette catégorie comprend Fedor Matveevič Apraksin, qui remplace Golovin comme amiral en 1707, puis est promu au rang de général-amiral l'année suivante ; des vice-amiraux : Krjujc, un Hollandais au rôle éminent, Daniil Wil'ster, un Danois, et lord Duffus, un Écossais, recrutés le premier, en 1721 et le second, en 1722 ; des contre-amiraux : Van Reez, un Hollandais arrivé en même temps que Krjujc, Bocis, un Grec (ou Slave) de l'Adriatique, recruté en 1702, et dont le rôle dans la construction et l'utilisation des galères fut décisif, Trezel, un autre Hollandais, et George Paddon, un Britannique, recrutés respectivement, en 1714 et en 1717, aux carrières courtes en raison de leur mort précoce.

160

Pierre le Grand, qui fut tout au long de son règne à la recherche de marins compétents, se fit aider dans cette mission par ses ambassadeurs à La Haye, à Londres ou à Constantinople. À l'exception de Wil'ster, tous ces amiraux étaient dans leur marine d'origine au mieux des « capitaines », alors que Pierre le Grand aurait voulu prendre à son service des officiers de plus haut rang. Par exemple, en Hollande, il propose au vice-amiral Gilles Schey de venir poursuivre sa carrière en Russie, mais celui-ci le renvoie sur Krjujc, qui a navigué au commerce pendant vingt-cinq ans et est alors maître d'équipage à l'Amirauté d'Amsterdam¹⁷.

Dans certains cas, le tsar s'entend avec les puissances, qui laissent leurs officiers partir à son service. Ces recrutements – qui ne peuvent se faire qu'à la fin des conflits dans lesquels ces puissances sont elles-mêmes engagées – ont souvent lieu après des négociations longues et compliquées. Les contrats d'engagement de Krjujc et de Van Reez, signés pour des durées de trois ou quatre ans, le sont en accord avec l'Amirauté d'Amsterdam qui y est nominalement mentionnée¹⁸. Dans d'autres cas, qui semblent les plus nombreux, ce sont des officiers en défaveur ou en dissidence qui s'engagent au service du tsar. Dans le cas de Bocis, il entre au service de la Russie en ayant souscrit un contrat si peu précis que Skrickij envisage qu'il a un problème avec Venise qu'il doit quitter¹⁹. C'est aussi le cas de plusieurs Britanniques : Pierre le Grand était convaincu de la supériorité de leur marine en matière de construction navale et de commandement des navires. Son ambassadeur à Londres, Kurakin, négocie pendant deux ans le recrutement de George Paddon²⁰ qui, après avoir commandé une escadre de sept bateaux envoyée au Maroc en 1713, est mis en demi-solde à son retour.

17 Jacob Scheltema, *Anecdotes historiques sur Pierre le Grand et sur ses voyages en Hollande et à Zaandam, dans les années 1697 et 1717*, Lausanne, M. Ducloux, 1842, p. 124-125.

18 S. I. Elagin, *Istorija ruskogo flota*, op. cit., Annexes II, p. 191-193, 199-200.

19 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 275.

20 *Ibid.*, p. 374-375.

C'est finalement à Amsterdam, en 1717, qu'en situation délicate dans la marine anglaise, Paddon entre au service de Pierre le Grand, avec le contrat le plus généreux qu'aucun officier étranger n'ait négocié²¹.

Dans les dernières années du règne, ce sont toujours des officiers en dissidence qui entrent au service du tsar, devenu empereur au lendemain de la signature de la paix avec la Suède, mais ils le font de leur propre initiative. L'Écossais lord Duffus, après avoir commandé plusieurs navires de sa Majesté, s'est engagé dans la rébellion jacobite de 1715 et a été emprisonné à la Tour de Londres²². C'est de Suède, après la fin des hostilités, que Duffus s'adresse au général-amiral Apraksin pour lui demander un poste d'intendant général, avec le rang de vice-amiral²³. Enfin, Wilster a lui aussi eu des problèmes avec la justice militaire de son pays d'origine, le Danemark. Après sa condamnation par un tribunal militaire, ce *šautbenabt* (contre-amiral) est passé à l'ennemi, et c'est la marine suédoise qui l'a promu vice-amiral pour fait de guerre²⁴. La paix signée avec la Russie, il s'engage au service de l'empereur.

