Université de Nice-Sophia Antipolis
Ecole doctorale Lettres, Arts, Sciences humaines

Igor Delanoë

La flotte de la mer Noire, de Catherine II à Vladimir Poutine : un outil de puissance au service des ambitions méditerranéennes de la Russie (1783-2012)

Thèse pour le doctorat en histoire des mondes modernes et contemporains soutenue publiquement le 26 novembre 2012

sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire

Anonyme, *L'entrée du port de Sébastopol au XIXe siècle*, archives de la Marine russe http://rgavmf.ru/

composition du jury :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur d'histoire moderne, Université de Nice-Sophia Antipolis & Institut Universitaire de France
Anthony JONES, Professeur à l'Université de Harvard et à l'Université de Northeastern
Francine-Dominique LIECHTENHAN, Directrice de recherches au CNRS, Université Paris IV
Anne-Sophie MILLET-DEVALLE, Maître de Conférences HDR en droit public, Université de Nice-Sophia Antipolis
Eric SCHNAKENBOURG, Maître de Conférences HDR en histoire moderne, Université de Nantes & Institut Universitaire de France
Michel VERGE-FRANCESCHI, Professeur d'histoire moderne, Université François-Rabelais, Tours

Tome I

Université de Nice-Sophia Antipolis
Ecole doctorale Lettres, Arts, Sciences humaines

Igor Delanoë

La flotte de la mer Noire, de Catherine II à Vladimir Poutine : un outil de puissance au service des ambitions méditerranéennes de la Russie (1783-2012)

Thèse pour le doctorat en histoire des mondes modernes et contemporains
soutenue publiquement le 26 novembre 2012

sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire

composition du jury :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur d'histoire moderne, Université de Nice-Sophia Antipolis & Institut Universitaire de France
Anthony JONES, Professeur à l'Université de Harvard et à l'Université de Northeastern
Francine-Dominique LIECHTENHAN, Directrice de recherches au CNRS, Université Paris IV
Anne-Sophie MILLET-DEVALLE, Maître de Conférences HDR en droit public, Université de Nice-Sophia Antipolis
Eric SCHNAKENBOURG, Maître de Conférences HDR en histoire moderne, Université de Nantes & Institut Universitaire de France
Michel VERGE-FRANCESCHI, Professeur d'histoire moderne, Université François-Rabelais, Tours

Tome I

Remerciements

Je tiens à remercier en tout premier lieu Pierre-Yves Beaurepaire qui a dirigé cette thèse dans la continuité de mon Master. Le sujet de la présente thèse est le fruit de réflexions que nous avons engagées et partagées dès mon Master. Sans son aide et son expérience, mon projet de réaliser une thèse portant à la fois sur la Russie, la Méditerranée et la géopolitique n'aurait jamais pu voir le jour. Je le remercie vivement de sa confiance, qui ne s'est jamais démentie, et de ses conseils avisés, qui ont orienté mes recherches, et m'ont ouvert continuellement de nouveaux horizons. Sa disponibilité, son écoute et son investissement ont été précieux, tout particulièrement dans les derniers mois de cette thèse. Pierre-Yves Beaurepaire a été également l'une de ces sources d'inspirations intarissables qui m'a guidé dans mes premiers pas de jeune enseignant.

Je remercie les rapporteurs de cette thèse, Anthnoy Jones et Michel Vergé-Franceschi, qui ont consacré de leur temps à lire mes travaux, et d'avoir accepté de faire partie de mon jury. Je souhaite également remercier Francine-Dominique Liechtenhan, Anne-Sophie Millet-Devalle et Eric Schnakenbourg d'avoir accepté de siéger dans mon jury et manifesté ainsi leur intérêt pour mon parcours et mes recherches.

Je remercie Ralph Schor de l'intérêt qu'il a porté en permanence à mes recherches et de l'honneur qu'il m'a fait en m'associant à l'animation d'un séminaire « russe ». Les réflexions que nous avons partagées régulièrement tout au long de ces quatre années ont nourri mon travail en élargissant mon champ d'investigation de la mer Noire jusqu'à la Côte-d'Azur.

Je souhaite également remercier Alain Ruggiero qui s'est régulièrement enquis de l'état d'avancement de ma thèse, et avec qui je partage une profonde passion pour la Russie.

Les conseils et l'écoute de Jean-Paul Pellegrinetti m'ont été d'une aide indispensable, surtout dans les premiers mois de cette thèse et lors de mes premières heures d'enseignements en tant que moniteur. Je le remercie de sa disponibilité et également de l'intérêt qu'il a manifesté pour mes travaux. Sa passion pour la Corse rejoint ma fascination pour cet écrin de beauté méditerranéen.

Mes remerciements vont également à Valérie Pietri avec qui j'ai régulièrement partagé mes interrogations et mes réflexions. Nous nous sommes régulièrement retrouvés lors d'une surveillance, autour d'un café ou au CMMC, et nos échanges m'ont aidé à avancer sereinement dans mes travaux, surtout au cours des derniers mois.

Les conseils d'Anne Brogini ont été indispensables lors de mes premières heures d'enseignement, et je tiens à la remercier ici de son aide et de sa disponibilité qui ont contribué à faire de mon monitorat une expérience enrichissante et concluante. Je la remercie également de l'intérêt qu'elle a manifesté pour l'état d'avancement de ma thèse tout au long de ces quatre années.

Je tiens à remercier Philippe Jansen de son écoute, sa grande disponibilité et de son ouverture qui m'ont apporté la volonté de m'investir dans la vie associative et administrative de notre université, et d'enrichir ainsi mon expérience du doctorat.

Je souhaite remercier Laurent Rouveyrol de ses précieux conseils et des formations d'anglais qu'il m'a dispensées, depuis mon Master jusqu'à l'aboutissement de cette thèse. La méthodologie acquise, en particulier celle pour réaliser un *abstract*, s'est avérée être d'une redoutable efficacité. Je remercie chaleureusement Peter Follette de ses relectures, de son écoute et de son soutien : c'est aussi grâce à lui qu'une nouvelle expérience de recherche m'attend aux Etats-Unis.

Anne-Sophie Millet-Devalle m'a non seulement fait l'honneur de siéger dans mon jury, mais elle m'a également permis d'élargir mon champ de réflexion aux questions de sécurité et de défense, et au Droit international. Les outils que j'ai acquis au sein de sa formation m'ont été d'une aide indispensable dans l'accomplissement de cette thèse, et je souhaite ici l'en remercier, ainsi que l'équipe pédagogique de l'IDPD : Louis Balmond, Thierry Garcia, l'amiral Cluzel, sans oublier Nicole. Je tiens à remercier plus particulièrement Christian Tafani qui, tout au long des quatre dernières années, s'est toujours montré disponible et a témoigné d'un grand intérêt pour mon parcours, mes projets et mes recherches. Grâce à lui, j'ai eu notamment l'immense plaisir d'animer des conférences dans ce site extraordinaire de Villefranche-sur-Mer.

Je tiens à remercier Francine-Dominique Liechtenhan, non seulement d'avoir accepté de siéger dans mon jury, mais aussi des conseils qu'elle m'a prodiguée concernant mes recherches alors que j'achevais mes premiers mois de doctorant. Je la remercie de son accueil au Centre Roland Mousnier et de la confiance qu'elle m'a témoignée en « me mettant dans l'avion » pour intervenir dans ce qui a été ma première conférence internationale, en Israël.

Anthony Jones m'a non seulement fait l'honneur d'être rapporteur et membre de mon jury, mais il m'a également permis d'enrichir mon expérience d'enseignant en me donnant l'opportunité d'intervenir lors de la *Summer School* qu'il a animé à Nice à l'été 2011. Je le remercie de m'avoir donné cette opportunité qui s'est avérée très enrichissante aussi bien sur le plan pédagogique que sur le plan humain. Je tiens également à le remercier de ses conseils

avisés, de son appui pour mes projets futurs et de son accueil à Cambridge (MA). Nul doute que l'avenir nous réunira de nouveau autour des passions que nous partageons : la Russie et la Méditerranée.

Mon parcours de doctorant m'a conduit à réaliser une expérience de recherche inoubliable à la Fondation pour la Recherche Stratégique à l'été 2009. Cette expérience est de celles qui marquent durablement le parcours d'un chercheur. Je souhaite ici remercier chaleureusement et en tout premier lieu Isabelle Facon, Maître de recherche spécialisée sur les questions de sécurité russe à la FRS, d'avoir accepté d'encadrer mon stage. Je souhaite lui témoigner ici toute ma gratitude pour ses conseils, sa grande disponibilité et la rigoureuse méthodologie qu'elle m'a permis d'acquérir au cours de ces presque trois mois passés sous sa direction. Mes remerciements vont également au directeur de la FRS, Camille Grand, pour m'avoir accueilli et consacré de son temps. Je remercie aussi vivement Yves Boyer, Directeur-adjoint de la FRS, de son accueil et de son appui qui ne s'est jamais démenti depuis maintenant trois ans : il est l'un de ceux qui ont directement contribué à rendre possible ma prochaine expérience de recherche aux Etats-Unis. Je tiens également à remercier les autres chercheurs de la FRS pour les échanges que nous avons partagés, notamment Stéphane Delory, ainsi que les personnels de la FRS, pour leur accueil, leur disponibilité et leurs conseils. Ces quelques semaines passées à travailler au sein d'un des premiers *think tanks* français et européens ont nourri mes réflexions et fondamentalement enrichi mes travaux.

Ces remerciements ne seraient pas complets si je ne consacrais pas quelques lignes à ma famille. Je ne remercierai jamais assez ma mère, mon père et mon frère, qui ont aussi été les artisans de l'aboutissement de ma thèse. Sans leur soutien indéfectible, sans leur appui infaillible et leurs conseils tous plus précieux les uns que les autres, cette thèse n'aurait probablement jamais abouti. Leur confiance, dans les meilleurs moments comme dans les plus compliqués, n'a jamais failli, et a alimenté ma détermination à toujours avancer. *Спасибо !*

Je souhaiterais terminer en remerciant mes amis, ceux sans qui l'équilibre nécessaire à l'accomplissement d'un doctorat n'est pas possible. Tout au long de ces quatre années, ils ont été les témoins de mes réussites comme de mes difficultés, et la confiance qu'ils ont toujours manifestée dans l'aboutissement de mes projets a été l'un de leurs soutiens les plus précieux et les plus forts. Thomas, les deux Philippe, Eddy, Mathieu, Julien, Soleiman, Josselin et les nombreux autres, je vous remercie.

Introduction

La présente thèse a pour objet de mettre en évidence les déterminants de la politique russe dans le bassin méditerranéen à travers l'étude d'un outil de puissance : la flotte de la mer Noire, qui sera envisagée depuis sa création en 1783 jusqu'à 2012.

A l'Est de la Méditerranée orientale, au-delà des Détroits[1], la mer Noire se présente comme un espace maritime à la croisée de plusieurs ensembles géographiques et culturels: la Transcaucasie[2], l'Europe orientale, l'aire balkanique et la Méditerranée orientale. Cette situation lui confère une forme de dualité : tout en étant un bassin *a priori* fermé d'un point de vue géographique avec pour seul débouché maritime le détroit du Bosphore et la mer de Marmara, la mer Noire n'en demeure pas moins un espace ouvert grâce à la richesse que lui confère son statut de carrefour. Cette richesse est soulignée par Fernand Braudel qui rappelle que « *la mer Noire* […] *tout au long de son histoire, est une zone économique d'importance* [3] ». Le bassin de la mer Noire constitue par conséquent un espace de transit entre quatre ensembles géoculturels : l'Occident gréco-latin, l'aire slave sur la rive Nord, le Caucase et l'Asie mineure. C'est de cette position de carrefour que la mer Noire a tiré, et tire encore aujourd'hui, son dynamisme économique, « *avec ce qu'elle reçoit à destination de l'Asie centrale et de la Perse, et ce qui lui en vient* […] *en transit pour Constantinople et l'Occident* [4] ».

[1] Par l'appellation « Détroits », nous désignons le détroit du Bosphore, la mer de Marmara et le détroit des Dardanelles. Nous privilégions là la terminologie turque afin de désigner cette région. La Russie utilise l'appellation de « détroits de la mer Noire ». Enfin, la Grèce désigne par le terme de « détroits » le Bosphore et les Dardanelles. La terminologie turque demeure la plus usitée dans les différents ouvrages. Tolga Bilener, « *Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie* », *Annuaire Français des Relations Internationales*, 2007, vol. VIII, pp. 740-756.

[2] Il s'agit de la région se situant entre la rive orientale de la mer Noire et la rive occidentale de la mer Caspienne.

[3] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, t. 1, Paris, Armand Colin, 1976 (3e édition), t. 1, p. 101.

[4] *Ibid*.

« *Mer périlleuse, souvent agitée et couverte de brouillard* [5]», la mer Noire possède une superficie de 422 000 km², une extension maximale d'Est en Ouest de 1 175 kilomètres et une largeur minimale de 260 kilomètres qui correspond à la distance entre la pointe Sud de la Crimée et le cap Kerempe sur la côte Nord de l'actuelle Turquie. Il convient d'intégrer à cet espace la mer d'Azov[6], dans la mesure où ces deux ensembles ne sont séparés que par un mince détroit très peu profond, le détroit de Kertch[7]. A l'Ouest et au Nord, des steppes baignent les rivages du bassin de la mer Noire, tandis qu'à l'Est, les hautes montagnes du Caucase se jettent dans ses eaux, et qu'au Sud, les côtes d'Asie mineure se jettent également dans les eaux du bassin pontique. Les fleuves comme le Danube ou le Don ont en outre constitué et constituent encore des voies de circulation pour les hommes et les marchandises depuis et vers la mer Noire.

Sa « méditerranéité » a fait l'objet de réflexions, pourtant, dès l'Antiquité, la mer Noire, ou « Pont-Euxin », est pleinement insérée dans les échanges qui caractérisent l'espace méditerranéen : Fernand Braudel la désigne sous l'appellation « *d'extrémité méditerranéenne* [8] ». Les Grecs s'établissent en effet progressivement sur son pourtour, entre les VIIIe et VIe siècles avant notre ère, en fondant un chapelet de colonies: c'est durant cette période que les colonies ioniennes d'Appolonia[9], Odessos[10], Theodosia[11], ou Tanaïs[12] sont fondées. Il en va de même pour la colonie dorienne de Chersonèse, fondée par les Mégariens, sur l'emplacement de la future citadelle navale de Sébastopol. Plus tard, au XIIIe siècle, le vénitien Marco Polo emprunte les eaux de la mer Noire pour se rendre en Extrême-Orient. Vers 1265, Vénitiens et Génois s'établissent à leur tour sur les rives du bassin pontique: les premiers s'installent à Trébizonde, Soldaïa, actuellement Soudak en Crimée, et à La Tana, l'actuelle ville d'Azov[13]. Les Génois possèdent également des établissements en Crimée, à Cherson et à Caffa, ainsi qu'à La Tana[14]. Plus généralement, pour les Etats qui ont bordé et bordent encore ses rives, dont la Russie, la mer Noire constitue la fenêtre maritime sur « la

[5] *Ibid*.
[6] La superficie de la mer d'Azov est de 37 600 km², avec une profondeur maximale d'un peu plus de 10 mètres.
[7] Le détroit de Kertch est large de 3 km et sa profondeur maximale est de 7 mètres.
[8] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…, op. cit.*, p. 101.
[9] Aujourd'hui Sozopol, en Bulgarie. Pierre Serryn, René Blasselle, *Atlas géographique et historique*, Paris, Bordas, 1993, p. 4.
[10] Actuelle Varna, située en Bulgarie également.
[11] Théodosie, en Crimée.
[12] L'actuelle ville d'Azov, en Russie.
[13] Voir sur ce sujet l'article de Bernard Doumerc, « Les Vénitiens à La Tana (Azov) au XVe siècle », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 28, n° 1, pp. 5-19.
[14] Pierre Serryn, René Blasselle, *Atlas géographique et historique*, *op. cit.*, p. 13.

plaine liquide » méditerranéenne, et son appartenance à l'espace méditerranéen ne fait donc guère de doute.

D'un point de vue hydrologique, les eaux de la mer Noire sont en outre vitales pour le système hydraulique méditerranéen, car elles sont plus froides et alimentent celles, plus chaudes, de la Méditerranée. Les principaux fleuves d'Europe centrale et orientale alimentent à hauteur de 352 km3/an la mer Noire : le Danube, le Dniestr, le Dniepr ou encore le Don, qui débouche dans la mer d'Azov[15]. La contribution du Nil est en effet insuffisante au renouvellement des eaux méditerranéennes alors que la mer Noire reçoit les apports des plus grands fleuves Est européens et russes. Son débit hydrique vers la Méditerranée est de 649 km3/an tandis qu'elle reçoit 349 km3/an d'eau de mer en provenance du bassin méditerranéen : la mer Noire fournit donc plus d'eau à la Méditerranée qu'elle-même n'en reçoit à travers le Bosphore.

Figurant parmi les principales puissances riveraines de la mer Noire depuis la fin du XVIIIe siècle, la Russie a constamment cherché, depuis le règne de Pierre le Grand, à acquérir, puis à maintenir une capacité d'accès aux mers dites « chaudes », c'est-à-dire aux mers libres de glace tout au long de l'année[16]. Volonté de désenclavement ou velléités expansionnistes, la quête d'un tel accès a constitué à partir du règne de Pierre Ier un des axes majeurs de la politique extérieure russe, allant jusqu'à s'ériger en dogme géostratégique au fil des décennies. Depuis qu'elle s'est durablement installée sur les rives de la mer Noire en y implantant un port de guerre ainsi qu'une flotte militaire à Sébastopol en 1783, la Russie a par la suite cherché à pérenniser un accès à la Méditerranée susceptible de lui assurer une interface permanente d'échanges avec l'Europe occidentale, le Moyen-Orient, le Maghreb et au-delà, l'Afrique et l'océan Indien.

Aujourd'hui, après la parenthèse de la décennie des années 1990, la Russie de Vladimir Poutine affiche, à travers différents événements, sa volonté d'occuper de nouveau une place de premier ordre en Méditerranée. Cette réinsertion de la Russie au sein de la géopolitique méditerranéenne emprunte différentes voies[17]. Militaire d'abord, avec la réapparition des bâtiments de guerre russe en haute mer au début des années 2000, notamment lors de grandes manœuvres maritimes[18]. Ce retour marque la fin de près d'une décennie d'absence des navires de guerre russes dans le bassin méditerranéen, après que l'*Eskadra*

[15] Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, Paris, Panthéon Assas (Ed.), 2009, p. 534.
[16] Pierre Ier (1672-1725) règne personnellement sur la Russie entre 1689 et 1725.
[17] Nous apportons une définition de la notion de « géopolitique » dans l'étude préliminaire.
[18] Des bâtiments de la flotte du Nord se sont rendus pour la première fois depuis la chute de l'URSS en Méditerranée en 2000 afin d'y mener des exercices.

soviétique, ou « détachement avancé de la flotte de la mer Noire en Méditerranée », se soit unilatéralement retirée du théâtre méditerranéen en 1991, au lendemain de l'effondrement de l'URSS[19]. Le rétablissement de partenariats de défense avec d'anciens alliés de l'URSS comme la Syrie[20], s'inscrit également dans cette dynamique, tout comme la présence des compagnies russes dans le marché des ventes d'armes, compagnies qui officient actuellement majoritairement sur le marché des Etats de la rive Sud[21]. La Russie utilise également la carte des ressources naturelles avec la mise en place d'une diplomatie « énergétique » dynamique sur le pourtour méditerranéen. Dans ce domaine, le partenariat avec Istanbul constitue peut-être l'exemple le plus emblématique, tout en étant loin d'être exclusif[22]. Enfin, Moscou cherche également à réinvestir la scène diplomatique méditerranéenne avec la volonté de se poser comme un des médiateurs incontournables dans la résolution de conflits, notamment celui israélo-palestinien, ou plus récemment, le conflit libyen[23]. Le Moyen et le Proche-Orient ont en effet été totalement délaissés d'un point de vue diplomatique par la Russie au cours des années 1990, alors que l'URSS y avait en son temps joué un rôle clef en y érigeant un système de partenariats avec des pays « amis » au premier rang desquels se trouvait la Syrie, mais aussi pendant un temps l'Egypte nassérienne, jusqu'en 1972.

Plus généralement, cette réinsertion de la Russie dans la géopolitique méditerranéenne s'inscrit dans le contexte du retour de Moscou sur les devants de la scène internationale depuis le début des années 2000. Cette démarche a pour objectif de donner au Kremlin les

---

[19] Voir dans l'étude préliminaire, « Vers une redéfinition des rapports entre la Russie et le bassin méditerranéen ? ».

[20] Au début de l'année 2008, la Syrie a accueilli un groupe aéronaval de la flotte russe composé de près de 17 navires et de 47 avions dont 14 appareils de l'aviation stratégique, dont la majorité des unités était constituée d'unités de la flotte du Nord. Il s'agit alors du plus gros déploiement de forces aéronavales russes en Méditerranée depuis la chute de l'URSS. Par ailleurs, la Russie dispose toujours d'installations de maintenance pour sa flotte dans le port syrien de Tartous où 500 techniciens russes sont stationnés et à Lattaquié. Source *: AxisNews* et *Le Figaro*, 6 décembre 2007.

[21] En 2008, les ventes d'armes ont rapporté pour près de 8 milliards de dollars à l'industrie de la défense russe selon le vice-directeur du service fédéral pour la coopération militaro-technique Viatcheslav Dzirkaln. Les principaux clients de Moscou sont la Syrie, l'Arabie Saoudite, le Yémen et l'Inde, mais il est intéressant de remarquer qu'il existe également une coopération militaire avancée avec la Turquie, la Grèce, l'Italie et l'Algérie. Sources *:* C. Poitevin, « Transferts d'armes au Moyen-Orient : qui arme qui et pourquoi ? », *Note d'analyse du GRIP*, 21 mars 2008, p. 7, et *Le Figaro*, édition électronique du 4 décembre 2008.

[22] Lors de sa visite en Egypte au mois de juin 2009, Dmitri Medvedev était quant à lui accompagné d'une délégation de près de 400 hommes d'affaires parmi lesquels Boris Ivanov, le directeur de Gazprom International, et Sergueï Kirienko, le président de Rosatom. Source : « La Russie reprend pied sur le continent africain », *Le Monde*, 26 juin 2009. Par ailleurs, Moscou a conclu des contrats portant sur le nucléaire civil avec Le Caire en mars 2008 et avec Amman en mai 2009.