Dans ce groupe des amiraux, directement nommés ou recrutés à ce rang, se distinguent Apraksin et Krjujc. Apraksin, proche de Pierre le Grand dès son enfance, dirige d'abord la construction navale comme *admiralteec*, puis, comme général-amiral, il commande la flotte pendant vingt ans, et est présent sur tous les fronts, principalement sur celui de la Baltique lors des opérations terrestres et navales en Finlande, mais aussi sur la Caspienne, lors de la campagne de 1722-1723. Il préside le collège de l'Amirauté dès sa création en 1717. Souvent taxé d'indécision, il passe pour un valeureux exécutant des instructions précises et catégoriques de Pierre le Grand²⁵. Il faut cependant lui reconnaître la qualité de grand serviteur de l'État, jouissant d'ailleurs de l'estime des officiers britanniques engagés dans l'escadre de la Baltique²⁶. C'est Krjujc qui lui a servi de mentor, déployant ses compétences techniques dans des domaines aussi divers que la construction navale, le recrutement du personnel, l'hydrographie, la législation maritime, la formation et le commandement d'escadres à la mer. Vice-président du Collège de l'Amirauté, il épaula Apraksin dans tous les domaines et est même

21 Richard-H Warner, « Paddon, George », dans H.C.G. Matthew et Brian Harrison (dir.), *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford, Oxford University Press, 2004, t. 42, p. 316-317.

22 John Charnock, *Biographia Navalis, or impartial Memoirs of the Lives and Characters of Officers of the Navy of Great Britain, from the Year 1660 to the Present Time*, London, R. Faulder, t. II, 1795, p. 380-382.

23 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 464-465

24 C. With, « Wilster », dans Carl Frederik Bricka (dir.), *Dansk biografisk Lexikon*, København, Gyldendalske Boghandels Forlag, 1904, vol. XVIII, p. 619-621.

25 « Apraksin », dans V.F. Novickij (dir.), *Voennaja Enciklopedija*, Sankt-Peterburg, Sytin, t. II, 1911, p. 613.

26 John Deane lui consacre trois pages élogieuses, mettant en avant ses compétences, son savoir-vivre, sa sobriété assez exceptionnelle, semble-t-il, dans la marine russe d'alors. Voir Cyprian-A.-G. Bridge (dir.), *History of the Russian Fleet*, op. cit., p. 77-80.

un proche de Pierre le Grand. Il y aurait beaucoup à dire sur ce personnage, dévoué au service du tsar, rigoureux et honnête, mais indépendant et cassant, ayant des rapports difficiles avec de nombreux subordonnés²⁷.

LES AMIRAUX QUI ONT SERVI À DIFFÉRENTS ÉCHELONS DE LA MARINE RUSSE

162

Ce groupe est constitué d'un Russe, Naum Akimovič Sinjavin (ou Senjavin), à la carrière exceptionnelle : matelot en 1698, il est promu officier en 1708. Commandant une escadre de six vaisseaux, dont quatre confiés à des officiers britanniques²⁸, lui-même sur le *Portsmouth*, il remporte la première victoire navale russe, considérée comme une victoire de haute mer, celle d'Ösel, en 1719, ce qui lui vaut sa promotion au grade de capitaine-commandeur, puis de *šautbenaht* après la signature de la paix avec la Suède²⁹. Pour le reste, ce groupe comporte des étrangers engagés à différentes époques : les Hollandais Wybrandt Scheltinga et Jan Van Hooft, recrutés comme capitaines en 1702-1703 et promus *šautbenaht* en 1717 et 1721, le Danois Sivers dont le rythme de carrière est similaire, le Slave de l'Adriatique Zmaevič, affecté à la flotte des galères au commandement de laquelle il est promu *šautbenaht* en 1719, les Britanniques Gordon et Saunders, recrutés directement comme capitaines-commandeurs et promus *šautbenaht* après quelques années de service. Parmi ces étrangers, plusieurs sont en situation délicate dans leur patrie d'origine : Zmaevič, également appelé « Izmailovič », a dû abandonner les bouches de Kotor (Cattaro) sous domination vénitienne, à la suite d'un duel³⁰, Gordon et Saunders appartiennent à un groupe de six officiers jacobites engagés par le tsar de passage en Hollande en 1717³¹.