[23] Lors de son premier mandat présidentiel, Vladimir Poutine avait émis l'idée en avril 2005 d'une conférence pour la paix au Proche-Orient, idée qui a été reprise par son successeur, Dmitri Medvedev. Au-delà de la volonté commune aux capitales du Quartet d'organiser chacune sa propre conférence en vue d'une résolution du conflit, il s'agit pour Moscou de dépasser son simple rôle de médiateur en jouant désormais pleinement son rôle d'acteur de premier plan au sein du processus de paix d'autant plus que la Russie est un des seuls Etats du Quartet qui accepte de discuter avec tous les acteurs du conflit, Hamas compris.

possibilités de se positionner dans l'espace méditerranéen afin d'y affirmer son rôle d'acteur majeur, rôle revendiqué depuis Pierre Ier puis affirmé sous Catherine II, tout en se positionnant par rapport aux nouveaux enjeux sécuritaires, diplomatiques et économiques du XXIe siècle. Dans cette perspective, la mer Noire apparaît historiquement comme un « tremplin » pour les ambitions méditerranéennes de la Russie, un espace à partir duquel elle s'est projetée économiquement, militairement, politiquement et culturellement en Méditerranée depuis la fin de la période moderne jusqu'à nos jours. Pourtant, ce retour de la Russie sur la scène méditerranéenne intervient une décennie après que Moscou, suite à la dislocation de l'URSS, a perdu l'essentiel de son interface maritime dans le bassin pontique où elle ne dispose plus que d'un unique port important, Novorossisk. Comme le fait remarquer l'ancien diplomate moldave Oleg Serebrian, se pose dès lors « *avec insistance la question de l'influence présente, mais surtout future du facteur russe dans la géopolitique de la mer Noire* [24]».

Il convient de mettre en évidence un certain nombre de « lignes de force » dans la politique déployée par la Russie en Méditerranée depuis le XVIIIe siècle, afin d'appréhender le mieux possible le contexte actuel dans la mesure où les dirigeants du Kremlin font constamment référence au passé impérial de la Russie et, d'une certaine manière, en revendique son héritage. Comme le souligne Hélène Carrère d'Encausse, les cérémonies qui se sont déroulées à Saint-Pétersbourg au mois de mai 2003 pour célébrer le tricentenaire de la fondation de la ville par Pierre le Grand ont été l'occasion pour le président Poutine « *d'affirmer la continuité des objectifs russes d'une politique étrangère de grandeur* [25] ». La reprise de l'hymne soviétique en décembre 2000 comme hymne national russe, ou l'inauguration par Vladimir Poutine de l'exposition « Sainte Russie » au Grand Palais à Paris au mois de juin 2010 sont autant de manifestation de l'usage politique qui peut être fait de la mémoire collective d'un pays[26]. Ainsi, lors de cette dernière manifestation culturelle, le premier ministre russe déclare lors du discours inaugural : « *Je voudrais dire que j'espère que tous les événements de ces années croisées vont permettre de voir encore une fois non seulement notre passé mais voir un peu l'avenir de nos deux pays, de se connaître mieux, de tracer les voies d'un travail efficace* [27] ». Cette convocation du passé par le politique, qui est loin d'être une spécificité russe, traduit la volonté de convoquer également la grandeur du

[24] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, Perpignan, Artège, coll. « Initiation à la géopolitique », 2011, p. 29.
[25] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes*, Paris, Fayard, 2010, p. 92.
[26] Les paroles de l'hymne ont toutefois été modifiées.
[27] Discours prononcé le vendredi 11 juin 2010 par le premier ministre russe Vladimir Poutine à l'occasion de l'inauguration de l'exposition « Saint Russie » au Grand Palais à Paris.

passé russe, soviétique ou impérial, à un moment où l'objectif du Kremlin est de redonner une place de premier choix à la Russie sur la scène internationale. Cette forme de revendication d'une continuité historique se retrouve également sur les questions de stratégie et de politique étrangère russe. Dans un article consacré aux rapports que Moscou entretient avec son « proche étranger », l'historienne Anne de Tinguy évoque ainsi l'importance de l'héritage du passé dans la vision que la Russie a de sa place sur la scène internationale[28], tout comme le politologue Thomas Gomart[29], qui évoque quant à lui le fait que, au-delà des legs de l'histoire de leur pays, les dirigeants russes actuels sont également les dépositaires de la pensée stratégique et sécuritaire héritée des périodes impériales et soviétiques[30].

En politique intérieure également, la convocation du passé et la nécessité de perpétuer un héritage impérial sont également véhiculées, notamment en utilisant la nouvelle ferveur religieuse populaire de la Russie post-soviétique à des fins politiques. Depuis le début des années 2000, l'orthodoxie contribue ainsi à sa manière à la grandeur de la Russie tout en favorisant la renaissance de sa puissance[31]. Aussi, il existe actuellement au niveau des élites politiques russes la revendication de la nécessité de défendre une forme de continuité avec l'héritage impérial, notamment en ce qui concerne les relations avec le « proche étranger », ainsi qu'en ce qui concerne la sauvegarde des intérêts de la Russie. En mer Noire, cette revendication est particulièrement exacerbée lorsqu'il s'agit de la Crimée et de Sébastopol pour lesquelles toutes formes d'ingérence de la part de l'Occident déchaîne les passions sur place et en Russie. Cette insertion d'acteurs occidentaux est perçue par l'élite politique et militaire russe comme une continuité de la politique de *roll back* américaine, tandis qu'en Crimée, elle est perçue de façon négative par la population majoritairement russe et russophone. Le Caucase continue d'être un espace frontière où s'affrontent les intérêts russes, occidentaux, turcs et iraniens. En Méditerranée, la Russie de Vladimir Poutine renoue avec l'orientation, voire la tentation qui fut celle des empereurs russes, puis de l'URSS, de disposer de solides points d'appui en particulier au Moyen-Orient[32]. La réinsertion de la Russie au cœur de la géopolitique méditerranéenne emprunte plusieurs canaux : l'énergie bien sûr, mais également les partenariats de défense, la coopération militaire, ou bien encore la diplomatie ou la culture, avec en 2009/2010 l'année France-Russie par exemple. Par conséquent, dans la

[28] Anne de Tinguy, « Syndrome post-impérial et volonté de puissance », *Projet*, n° 309, mars 2009.
[29] Institut français des relations internationales.
[30] Thomas Gomart est un analyste spécialiste de la Russie à l'Ifri. Voir Thomas Gomart, « Politique étrangère russe : l'étrange inconstance », *Politique étrangère*, 1/2006, pp. 25-36.
[31] Alexandre Verkhovski, « Religion et « idée nationale » dans la Russie de Poutine », *Les Cahiers Russie*, n° 3, 2006, p. 4.
[32] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes*, *op. cit.*, p. 238.

mesure où les intérêts de la Russie en Méditerranée auraient difficilement pu être défendus par les tsars puis par les dirigeants soviétiques, sans ce formidable interface que représente la mer Noire, l'étude de la politique russe dans cette partie du bassin méditerranéen au cours de l'époque moderne et contemporaine nous apporte les clefs nécessaires à la compréhension de la position qu'a entendu et qu'entend tenir le Kremlin en Méditerranée.

Aujourd'hui, malgré le contexte de crise économique et de nécessité de rationalisation des dépenses, la Russie souhaite réinvestir les mers et les océans, et entend moderniser ses forces navales grâce au plan de réarmement 2011-2020[33]. Même si les forces sous-marines stratégiques demeurent une priorité essentielle pour le gouvernement russe, la flotte de la mer Noire devrait bénéficier des investissements de Moscou pour le renouveau de sa Marine[34]. La flotte pontique russe devrait ainsi recevoir entre 2013 et 2020 près de 15 nouveaux bâtiments de surface[35] et submersibles diesels[36]. Dans la mesure où la grande majorité des unités de la flotte russe doivent être renouvelées au cours de la prochaine décennie, une réflexion sur le format et donc sur les missions de la flotte de la mer Noire s'est en effet engagée dans le cadre de la réforme de l'armée russe décidée par Vladimir Poutine au cours des années 2000. Lancée en 2008, « l'Armée Nouveau Modèle » (*Армия нового облика*) s'est concentrée dans un premier temps sur la refonte du système de commandement et du format de l'armée. Depuis 2010, les anciens districts militaires hérités de la période soviétiques ont été ainsi remplacés par quatre commandements régionaux calqués sur la modèle américain des

[33] « Минобороны заключило контракты на разработку атомных подлодок » (« Le Ministère de la Défense a signé les contrats sur le développement des sous-marins atomiques), *Military Paritet*, 9 novembre 2011 : http://www.militaryparitet.com/teletype/data/ic_teletype/12628/

[34] « Russia plans to upgrade Black Sea Fleet with new warships », *RIA Novosti*, 13 avril 2010 (http://en.rian.ru/mlitary_news/20100413/158563791.html). La flotte de la mer Noire ne met en œuvre aucun sous-marin stratégique, ou SNLE.

[35] Il devrait s'agir de frégates du Projet 11356 dont la première unité, l'*Amiral Grigorovitch*, a été mise sur cale aux chantiers navals Yantar (Kalinigrad) au mois de décembre 2010. Sa livraison devrait intervenir dès 2013. Source : « Russia to begin building first Projet 11356 frigate for Black Sea Fleet on Saturday », *RIA Novosti*, 18 décembre 2010 (http://en.rian.ru/russia/20101218/161828394.html). A l'origine, ce sont les frégates du Projet 22350 qui avaient été choisies pour équiper les forces de surface de la flotte de la mer Noire (la première unité, l'*Amiral Gorshkov*, a été mise sur cale au mois de février 2006, et sa livraison ne devrait guère intervenir avant la fin de l'année 2012), mais les difficultés liées à leur construction semblent avoir orientés les militaires russes vers le choix des frégates du Projet 11356 plus éprouvées. Enfin, la flotte de la mer Noire devrait également recevoir deux nouveaux bâtiments de débarquement de classe *Ivan Gren* (Projet 11711) dont la première unité a été mise à l'eau aux chantiers navals Yantar au mois de novembre 2011. Son entrée en dotation est prévue pour 2013.

[36] Il s'agira de sous-marins du Projet 677 *Lada* ou, si les premières unités posent trop de problèmes, de submersibles du Projet 636 Kilo, bien plus éprouvés car produits depuis les années 1980 à travers les unités du Projet 877 dont il est inspiré. Les premiers sous-marins devraient être le B-261 *Novorossisk* (Projet 636.3, mis sur cale aux chantiers navals de l'Amirauté de Saint-Pétersbourg au mois d'août 2010, et qui doit être commissionné au sein de la Marine en 2013) et le B-587 *Sébastopol* (Projet 677, mis sur cale aux chantiers de l'Amirauté de Saint-Pétersbourg au mois de novembre 2006 et qui doit être livré à la Marine en 2015). Source : Russian Ships (http://russian-ships.info/). En tout, ce sont 6 nouveaux sous-marins classiques que la flotte de la mer Noire doit recevoir entre 2013 et 2020.

military's regional commands[37]. Ces commandements contrôlent toutes les forces déployés sur leur territoire, y compris les forces navales et aériennes. Ainsi, le commandement « Sud », dont le siège est situé à Rostov-sur-le-Don, commande les forces de la région militaire du Sud, comprenant l'ancienne région militaire du Nord Caucase, la flotte de la mer Noire et la flottille de la mer Caspienne[38].

La Russie porte un intérêt très marqué pour la région de la mer Noire qu'elle entend développer économiquement, notamment à travers l'organisation des Jeux Olympiques de Sotchi en 2014 qui doivent servir de tremplin économique[39]. La mise en œuvre de projets régionaux qui doit également aboutir à insérer un peu plus encore le littoral russe de la mer Noire au sein d'une dynamique d'échanges : c'est l'objectif de l'autoroute qui doit faire le tour du bassin de la mer Noire. Long de plus de 7 100 km, cet axe traversera la Turquie, la Géorgie, la Russie, l'Ukraine, la Moldavie, la Roumanie, la Grèce et la Bulgarie[40].

La flotte russe de la mer Noire a occupé et occupe encore une place essentielle dans la protection des intérêts et des projets russes sur le flanc Sud de la Russie. Aujourd'hui, il nous faut par ailleurs tenir compte d'un nouvel élément dont nous ne sommes pas encore sûrs de mesurer l'étendue des répercussions : la fonte de la banquise au pôle Nord ouvre à la Russie une route maritime nouvelle qui permet aux navires de la flotte du Nord de rallier la façade pacifique en deux fois moins de temps que par la route qui contourne toute l'Eurasie via la Méditerranée et l'océan Indien[41]. Loin d'induire un désengagement de la Russie de l'espace

---

[37] Les deux premières années de cette vaste réforme ont notamment abouti à privilégier le format de la brigade sur celui de la division, hérité de la tradition soviétique. Voir Dmitry Gorenburg, « Russia's State Armaments Program 2020. Is the third time the charm for military modernazition ? », PONARS, Eurasia Policy Memo n° 125, p. 1.

[38] Le décret présidentiel instituant ces nouveaux commandements a été signé par le président Medvedev au mois de juillet 2010. Source : « Le nouveau système russe de commandement interarmées », *RIA Novosti*, 19 juillet 2010 (http://fr.rian.ru/discussion/20100719/187083276.html).

[39] Lors d'un déplacement qu'il effectuait dans la ville de Kislovodsk (kraï de Stavropol, Sud de la Russie) au mois de juillet 2010, Vladimir Poutine, alors premier ministre, déclarait que la Russie devait créer 400.000 emplois dans le Caucase du Nord. Cette intervention était réalisée dans le cadre d'une conférence régionale de son parti « Russie unie » qui était intitulée "Stratégie du développement socio-économique du Caucase du Nord d'ici 2020. Programme pour 2010-2012". Source : *RIA Novosti*, 6 juillet 2010. L'année suivant, au mois de septembre 2011, la Caisse des Dépôts et Consignations françaises et la société russe "Sites touristiques du Caucase du Nord" (KSK) signaient un accord de coopération en vue de développer le tourisme dans le Caucase du Nord. Le coût des projets s'élève à 451,44 milliards de roubles (11,3 milliards d'euros) dont 60 milliards de roubles (1,5 milliards d'euros) ont d'ores et déjà été versés par le budget russe au capital de KSK. Source : «Caucase du Nord: une coentreprise russo-française promouvra le tourisme », *RIA Novosti*, 16 septembre 2011.

[40] Le président russe Dmitri Medvedev a signé la loi ratifiant le mémorandum international sur la construction d'une autoroute qui fera le tour de la mer Noire au mois de décembre 2010. Source : « Moscou donne le feu vert à la construction d'une autoroute autour de la mer Noire », *RIA Novosti*, 27 décembre 2010.

[41] Si l'on prend pour référence le port de Mourmansk situé sur la mer de Barents, et le port japonais de Yokohama situé sur l'océan Pacifique, la distance par la nouvelle route du Nord est de 5 770 milles nautiques,

méditerranéen, cette tendance, si elle venait à se confirmer, pourrait permettre à Moscou de recentrer ses activités sur le bassin oriental de la Méditerranée où sont historiquement concentrés ses intérêts. Aussi, quelles que soient les décisions qui seront prises par les dirigeants russes concernant la flotte de la mer Noire, elles ne laisseront pas indifférents les voisins de la Russie. En Géorgie, en Ukraine ou encore en Roumanie, loin de susciter des réactions neutres, le sujet soulève déjà la méfiance, voire la défiance, auprès d'une partie de la population et des dirigeants[42].

Notre thèse s'interroge sur la présence navale et les intérêts russes dans le bassin méditerranéen. Notre interrogation repose sur une double constatation : les travaux historiques consacrés aux conséquences géopolitiques de l'irruption de la Russie en mer Noire restent encore trop peu nombreux, surtout en France, et dans une moindre mesure, dans la littérature anglo-saxonne et russe. L'historiographie occidentale a bien souvent envisagé cette question sous un angle culturel, avec les conséquences des vagues de migrations qui suivent la Révolution russe, ou bien sous un angle d'approche économique à travers l'étude du développement du commerce pontique à l'époque moderne. En Russie, le thème fait bien souvent l'objet de travaux assez encyclopédiques ou à l'inverse, très techniques. Certains *think tanks*[43] russes et occidentaux se sont certes récemment penchés sur le réinvestissement de la scène méditerranéenne par la Russie à partir du début des années 2000. Néanmoins, les riches articles ou mémoires qu'ils ont produits abordent bien souvent un aspect précis des activités russes en Méditerranée (l'énergie, la culture ou les questions de défense) sans envisager la problématique dans sa globalité et dans le temps long. Nous nous proposons de mettre en évidence les lignes de forces qui sous-tendent ces efforts déployés actuellement par la Russie pour réinvestir la scène méditerranéenne. Seconde constatation : les études ou les monographies, consacrées à la flotte russe de la mer Noire, quand elles existent dans l'historiographie occidentale, sont soit trop anciennes (XIXe siècle ou, au mieux, début du XXe siècle), soit le thème est envisagé sous un angle d'approche annexe.

Le repli diplomatique, militaire et économique opéré par la Russie dès le lendemain de l'effondrement de l'URSS de la scène méditerranéenne a pu, à tort, donner le signal que Moscou semblait désormais se désintéresser du devenir d'une région au sein de laquelle les

---

soit environ 20 jours de navigation. La route traditionnelle, celle qui emprunte la Méditerranée et l'océan Indien via le canal de Suez fait 12 840 milles nautiques, soit près de 40 jours de mer.

[42] Ainsi, au cours de l'année 2009-2010, la volonté manifestée par Moscou d'acheter à la France des bâtiments de projection et de commandement (BPC) de type Mistral a suscité des réactions d'inquiétude de la part de Tbilissi et de Kiev.

[43] Littéralement « réservoir d'idées » : il s'agit de structures de recherches bien souvent privées.

diplomates russes puis soviétiques s'étaient pourtant intensément investis. Les démonstrations de forces menées par Moscou à travers l'envoi de détachements navals en Méditerranée, la réactivation de partenariat de défense avec des Etats de la rive Sud, l'émergence d'une diplomatie énergétique dans le bassin de la mer Noire, la multiplication des acteurs internationaux dans le bassin pontique ont tôt fait de replacer l'espace pontique au cœur de luttes d'influence qu'il n'avait plus connues depuis le début du XXe siècle. Le conflit russo-géorgien d'août 2008 a, à cet égard, laissé au moins deux enseignements : même si son rôle y a été limité, la flotte russe de la mer Noire a mené ses premières sorties opérationnelles depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, ravivant ainsi son rôle d'outil militaire. Enfin, la Russie entend conserver dans ce qu'elle considère comme son pré carré une influence qu'elle ne souhaite pas partager avec d'autres acteurs.

Dans cette perspective, nous avons choisi de consacrer nos travaux à l'analyse des enjeux sécuritaires liés aux intérêts russes en mer Noire, et au-delà, en Méditerranée, à travers l'étude de la flotte russe de la mer Noire, depuis 1783, date officielle de sa création, jusqu'en 2012. Face aux nombreux bouleversements qui se sont déroulés et se déroulent encore aux frontières de la Russie, quels sont aujourd'hui les déterminants de la politique étrangère russe en mer Noire et en Méditerranée ? Etant donnée son implication dans la région depuis plus de trois siècles, comment la Russie perçoit-elle ses intérêts dans le bassin méditerranéen, et quelle place occupe la flotte de la mer Noire dans leur protection ?

Pourquoi avoir choisi d'étudier la question de la présence de la Russie dans le bassin de la mer Noire, et par extension, en Méditerranée, à travers l'étude de la flotte russe de la mer Noire ? Deux raisons principales justifient notre approche : tout d'abord, la quête d'un débouché maritime méridional a animé l'expansion russe vers la mer Noire dès le début de l'époque moderne. En outre, la création d'une nouvelle flotte de guerre dans le bassin pontique à la fin du XVIIIe siècle matérialise l'enracinement de l'Empire russe sur les rives de la mer Noire. L'étude de cette flotte, en tant qu'objet historique et outil de puissance, s'avère tout indiquée tant elle permet de mettre également en évidence la représentation que la Russie a pu avoir d'elle-même dans l'espace méditerranéen dès cette période[44]. Il s'agit assez

[44] Le concept d'outil de puissance en stratégie n'a guère fait jusqu'à présent l'objet d'études à part entière. L'amiral Coldefy le définit d'abord par ses fonctions : un outil de puissance permet ainsi de connaître une situation, et facilite la prise de décision tout en donnant les moyens de l'action. « Décider » et « agir », tels sont les éléments qui caractérisent un outil de puissance. Amiral Alain Coldefy, « Les opérations de la Marine nationale devant le Kosovo », lors du colloque international « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours », Paris, MESHS Lille, IRHS Lille 3, SHD, Center for European Security Université de Salford (Manchester), CESM, 16-18 mars 2011,

logiquement de l'outil privilégié par les dirigeants russes afin de protéger les intérêts de la Russie en mer Noire et en Méditerranée.

La Russie n'est pas une thalassocratie comme a pu l'être Athènes au Ve siècle avant notre ère, l'Angleterre aux XVIIIe et XIXe siècles, ou comme le sont actuellement les Etats-Unis. Néanmoins, elle a tenu à développer dès le règne de Pierre le Grand un outil naval lui permettant d'assurer la protection de ses intérêts dans les mers et océans bordant ses côtes. En Méditerranée, ce rôle est d'abord dévolu à la flotte de la Baltique, la première véritable flotte qu'ait possédée la Russie[45]. A partir de 1784, la flotte de la mer Noire est progressivement impliquée au sein de la stratégie mise en œuvre par la Russie dans la protection de ses intérêts méditerranéens, ses unités bénéficiant de l'appui de navires venant de Cronstadt[46]. En effet, depuis sa création, la flotte de la mer Noire a assuré non seulement des missions dites de souveraineté[47] en mer Noire, mais elle a également assuré la permanence de la présence militaire russe dans l'Archipel[48], accompli des évolutions régulières en Méditerranée orientale, et plus ponctuellement, en Méditerranée occidentale. Pour ces deux derniers types de missions, nous tiendrons compte du fait que les unités de la flotte de la mer Noire aient pu être assistées par des vaisseaux de la flotte de la Baltique, et plus tard, par ceux venus de la flotte du Nord, qui aujourd'hui constitue la flotte la plus importante pour la Russie. L'étude du port d'attache de la flotte de la mer Noire, Sébastopol, devrait également nous permettre de mieux connaître l'outil que représente la flotte de la mer Noire, dans la mesure où Sébastopol reste aujourd'hui encore son principal port d'attache, malgré les tensions périodiques dont il fait l'objet depuis 1991 entre la Russie et l'Ukraine.