Le déroulement de leur carrière atteste du fonctionnement d'une marine avec des officiers recevant un avancement selon leur mérite, comme cela se pratique ailleurs. Cependant, le fait que, vingt ans après la création de sa marine, Pierre le Grand recrute encore des amiraux ou des capitaines-commandeurs à l'étranger montre qu'il ne peut satisfaire les besoins d'encadrement de sa flotte par promotion interne. Mais, grâce au prestige acquis par sa marine dans les opérations menées sur la Baltique, il réussit à y attirer des marins de plus

27 Des recherches sur Krjujč ont été menées, conjointement à Saint-Petersbourg et dans sa ville natale de Stavanger, en Norvège ; il s'en est suivi plusieurs publications en norvégien ou en russe, dont Torgrim Titlestad, *Tsarens admiral. Cornelius Cruys i Peter den stores tjeneste*, Stavanger, Erling Skjalgssonselskapet, 1999, traduit en russe : *Carskij admiral. Kornelius Krjujs na službe u Petra Velikogo*, Sankt-Peterburg, BLIC, 2003.

28 Anthony Cross, *By the Banks of the Neva*, op. cit., p. 168.

29 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 504-517.

30 *Ibid.*, p. 400.

31 Cyprian-A.-G. Bridge (éd.), *History of the Russian Fleet*, op. cit., p. 56.

haut rang : George Paddon, Thomas Gordon, un commandant britannique, « homme capable et de valeur »³², et le vice-amiral Wilster.

Enfin, Pierre le Grand a lui aussi mené une carrière navale, capitaine lors de la campagne d'Azov, *šautbenahť*, en 1709, après la victoire de Poltava, vice-amiral après la victoire de Hankoo et amiral au lendemain de la paix avec la Suède. Ce ne sont pas des titres honorifiques. Le tsar a réellement commandé des galères, des vaisseaux de ligne ou des escadres mais comment ce souverain se comporte-t-il au sein de sa marine ? Skrickij souligne son respect de la hiérarchie en place. Le ministre plénipotentiaire danois, Just Juel, qui a servi dans la marine de guerre danoise avant d'être envoyé en Russie, décrit le tsar allant, lors de la campagne de Vyborg (1710), chercher ses ordres, chaque jour, chez le vice-amiral Krjujč et, lorsqu'il a une demande à lui présenter, attendant que la réponse de Krjujč ait été approuvée par le général-amiral avant de passer à l'exécution³³. Plusieurs interprétations sont possibles : soit le tsar a une conduite aussi formaliste pour donner l'exemple, soit il s'adonne à son goût immodéré pour les parodies burlesques. S'il aime à pratiquer des activités modestes, peu protocolaires, Pierre le Grand a aussi un goût prononcé pour les mascarades, s'amusant dans le « scandale et la provocation » selon l'expression de Roger Portal³⁴. Tout en laissant ouverte cette question, il est intéressant de constater qu'en campagne le tsar se fait appeler « Petr Alekseevič » ou « Petr Mihailovič », comme n'importe lequel de ses sujets, mais que, dans le même temps, il mène avec Menšikov ou avec le capitaine Sinjavin, et pas exclusivement avec eux, une abondante correspondance sur les constructions dans divers chantiers, sur les mouvements de navires entre Revel et Copenhague, par exemple, ou la fourniture de matériel militaire, sans se soucier de leur encadrement hiérarchique³⁵.

MÉSENTENTES ET PERFORMANCES

Comment des officiers supérieurs venus d'horizons si différents coopèrent-ils au sein de la jeune marine russe ? Il y a eu beaucoup de conflits entre eux, conflits de préséance, mais pas seulement. L'Histoire a retenu les rapports orageux entre le vice-amiral Krjujč et Bocis, si hostiles l'un envers l'autre

32 John Charnock, *Biographia Navalis*, op. cit., t. II, p. 309. Voir aussi Anthony Cross, *By the Banks of the Neva*, op. cit., p. 171.

33 Just Juel, cité par Evgenij Viktorovič Tarle, *Russkij flot i vnešnjaia politika Petra I*, Moskva, 1949, rééd. Sankt-Peterburg, BRASK, 1994, p. 38.

34 Roger Portal, *Pierre le Grand*, Bruxelles, Complexe, 1990, p. 40.

35 N. V. Skrickij cite de nombreux extraits de lettres contenant ordres et rapports échangés directement entre Pierre le Grand et Menšikov (*Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 480-499), et avec Sinjavin, dans les années 1712-1717 (*ibid.*, p. 508-513) ; ils proviennent de Vasilij Berh, *Sobranie pisem imperatora Petra I k raznym licam s otvetami na onye*, Sankt-Peterburg, Pečatano v Morskoj tipografii, 1829-1830.