Le choix de faire porter notre étude sur une période d'un peu plus de deux siècles s'avère nécessaire afin de faire émerger des lignes forces ainsi que des ruptures au sein de la stratégie mise en œuvre par la Russie en Méditerranée. Il ne s'agit donc pas d'étudier des événements relevant de la conjoncture ou de faits isolés, mais il s'agit bien d'étudier des éléments s'inscrivant au sein du temps long braudelien, et relevant de tendances lourdes.

[45] Il s'agit de la première véritable flotte de guerre dont dispose l'Empire russe ; elle est créée par Pierre le Grand lors de la Guerre du Nord (1700-1721).
[46] Fondée en 1710 par Pierre le Grand, cette forteresse, qui défend Saint-Pétersbourg, se trouve au large de la ville, sur l'île de Kotline. Aujourd'hui, elle constitue l'une des deux principales bases de la flotte de la Baltique avec la base de Baltiisk à Kaliningrad.
[47] Les missions de souveraineté comportent un ensemble de tâches dévolues à une force armée, en l'occurrence ici la flotte de la mer Noire, visant à défendre le territoire national et à assurer l'autorité de l'Etat sur son territoire.
[48] L'Archipel désigne les ensembles d'îles grecques (Cyclades, Crète, îles Ioniennes etc) entre lesquelles l'escadre russe évoluait.

Grâce aux inflexions et aux continuités mises en évidence par cette étude, nous souhaitons par ailleurs proposer des hypothèses concernant la stratégie russe dans le bassin méditerranéen au cours des prochaines décennies, et le rôle que serait amené à jouer la flotte de la mer Noire au sein de cette stratégie. Afin de mener à bien notre étude, nous avons eu notamment recours aux outils mis à notre disposition par l'approche géopolitique qui s'est avérée d'une aide précieuse et qui a enrichi la démarche historique qui constitue le socle de notre travail[49]. Ce travail de réflexion, nous l'avons essentiellement accompli à partir des nombreux documents d'archives que nous avons recensés, dépouillés puis analysés.

Archives et matériaux de travail

Notre étude nous a conduits à travailler à partir de différents matériaux francophones, anglophones et russophones, que nous avons considérés sous un angle d'approche à la fois historique et géopolitique.

L'essentiel de notre thèse repose sur l'analyse de fonds d'archives français et étrangers. L'étude des correspondances consulaires, diplomatiques et militaires des différentes représentations occidentales et russes présentes dans le bassin de la mer Noire a notamment nourri notre réflexion. Le corpus de texte de ces correspondances consulaires françaises, suédoises, britanniques et russes, constitue à ce titre un terrain privilégié d'analyse dans la mesure où il nous permet, en croisant les informations, de disposer d'une image relativement objective et exhaustive de l'état de la flotte ainsi que de la manière dont elle a été utilisée au cours de la période considérée. En effet, les documents laissés par les représentants de ces nations fortement impliquées dans le schéma historique et stratégique méditerranéen au cours de l'époque moderne, contiennent des informations de nature économiques, militaires, politiques et stratégiques essentielles. La correspondance consulaire et commerciale ainsi que les « Mémoires et Documents » des archives diplomatiques (Nantes, La Courneuve) ont été des ressources essentielles pour nos travaux tant les champs couverts et les informations disponibles dans les documents qui s'y trouvent sont vastes et denses : commerce, géographie, économie, hydrographie… Les documents laissés par l'ambassade de France à Constantinople (fonds Constantinople, Nantes) qui captait la correspondance des consulats et vice-consulats français de la région de la mer Noire a notamment été une précieuse ressource. Les informations disponibles dans les fonds « Marine », qu'il s'agisse de ceux disponibles dans

[49] Voir l'étude préliminaire.

les archives des affaires étrangères (Archives nationales pour l'Ancien régime, archives diplomatiques de La Courneuve) ou dans les archives de la défense (Archives nationales pour l'Ancien régime, Vincennes pour le SHD[50]) nous ont offerts, étant donnée la nature ultra-marine de notre thématique, de vastes perspectives d'investigation. Nous avons également eu recours aux fonds d'archives étrangères, notamment ceux disponibles aux *National Archives* à Londres (Kew) qui centralisent non seulement des documents déposés par la Royal Navy (série ADM), mais également ceux du Ministère de la Défense (série DEFE), ceux du *Foreign Office* (série FO) ainsi que de très nombreux documents figurés, surtout des plans, issus de différentes administrations britanniques. Nous avons également travaillé à partir de la correspondance francophone du consulat de Suède à Marseille pour la période 1789-1805[51]. Véritable acteur des échanges commerciaux en Méditerranée, les Suédois assistent avec fascination et méfiance à l'irruption de leurs voisins russes dans les échanges méditerranéens dès la fin du XVIIIe siècle. Enfin, nous avons pu bénéficier d'un certain nombre de documents d'archives émanant des administrations russes. Nous avons donc travaillé ponctuellement sur les archives de la Marine russe (*Российский государственный архив военно-морского флота*, *РГАВМФ*) de Saint-Pétersbourg, capitale maritime de la Russie.

Pourquoi nous être appuyés notamment sur les ressources offertes par la correspondance consulaire ? Sans revenir ici sur tous les champs couverts par les fonctions consulaires, nous pouvons néanmoins considéré le fait que, en tant que « poste d'observation » d'un Etat au sein d'un territoire étranger, le consulat occupe une place privilégiée de témoin, voire d'acteur, d'une situation dans une région donnée, d'autant plus que dans notre cas, le consul occupe bien souvent un poste situé dans un port (Odessa, Constantinople, Trébizonde ou Batoumi). Même si l'une des fonctions principales « *des services consulaires est de fournir des renseignements concernant le commerce et la navigation et de favoriser les échanges du pays qu'ils représentent* [52] », il n'en demeure pas moins que les attributions des consuls incluent également, en particulier dans le cas français, des missions de renseignement qui supposent de *« recueillir et transmettre des informations relatives au développement économique et politique du pays de résidence* [53]». Comme le

[50] Service historique de la défense.
[51] Il s'agit de la correspondance du consul François-Philippe Fölsch von Fels (1755-1832) qui occupe le poste de consul de Suède à Marseille.
[52] Pierrick Pourchasse, « Les consulats, un service essentiel pour le monde négociant : une approche comparative entre la France et la Scandinavie », in Jörg Ulbert, Gérard le Bouëdec, *La fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », p. 192.
[53] Anne Mézin, « La fonction consulaire dans la France d'Ancien Régime : origine, principes, prérogatives », in *Ibid*., p. 46.

rappelle Anne Mézin dans son étude consacrée aux consuls de France au siècle des Lumières, l'une des missions est bien celle du renseignement qui consiste en l'observation « *du pays d'accueil qui s'apparente à un espionnage en bonne et due forme* [54]», et d'ajouter :

« *Le consul doit aussi renseigner le département de la Marine de tous les mouvements des flottes militaires étrangères, surtout dans les zones sensibles comme le sont le détroit de Gibraltar ou le Sund* [55]».

La mer Noire demeure une région mal connue et mal cartographiée par les Occidentaux à la fin du XVIIIe siècle, et dans une certaine mesure, encore dans les premières décennies du XIXe siècle. Les voyageurs occidentaux qui traversent le bassin pontique au cours du XVIIIe siècle s'efforcent d'en dresser des rapports aussi complets que possible, mais ils s'appuient encore sur les écrits grecs antiques tant leur ignorance de cette région et de ses réalités économiques et politiques est grande[56]. Aussi, le rôle des consuls français en mer Noire va « *bien au-delà de celui qui est dévolu traditionnellement aux agents consulaires* (…) ; *ils seront très sollicités par Napoléon pour les informations à caractère commercial et économique, mais ils interviennent aussi dans les domaines diplomatique, militaire et naval* [57]».

Dans la mesure où notre sujet possède un volet géopolitique non négligeable, nous avons consulté de nombreux ouvrages qui s'attachent à analyser cette méthode qui fait actuellement l'objet d'une découverte, voire d'une refondation. Dans cette perspective, nous avons également consulté des documents émanant aussi bien d'administrations françaises, britanniques ou russes, que d'organisations internationales (UE, OTAN). Nous avons ainsi souhaité nous forger une vision de notre sujet qui s'inscrive dans le temps long. Les sources officielles ont fait l'objet d'une intense exploitation : traités, accords, chartes émanant d'organisations et discours prononcés par des dirigeants ont enrichi notre corpus de travail. Enfin, nous nous sommes également appuyé sur des récits de voyages, avec tout le recul que

[54] Les fonctions des consuls de France au XVIIIe siècle consistent en la représentation de la France et la défense des droits français, en des fonctions de justice, de police, notariales, relatives à la Marine, religieuses et enfin, des missions de renseignement. Voir Anne Mézin, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Direction des Archives et de la Documentation, coll. « Histoire et Diplomatie », 1997, pp. 33-44.
[55] *Ibid*, p. 43.
[56] Nombre de récits de voyage que nous avons consultés citent ainsi Strabon comme source. Nous aborderons la question de la connaissance du bassin pontique dans la seconde partie consacrée à la flotte en mer.
[57] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *in* Walid Arbib, Salgur Kançal, Jean-David Mizrahi, Samir Saul (dir.), *Méditerranée, Moyen-Orient : deux siècles de relations internationales – Recherches en hommages à Jacques Thobie*, Paris L'Harmattan, coll. « Varia Turcica », 2003, p. 58.

l'utilisation de ces documents suppose. Les voyageurs occidentaux qui traversent la région de la mer Noire dans la seconde moitié du XVIIIe siècle et au cours de la première moitié du XIXe siècle laissent d'abondant récits orientés selon les qualités de leurs auteurs respectifs : botanistes, minéralogistes, marchands ou diplomates, contribuent à combler l'absence quasi-totale de connaissances sur le bassin pontique.

Les ressources électroniques nous ont été d'une aide précieuse car elles nous ont permis de rationnaliser nos déplacements tout en nous donnant accès non seulement à certains fonds d'archives, mais également à des périodiques mis en ligne. En ce qui concerne les relations internationales, nous avons consulté les travaux publiés dans la revue *Relations internationales* éditée par les presses universitaires de France depuis 2005[58]. Nous avons également consulté la revue russe *Россия в Глобальной Политике* (*La Russie dans la politique mondiale*) éditée depuis 2002 par le Conseil de Politique Etrangère et de Défense russe[59], et la revue mensuelle russe *Россия и новые государства Евразии* (*La Russie et les nouveaux Etats d'Eurasie*) éditée par l'Institut d'Economie mondiale et de Relations Internationales de l'Académie des Sciences de Russie. Nous avons également consulté les bulletins émis par The Caucasus Research Ressource Centers qui dispose d'un partenariat avec la Fondation Carnegie de New-York et les universités de Bakou, Erevan et Tbilissi[60]. La *Middle East Review of International Affairs* (MERIA), qui publie quatre numéros par an, nous a également servi pour nos réflexions[61]. Plus spécifiquement pour la géopolitique et la géographie politique, nous avons consulté les publications de la revue en ligne *L'espace politique*[62], publiée depuis 2007 et qui bénéficie de l'appui de nombreuses universités françaises. Enfin, nous avons eu recours aux bulletins et notes publiés par des *think tank* français et étrangers : citons les lettres d'informations émises par Stratfor[63], les publications de la Fondation pour la Recherche Stratégique (FRS)[64] ou encore celles du centre de recherche russe CAST (Centre for Analysis of Strategies and Technologies)[65].

---

[58] Les numéros sont disponibles en ligne en texte intégral sur CAIRN : http://www.cairn.info/revue-relations-internationales.htm .
[59] Les numéros édités depuis 2002 sont intégralement disponibles en ligne sur le site de la revue : http://www.globalaffairs.ru/ .
[60] Les bulletins peuvent être consultés et téléchargés sur le site du centre : http://www.crrccenters.org/ .
[61] Certains numéros sont disponibles en ligne sur le site de la revue : http://meria.idc.ac.il/ .
[62] Les numéros sont intégralement téléchargeables sur le site de la revue : http://espacepolitique.revues.org/ .
[63] Stratfor est un think tank américain qui travaille sur les questions d'intelligence stratégique : http://www.stratfor.com/ .
[64] Nous avons accompli un stage de 3 mois au sein de cette structure de recherche. La FRS propose de très nombreuses ressources en ligne : http://www.frstrategie.org/ .
[65] Créé en 1997, ce centre moscovite travaille sur les questions liées à l'industrie de la défense russe : http://www.cast.ru/about/ .

Nous avons également été amené à exploiter des bases de données de sites officiels russes. Pour le volet naval de nos recherches, le site internet officiel de la flotte de la mer Noire s'est avéré d'une aide et d'une richesse précieuses[66]. Il propose une base de données qui regroupe l'intégralité des navires ayant servi dans la flotte depuis sa création en 1783. Nous avons ainsi eu accès aux caractéristiques techniques des bâtiments, aux informations sur leurs lieux de construction, aux sorties qu'ils ont effectuées au cours de leur cycle de vie. A partir de l'exploitation de ces informations, nous avons été en mesure de proposer des analyses concernant la production navale, l'emploi de la flotte et également l'entretien de ses unités. Nous avons également eu recours pour la partie contemporaine de notre réflexion aux bases de données du Service des Douanes fédérales russes et du Service fédéral des statistiques, notamment aux données brutes qui portent sur le commerce extérieur de la Russie[67]. Pour ce qui concerne les exportations de matériels militaires, nous avons consulté les bases de données du SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute), un *think tank* suédois qui travaille sur les questions de sécurité contemporaine[68]. Nous avons également complété les données proposées par le SIPRI avec les informations disponibles sur le site du Bureau des Nations Unies pour le désarmement (UNODA). L'UNODA dispose d'une base de données alimentée par les Etats membres et qui concerne les transferts d'équipements militaires[69].

Notre thèse se compose d'une étude préliminaire ainsi que de trois parties principales.

Nous avons choisi d'aborder nos travaux en introduisant tout d'abord au sein d'un chapitre préliminaire un certain nombre de notions géopolitiques, historiques et stratégiques relatives à la Russie, indispensables à la compréhension de notre problématique. Ainsi, nous traiterons au sein de cette première partie de la poussée russe en direction du Sud et des motivations qui ont sous-tendu cette poussée. Cela nous mènera notamment à envisager le rapport qu'entretient la Russie avec la notion de frontières et donc la représentation de son espace et de son territoire. Nous aborderons également au sein de ce chapitre préliminaire un certain nombre de notions concernant la volonté des dirigeants du Kremlin de toujours disposer d'accès aux « mers chaudes », ou libres de glace, et l'impact de cette volonté en termes de politique étrangère et de géostratégie. Après avoir introduit ces notions préliminaires, nous débuterons nos travaux en consacrant une première partie au cadre spatial.

[66] Site internet officiel de la flotte de la mer Noire : http://flot.sevastopol.info/ .
[67] Site internet des Douanes fédérales : http://www.customs.ru/ , et du Service fédéral des statistiques : http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/ .
[68] Site internet du SIPRI : http://www.sipri.org/ .
[69] Site internet de l'UNODA : http://www.un.org/disarmament/ .

Nous nous intéresserons en particulier à la Crimée et à Sébastopol en tant que place forte et port d'attache de la flotte de la mer Noire. Le rôle de cette base navale nous renverra directement à l'étude du rôle clef que joue également la Crimée au sein de la stratégie russe dans le bassin méditerranéen. Dans une seconde grande partie, nous étudierons la flotte de la mer Noire en tant qu'outil de puissance, en nous intéressant à sa création, à sa composition ainsi qu'à sa doctrine d'emploi et donc à ses missions. L'étude de la production des chantiers navals russes et soviétiques nous fournira de précieuses informations sur la politique navale pontique russe puis soviétique. Les résultats mis en évidence au sein des deux premières grandes parties doivent enfin nous permettre dans notre troisième partie de proposer des pistes sur l'évolution que pourrait subir la flotte au cours des prochaines décennies quant à sa composition, son déploiement et son utilisation. Il s'agit, au sein de cette dernière grande partie, d'inscrire la flotte de la mer Noire dans le contexte géostratégique actuel, en la plaçant notamment à la croisée des systèmes caucasiens et méditerranéens, et tenter ainsi de déterminer la place qu'elle pourrait occuper dans la géostratégie du bassin méditerranéen dans les prochaines années. Enfin, dans cette dernière partie, nous souhaitons également proposer un certain nombre de pistes sur les missions hauturières possibles que pourrait accomplir la flotte russe de la mer Noire.

Notre réflexion s'articule donc autour de trois parties principales : en premier lieu, l'étude de la flotte à quai, avec un intérêt marqué pour la Crimée, car il s'agit de la tête de pont russe dans le bassin pontique avec la base navale de Sébastopol. Nous considérerons également les installations portuaires édifiées par les Russes dès la seconde moitié du XVIIIe sur les côtes méridionales de l'actuelle Ukraine. La seconde partie, la flotte en mer, s'intéresse aux programmes de construction navale, et aux intérêts que les navires de la flotte de la mer Noire protègent, avec une attention particulière portée sur le Caucase, et, au-delà des Détroits, en Méditerranée. Enfin, dans une troisième partie, nous aborderons les aspects contemporains, et les évolutions qui ont affectées la flotte depuis 1991.

Nos travaux doivent donc aboutir à une étude qualitative de la flotte de la mer Noire inscrite au sein de son environnement maritime et terrestre. Il n'est pas dans nos objectifs de dresser un tableau quantitatif des unités, ou d'établir une prosopographie des commandants ou des équipages composant la flotte. Si ces aspects sont susceptibles d'apparaitre ponctuellement au sein de notre étude, ils n'en constituent nullement l'armature scientifique. Il s'agit bien ici d'étudier la flotte en tant qu'outil de puissance à travers des analyses thématiques qui s'inscrivent dans la période considérée. Plus généralement, cette étude doit

permettre de situer la place que tient la flotte de la mer Noire dans la dynamique des problématiques géostratégiques qui caractérisent le bassin méditerranéen depuis la fin du XVIIIe siècle jusqu'à nos jours.

Notre réflexion intègre, tout au long de son cheminement, trois tendances lourdes inhérentes à la Russie et qui par conséquent influencent le format et la nature même de cet outil que représente la flotte de la mer Noire. Ces tendances font l'objet de plus amples développement au sein de notre thèse, toutefois il est indispensable de les introduire brièvement ici :

Une flotte créée par un Etat qui possède une pratique récente de la navigation et donc une brève expérience maritime

Si l'on laisse de côté les initiatives limitées prises en la matière par le tsar Michel Ier sur la Volga à la fin des années 1630, il faut attendre le règne de Pierre le Grand, pour voir apparaître une Marine russe, d'abord du côté de la mer d'Azov, puis surtout en mer Baltique. Bien que la Russie engage des efforts considérables dès la fin des années 1690 pour se doter d'une flotte, elle ne peut cependant rattraper le retard accumulé sur ses voisins et concurrents directs suédois et turcs en matière d'expérience et de technique de navigation. Aussi, lorsque les premiers vaisseaux de guerre russes sillonnent la mer Noire vers 1784, la Russie n'est entrée dans le cercle des Etats disposant d'une flotte que depuis 1696 avec la construction des premières galères pour le siège d'Azov. Elle entend par conséquent combler son retard en important massivement et en assimilant les techniques et le savoir-faire occidental, ce qui passe par le recrutement de cadres étrangers (principalement Britanniques, Hollandais et Français) pour sa Marine. A ce titre, la Grande ambassade de Pierre Ier en 1697-1698 amène le tsar à visiter deux puissances navales européennes : les Provinces-Unies d'abord, puis l'Angleterre. Cette « tournée » peut être interprétée comme une initiative diplomatique, mais également comme une mission de reconnaissance des lieux, des techniques et des hommes susceptibles d'aider la Russie dans sa volonté de constituer une flotte. Numériquement, le résultat des efforts engagés dès le début du XVIIIe siècle est impressionnant : en 1790, la Russie possède la quatrième flotte européenne en termes de nombre d'unités, avec près de 67 vaisseaux[70].

[70] La marine russe se retrouve quatrième derrière les flottes britannique, française et espagnole. Jean-Pierre Bois, *De la paix des rois à l'ordre des empereurs, 1714-1815*, *Nouvelle histoire des relations internationales*, Paris, Seuil, coll. « Point histoire », t. 3, 2003, p. 94.

La flotte d'un Etat-continent enclavé au cœur de l'Eurasie

L'enclavement du territoire russe au cœur de l'île Monde eurasiatique ainsi que la succession d'invasions terrestres (Horde d'Or, Chevaliers teutoniques, Suédois) qu'a eue à subir le territoire russe depuis le Moyen-Age ont eu pour conséquence de favoriser l'émergence d'un complexe d'obsidionalité chez les élites dirigeantes russes. Dès la fin de l'ère médiévale, les tsars ont cherché à hypothéquer la menace de nouvelles invasions sur leur territoire en poursuivant trois objectifs : disposer de frontières naturelles sûres qui ralentissent la progression d'armées d'invasions ennemies, disposer d'accès directs à des mers libres de glace, et former un glacis protecteur sous influence directe ou indirecte de la Russie autour du territoire. Cette quête s'est traduite au cours des cinq derniers siècles par des tensions et des crises entre la Russie et des puissances du *rimland* : les puissances européennes, la Turquie, la Perse, et en Extrême-Orient, le Japon. Ce croissant de tensions géopolitiques court ainsi le long de la frange territoriale qui sépare la Russie de l'océan mondial et définit une zone stratégique aussi bien pour la Russie qui y voit le débouché direct vers les eaux chaudes, que pour les puissances qui lui sont opposées, et constituent de fait des territoires tampons essentiels au *containment* de l'influence russe. La flotte de guerre russe en général, et la flotte de la mer Noire en particulier, sont par conséquent d'abord pensées comme un outil au service de la défense des approches du territoire de l'Empire, et, en temps de guerre, comme outil d'appui aux opérations terrestres, donc subordonné à la guerre continentale. La Marine impériale russe s'inscrit donc avant tout au sein d'une posture stratégique fondamentalement défensive de la Russie, et par voie de conséquence, se retrouve dépourvue de toute doctrine qui lui serait propre, puisqu'elle dépend traditionnellement du rapport de force qui prévaut à terre. A la différence des marines espagnoles et britanniques qui, par exemple, doivent servir non seulement à la protection du territoire, mais également à maintenir les liens entre la Métropole et ses possessions ultra-marines, la Marine impériale russe n'est pas envisagée comme un outil de projection de forces et de puissance.