qu'Apraksin rapporte au tsar, en 1713, à la veille d'une campagne en Finlande, que, pour temporiser, il prend Bocis avec lui et laisse Krjujc sur un vaisseau près de Kronstadt³⁶. Krjujc est également en très mauvais termes avec son compatriote Van Reez. L'historien russe Elagin nous dit aussi que ce même vice-amiral a une passion pour tout ce qui est hollandais, et une forte aversion pour les Anglais, pourtant nombreux sur les chantiers et les vaisseaux³⁷. Enfin, le différend entre le Danois Sivers et l'Écossais Gordon est aussi relaté par plusieurs auteurs. Le grave grief que le contre-amiral Gordon expose au tsar, lors d'une soirée très arrosée, est que le contre-amiral Sivers a, lors de l'affectation des lieutenants et des équipages sur les différents navires, donné les meilleurs aux commandants danois et hollandais, et qu'il a envoyé tous les incapables aux Britanniques³⁸. Là apparaissent bien des difficultés proprement liées aux antagonismes entre représentants de diverses nations, qui s'ajoutent à des rivalités de personnes. La mésentente au sommet entre Gordon et Sivers divise les officiers entre leurs partisans et leurs adversaires, Sivers ayant gagné le soutien du Britannique Saunders³⁹.

En ce qui concerne les rapports entre les amiraux de la flotte des galères et ceux de la marine à voile, il y a tout lieu de penser qu'il y a eu bien des antagonismes entre eux, outre ceux déjà mentionnés entre Krjujc et Bocis. Les officiers et équipages des galères sont des Slaves de l'Adriatique, des Italiens, des Grecs ou des Russes, formant un service distinct et de rang inférieur⁴⁰. Or, cette flotte, particulièrement bien adaptée aux archipels de Finlande et de Suède, a joué un rôle décisif dans l'offensive contre la Suède.

Ces mésententes n'ont pas empêché la marine russe de devenir performante en quelques années et d'atteindre un degré d'organisation, d'ordre, de professionnalisme et de puissance qui lui a donné la maîtrise de la Baltique. Dans certains domaines, comme celui de la standardisation des vaisseaux de guerre, la Russie a obtenu des résultats brillants, et a, pendant quelques années, pris de l'avance sur le modèle britannique qui l'avait en grande partie inspirée⁴¹. Pour expliquer ces performances, en dépit des conditions de recrutement des officiers de marine précédemment évoquées, quatre raisons peuvent être mises en avant :

- Le caractère éminemment personnel du service. En effet, il faut prendre en considération que, dans les marines de l'époque, les officiers sont davantage

36 N. V. Skrickij, *Flagmany Petra Velikogo*, op. cit., p. 287.

37 S. I. Elagin, *Istorija ruskogo flota*, op. cit., p. 207-208.

38 Cyprian-A.-G. Bridge (dir.), *History of the Russian Fleet*, op. cit., p. 84-87.

39 *Ibid.*, p. 87.

40 *Ibid.*, p. 94.

41 Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », art. cit., p. 533.

au service d'un souverain qu'ils se sont engagés à servir par serment, qu'au service d'un État ou d'une nation, au sens récent du terme. Dans le Code naval de 1720, il est précisé que « le général-amiral ou le commandant en chef représente la personne du souverain et doit être obéi dans toutes les affaires liées à l'intérêt du souverain et de l'État »⁴². Il y a là un principe supérieur à tous les antagonismes.

- Le maintien de la discipline grâce à l'application de règlements stricts, punissant de nombreux manquements par la peine de mort. Plusieurs amiraux comparaissent devant des cours martiales dont Krjujc, condamné à mort, en 1714, pour la perte d'un bateau de ligne, et qui est envoyé effectivement en exil pendant un an. Menšikov, dénoncé en 1714 pour détournement de fonds de l'État, doit rendre une bonne partie des énormes sommes qu'il a subtilisées. Mais cette sévérité est-elle plus grande que celle des autres marines de l'époque ?
- L'énergie de Pierre le Grand, son acharnement à triompher de tous les obstacles, son esprit positif s'appliquant à l'efficacité immédiate, sa volonté puissante et implacable, sa capacité à placer aux postes essentiels des hommes fidèles et le plus souvent compétents, quitte à leur faire cumuler beaucoup de fonctions diverses, comme nous l'avons vu au début de son règne.
- L'expertise et les exemples donnés par des dizaines d'officiers issus de marines plus anciennes.

Bien sûr, la marine russe décline après la mort de Pierre le Grand, mais les institutions qu'il a mises en place subsistent, et elles permettent un nouvel essor lorsque la marine est à nouveau au service d'une grande volonté politique, sous Catherine II.

⁴² *Ustav Morskoj, op. cit.*, p. 2.