La Russie n'a jamais disposé d'un débouché direct sur les eaux méditerranéennes

En envoyant depuis la mer Baltique une escadre en Méditerranée pour combattre les Turcs lors de la guerre de 1768-1774, Catherine II ouvre la voie à l'irruption de la Russie en Méditerranée, scène sur laquelle elle revendique une place depuis le règne de Pierre Ier. Seulement, cette insertion se concrétise par la route maritime qui fait la circumnavigation de la péninsule européenne, car les Détroits turcs verrouillent l'accès direct de la Russie au bassin méditerranéen. Cette réalité géostratégique demeure une permanence sur le flanc sud de la Russie : la flotte russe de la mer Noire est tributaire, d'une manière ou d'une autre, de l'accord ou du bon vouloir des Turcs pour accéder au bassin méditerranéen[71]. L'Empire russe, puis l'Union soviétique, ont cherché à se garantir à la faveur de crises un accès direct aux eaux méditerranéennes : ils ont échoué en se heurtant à un Empire ottoman déclinant mais néanmoins soutenu par les puissances navales françaises et britanniques qui voyaient dans la Turquie un Etat-tampon contre l'émergence d'une influence russe trop forte en Méditerranée et au Moyen-Orient. A défaut de disposer d'un débouché direct sur la Méditerranée, la Russie a élaboré des stratégies de contournement visant à compenser ce handicap géostratégique : influence reposant sur l'orthodoxie dans les Balkans, vecteur idéologique dans les pays de la rive Sud avec l'alternative que représentait l'URSS et l'idéologie communiste à l'alignement sur un camp occidental jugé pro israélien. Au mieux, la Russie a réussi à bénéficier de facilités navales voire de bases navales (Villefranche-sur-Mer dans les années 1860, Pashaliman en Albanie entre 1958 et 1961, Marsa Matrouh et Alexandrie en Egypte à la fin des années 1960, Lattaquié et Tartous en Syrie à partir des années 1970, Kotor en Yougoslavie ou Benghazi en Libye), ports et bases au sein desquelles les unités de la flotte de la mer Noire viennent relâcher et se ravitailler afin de pouvoir assurer une présence continue au cœur du bassin méditerranéen et dans l'océan mondial.

[71] Cette « fatalité » des détroits est récurrente dans la géostratégie russe actuelle : les Détroits turcs (Dardanelles et Bosphore) verrouillent la circulation des navires russes entre la mer Noire et le bassin méditerranéen, les détroits danois (Øresund, Grand Belt et Petit Belt) surveillent le transit entre la mer Baltique et la mer du Nord. Enfin, du côté du Pacifique, le détroit de La Pérouse commande la circulation entre la mer du Japon et la mer d'Okhotsk, ce qui oblige la Russie à maintenir sa présence sur les îles Kouriles pour maitriser le seul débouché libre de glace en hiver situé entre l'île japonaise d'Hokkaido et l'île russe de Kounachir, ce qui lui permet ainsi d'accéder à l'océan Pacifique. En hiver, la banquise empêche les navires russes de contourner les îles Kouriles et Sakhaline par le Nord.

Robert Kagan, ancien conseiller au Département d'Etat américain, écrivait récemment :

« *Si elle était, il y a vingt ans, l'endroit où l'Histoire s'est arrêtée de la façon la plus spectaculaire, la Russie est aujourd'hui celui où l'Histoire a fait un retour des plus saisissant* [72]».

Le bassin pontique appartient à ces régions secouées par l'Histoire. La Russie entend conserver une influence majeure revendiquée depuis l'époque impériale. La flotte de la mer Noire, en tant qu'outil de puissance, se trouve au centre des enjeux sécuritaires et géopolitiques du bassin pontique, à la croisée d'intérêts et de rivalités entre acteurs régionaux et mondiaux. Aussi, étudier les circonstances de sa naissance permet de mieux comprendre les intérêts et les ambitions de la Russie, non seulement en mer Noire, mais également en Méditerranée et dans l'océan mondial.

[72] Robert Kagan, *Le retour de l'Histoire et la fin des rêves*, Paris, Plon, coll. «Tribune libre », 2008, p. 22. Robert Kagan est un des principaux membres de la Fondation Carnegie pour la paix internationale. Il a travaillé au Département d'Etat américain de 1984 à 1988.

Liste des abréviations utilisées

- Les dates indiquées dans le texte correspondent au calendrier grégorien.
- 1 verste équivaut à 1,067 kilomètre.
- 1 mille nautique équivaut à 1,85 kilomètre.
- Les traductions sont de l'auteur, sauf mention contraire.

- ABM : Anti-Ballistic Missile (Système de défense antimissile)
- AM : Archives départementales des Alpes-Maritimes
- AN : Archives nationales
- AS : Archives suédoises
- art. : article
- ASM : Anti-sous-marine (lutte)
- BPC : Bâtiment de Projection et de Combat
- CADC : Centre des archives diplomatiques de la Courneuve
- CADN : Centre des archives diplomatiques de Nantes
- cat. : catégorie
- éd. : édition
- EMG : Etat-Major Général
- f. : feuillet n°
- fig. : figure n°
- km : kilomètre(s)
- MAE : Ministère des Affaires Etrangères
- MD : Mémoires et documents
- Microfilm : [réf]
- NAK : National Archives, Kew
- n°. : numéro
- pl. : planche n°
- OCEMN : Organisation de coopération économique de la mer Noire
- OCS : Organisation de Coopération de Shanghai
- ONU : Organisation des Nations Unies
- OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
- OTSC : Organisation du Traité de Sécurité Collective
- p. : page
- pp. : pages
- R&D : Recherche et développement
- SHD : Service historique de la défense, château de Vincennes
- SNLE : Sous-marins nucléaire lanceur d'engins
- t. : tonne(s)
- UE : Union européenne
- vol. : volume n°
- ZEE : Zone économique exclusive

Etude préliminaire

Il nous a paru nécessaire, avant d'aborder le cœur de notre réflexion, d'introduire au sein d'une section préliminaire, un certain nombre de notions concernant le cadre spatio-temporel dans lequel la Russie a évolué et évolue aujourd'hui dans sa relation au bassin pontique. Il nous a également paru pertinent de présenter au sein de ce chapitre la notion de géopolitique, et ses capacités heuristiques pour l'historien. Puis, dans la mesure où nous souhaitons inscrire notre réflexion dans le temps long, il nous a semblé pertinent d'apporter la période qui a directement précédé l'irruption de la Russie en Méditerranée en évoquant la période de l'avant Sébastopol. Quels sont les éléments qui ont stimulé le tropisme méditerranéen de la Russie ? Dans quelles conditions les Russes se sont-ils établis sur le pourtour de la mer Noire, et dans quelle mesure le contexte de leur établissement conditionne-t-il encore aujourd'hui la représentation qu'a la Russie de sa propre situation en Méditerranée ? Il s'agit là d'autant de questions auxquelles il nous faut d'emblée apporter des réponses avant même de faire porter notre analyse sur la Crimée et sur la flotte de la mer Noire. Dans un second temps, quelles ont été les caractéristiques de la période qui a succédé à l'installation et à l'insertion de la Russie dans les échanges méditerranéens. Il s'agit bien ici de proposer un cadre spatio-temporel qui introduit les enjeux de la course russe à la mer.

La zone mer Noire se caractérise aujourd'hui par de fortes dynamiques : dynamisme économique, dynamisme énergétique, nombreuses problématiques sécuritaires… Il nous a par conséquent paru opportun d'apporter un éclairage sur ces enjeux contemporains et sur les acteurs internationaux qui animent aujourd'hui les échanges du bassin pontique, et la place que la Russie tient au sein de ce contexte. Dans la dynamique actuelle de mondialisation, le bassin de la mer Noire se trouve en effet projeté dans un système d'échange de plus en plus globalisé qui tend à effacer les frontières nationales au profit d'ensembles régionaux souvent transnationaux. Pour autant, les problématiques liées aux identités et aux frontières demeurent

toujours aussi palpables, particulièrement sur le pourtour de la mer Noire et dans le Caucase, où elles continuent d'alimenter les échanges et les conflits, pacifiques ou guerriers, comme la guerre russo-géorgienne est venue le rappeler au mois d'août 2008[73]. La multiplication du nombre des acteurs a contribué aux dynamismes des échanges, pacifiques ou guerriers, au sein de la région de la mer Noire. Au-delà des conflits, le bassin de la mer Noire est aujourd'hui le théâtre d'échanges multiformes qui confirment sa position historique d'espace-frontière.

Enfin, il nous a paru nécessaire d'évoquer au sein de cette étude préliminaire le territoire russe, et sa situation d'enclavement au sein du continent eurasiatique. Cette situation a construit le complexe d'encerclement des élites dirigeantes russes depuis plus de cinq siècles et a favorisé une quête : celle du désenclavement. Deux éléments clefs découlent de ce complexe : d'une part, l'impérieuse nécessité pour la Russie de disposer d'accès aux « mers chaudes », et d'autre part, le rapport qu'entretiennent les Empires russe et soviétique avec l'élément marin, et ses répercussions sur le format de l'outil naval russe.

I. L'étude géopolitique : un outil au service de l'approche historique

Lorsque l'historien souhaite aborder une réflexion, il dispose de différents angles d'approche : économique, culturel, politique, militaire, juridique… Toutefois, une problématique requiert très souvent l'adoption d'un point de vue transverse qui permet d'appréhender au mieux la globalité des champs qu'elle recouvre. C'est cet angle d'approche transverse, qui envisage une question dans le temps long afin de faire émerger des tendances lourdes, que nous avons choisi d'adopter pour notre travail.

Il n'est pas ici question de retracer toute l'histoire de la géopolitique, toutefois il convient de la définir et d'en donner les principes fondamentaux dans la mesure où la géopolitique fait l'objet d'une redécouverte depuis bientôt deux décennies, et d'aucuns diraient d'une refondation, depuis les années 1990. Le terme « géopolitique » est aujourd'hui utilisé avec de nombreuses acceptions qui paraissent peu claires et tendent parfois à brouiller les frontières des champs couverts. Le dictionnaire Larousse, dans son édition électronique, donne la définition suivante de la géopolitique : « *Science qui étudie les rapports entre la*

[73] Entre le 7 et le 12 août 2008, la Russie et la Géorgie se sont affrontées militairement autour de la question des deux provinces géorgiennes séparatistes d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud soutenues par Moscou. Suite à ce conflit, la Russie a reconnu le 26 août suivant l'indépendance des deux républiques autoproclamées.

géographie des Etats et leur politique[74] ». L'encyclopédie électronique Larousse adopte quant à elle un point de vue exclusivement géographique : « *Etude géographique des relations entre les Etats*[75] ». Selon ces définitions, les relations entre les Etats s'expliqueraient avant tout selon un angle d'approche exclusivement géographique. Cette proposition, qui a le mérite d'être concise, ne peut toutefois pas suffire à satisfaire le chercheur qui, lorsqu'il considère un espace, ne se cantonne pas exclusivement au fait géographique s'il souhaite comprendre les rapports de forces qui y animent les relations entre les individus dans le temps long. Comme le rappelle Gérard Dussouy, « *le doute n'est toujours pas vraiment levé quant à son existence comme discipline authentique ; c'est à dire dotée d'un objet propre, de concepts et de méthodes d'investigation et d'exposition appropriés*[76] ». Pour le politologue et diplomate Oleg Serebrian, l'emploi du terme « géopolitique » reste encore lié à une notion floue à laquelle il se propose d'apporter la définition suivante:

« *En science politique, la géopolitique – dans sa définition la plus simple – traite de l'influence du facteur spatial sur la politique tandis que la géographie politique, paronyme avec lequel on confond le plus souvent la géopolitique, étudie exactement le contraire – l'influence du facteur politique sur l'espace.*

[…]

La réalité est pourtant relativement différente car la géopolitique étudie le rapport espace-politique dans son ensemble, sans distinguer ou délimiter l'aspect de la vie politique intérieure de celui de la politique extérieure d'un Etat. La géopolitique opère avec l'inconscient qui sous-tend le politique, avec ce qui échappe à la compréhension immédiate lorsque l'on ne prend pas en considération la spécificité du tandem espace-temps au sein duquel un Etat s'est développé[77] ».

L'étude géopolitique d'un phénomène ne peut ainsi s'envisager que dans le temps long si l'on souhaite en saisir l'ensemble des spécificités. Les spécialistes de géographie politique Herman Van der Wusten et Gertjan Dijkink apportent quant à eux une triple définition à l'utilisation du terme « géopolitique » :

---

[74] *Dictionnaire Larousse*, art. « Géopolitique ». Source : http://www.larousse.fr/dictionnaires
[75] *Encyclopédie Larousse*, art. « Géopolitique ». Source : http://www.larousse.fr/encyclopedie
[76] Gérard Dussouy, « Conceptualiser et (re)problématiser la géopolitique sans faire de théorie. », *L'Espace Politique*, 12 | 2010-3. URL : http://espacepolitique.revues.org/index1712.html .
[77] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, p. 22

"*Geopolitics can be used for a type of analysis using data concerning the international position of a country in light of its geographical features; a set of rules applicable in conducting statecraft based on such analyses; and a discourse, a sustained argument, that describes and evaluates a country's position in the world, possibly based on such analyses and the application of such rules*[78]".

Car c'est bien de cela qu'il s'agit : la compréhension des échanges entre les individus dans un espace donné qui s'apparente bien souvent à un *territoire*[79]. Or, cette acception géographique, la géopolitique le doit avant tout à ses origines.

Dès sa naissance à la fin du XIXe siècle, elle apparait comme le volet géographique des relations internationales dans la mesure où elle prétendait orienter les activités des Etats sur la scène internationales en fonction de paramètres strictement géographiques : existence de côtes, de débouchés maritimes, présence de ressources naturelles etc. En 1897, le géographe allemand Friedrich Ratzel[80] publie *Politische Geographie* qui est considéré comme le premier ouvrage traitant de géopolitique. Toutefois, d'un point de vue scientifique, la géopolitique naissante était bien trop subjective car ses pères fondateurs[81], qu'ils soient politologues, géographes ou historiens, étaient clairement engagés politiquement et se sont servis de la géopolitique pour faire valoir leurs idées. Le géopolitologue François Thual nous

[78] Herman Van Der Wusten, Gertjan Dijkink, « German, British and French Geopolitics: The Enduring Differences », *Geopolitics*, vol. 7, n° 3, 2002, p. 20, cité par Pascal Venier, " Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century ", *L'Espace Politique*, 12 | 2010-3. URL : http://espacepolitique.revues.org/index1714.html .

[79] La définition même de la notion de territoire mériterait que l'on y consacre un chapitre tant les interprétations peuvent varier selon le point de vue adopté et les époques. Le sens général, qui est le plus répandu, attribue au territoire une acception avant tout *politique et administrative* dans la mesure où elle se serait développée sous l'impulsion des Etats qui considèrent comme leur territoire « *une portion d'espace terrestre délimitée par ses frontières et sur laquelle s'exerce son autorité et sa juridiction* » *in* Yves Lacoste, *De la géopolitique aux paysages***,** Paris, Armand Colin, 2004, 413 pages. D'emblée, la notion de territoire semble intrinsèquement liée aux liens qui unissent l'Etat à une population qui se retrouve englobée au sein d'un territoire qui correspond bien souvent à une entité administrative, dont les frontières peuvent correspondre à une aire culturelle, ethnique, linguistique etc… Le lien établi entre un territoire et une population permet d'arriver à la seconde acception de la notion de territoire que nous retiendrons également pour nos travaux : celle de l'appropriation par une population du territoire comme faisant partie intégrante de son *identité*. Il apparait clairement ici que la définition strictement politico-administrative n'est plus suffisante si l'on souhaite disposer d'une approche aussi complète que possible de la perception d'un territoire donné. Les géographes Jacques Lévy et Michel Lussault nous permettent ainsi d'étayer l'appréhension de la notion de territoire en en donnant la définition suivante : « *Le territoire serait un espace disposant, d'une manière ou d'une autre, d'un attribut de possession ou d'identification. Dans une variante récente, le territoire deviendrait la composante identitaire, voire idéelle, de n'importe quel espace* » *in* Jacques Lévy et Michel Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1032 pages. Nous retiendrons donc la définition du territoire comme la synthèse des éléments donnés ci-dessus.

[80] Friedrich Ratzel (1844-1904) est un géographe allemand.

[81] Citons également l'amiral et stratège américain Alfred Thoyer Mahan (1840-1914) ou bien encore le général et géographe allemand Karl Haushofer (1869-1946).

rappelle qu'en s'érigeant en « *guides intellectuels du pouvoir* [82]», ils ont également voulu établir des règles valables de tous temps, rétroactives et adaptables à tous les espaces, ce qui revenait à balayer les spécificités de chaque territoire. Le terme même de « géopolitique » a été inventé par le suédois Rudolf Kjellen, professeur de sciences politiques à Gothenburg et Uppsala[83]. Pour lui, la « geo politik » correspondait à "*the study of the state as a geographic organism or phenomenon in space; that is as land, territory, area, or, most pregnantly, as country*[84]".

Voilà bientôt vingt ans aujourd'hui que la géopolitique fait l'objet d'une refonte due au constat de vétusté scientifique et méthodologique de ses écrits fondateurs. La discipline ne doit désormais en effet plus servir à légitimer ou justifier les agissements d'un Etat, ou de tout autre acteur de la vie internationale. La « *geopolitik* » de la fin du XIXe siècle a été bannie du champ scientifique dans la mesure où elle a servi de terreau aux idéologies du XXe siècle, et notamment au nazisme, en tentant d'apporter une justification qui se voulait scientifique à la conquête du *lebensraum*[85]. Le major général allemand Karl Haushofer développe notamment au lendemain de la Première guerre mondiale une série de concepts spatiaux comme le *lebensraum*, le *grossraum* et la *mitteleuropa* qui servent de cautions scientifiques aux entreprises expansionnistes allemandes en Europe accomplies par les nazis, dont il devient un apologiste[86]. Aussi, au lendemain de la Seconde guerre mondiale, la géopolitique est délaissée par les milieux académiques tandis qu'elle est abondamment récupérée notamment aux Etats-Unis où elle sert de fil conducteur à la politique extérieure américaine[87], avant de connaître un renouveau à la fin des années 1970.

D'après Pascal Venier, la géopolitique actuelle, telle qu'elle est revisitée depuis la fin des années 1970, repose sur deux types d'approche : une approche globale, et une approche plus empirique de l'analyse géopolitique[88]. Aujourd'hui, cette dernière apparait notamment comme un outil au service de la compréhension du monde de l'après Guerre froide, et il s'avère d'autant plus utile qu'il s'applique désormais à des espaces qui font partie d'un monde globalisé. Il existe actuellement chez certains « géopolitologues » ou « géopoliticiens » une

[82] François Thual est un géopolitologue, qui a travaillé au Ministère de la Défense. Il enseigne au Collège interarmes de Défense. Il est l'auteur de nombreux ouvrages consacrés aux questions de géopolitiques, dont *Méthode de la géopolitique. Apprendre à déchiffrer l'actualité*, Paris, Ellipses, 1996, 127 pages.
[83] Rudolf Kjellen (1864-1922). Source : Encyclopédie *Britannica*, art. « Rudolf Kjellen ».
[84] Rudolf Kjellen, *Der Staat als Lebensform*, Leipzig, Hirzel, 1917, p. 46, cité par Pascal Venier, " Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century ", *art. cit.*
[85] L'espace vital nécessaire à l'expansion du IIIe Reich.
[86] Pascal Venier, "Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century", *art. cit.*
[87] Voir *infra*, « La Russie et la mer : de l'appréhension à la nécessaire maîtrise de l'élément marin ».
[88] Pascal Venier, "Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century", *art. cit.*

approche quasi didactique, voire pédagogique, de la géopolitique[89]. Figurant parmi les pères refondateurs de la géopolitique actuelle, le géographe Yves Lacoste[90] définit cette notion de la façon suivante :

« *Le terme géopolitique […] désigne en fait tout ce qui concerne les rivalités de pouvoir ou d'influences sur des territoires et les populations qui y vivent* [91] ».

Aux éléments proposés par cette définition, il convient d'ajouter la question de la représentation du territoire considéré par la ou les populations qui y vivent, dans la mesure où les représentations territoriales conditionnent la pratique de ce territoire. Aux Etats-Unis, l'intégration de la question des représentations apparaît dès le lendemain de la Seconde guerre mondiale est favorise l'émergence de la *Cognitive Geopolitics* qui reprend les apports des sciences du comportement. Selon cette approche, environnement matériel et environnement psychologique s'enchevêtrent, le second relativisant le premier. C'est au niveau de l'environnement psychologique que les acteurs prennent des décisions selon une grille de lecture culturelle[92]. Pour Oleg Serebrian, « *la géopolitique, métaphoriquement parlant, devient une psychanalyse de l'Etat* [93] ».

Une autre approche de la notion de géopolitique, complémentaire de la première, est proposée par François Thual[94]. Le géopolitologue propose une méthodologie qui repose sur la prise en compte de tendances lourdes qui s'inscrivent dans le temps long, ce qui correspond également à l'approche historique « braudelienne ». Son idée est de mettre en évidence les carrefours situés à la croisée de la géographie, de l'histoire, de l'économie et de la politique sur un territoire donné, au cours d'une période suffisamment longue pour qu'elle ne relève pas de la conjoncture ou du fait isolé. On retrouve donc dans la définition proposée par François Thual cette notion de transversalité qui permet d'approcher au mieux une situation donnée dans un espace défini. Aussi, l'approche géopolitique propose de prendre en considération les impacts sur un territoire de rivalités complexes entre différents acteurs. Ces luttes peuvent

[89] Citons par exemple l'ouvrage de Patrice Gourdin, *Géopolitiques, manuel pratique*, Paris, Choiseul, 2010, 736 pages. Le titre illustre cette approche pédagogique.
[90] Yves Lacoste est géographe, professeur de géopolitique à l'université de Paris VIII. Il est l'auteur de très nombreux ouvrages consacrés à la géopolitique dont nous nous servons pour nos travaux et que nous citerons donc plus loin.
[91] Yves Lacoste, *Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui*, Larousse, 2008, p. 8.
[92] Voir à ce propos l'article de David Criekemans, « Réhabilitation et rénovation en matière de pensée géopolitique », *L'Espace Politique*, 12 | 2010-3. URL : http://espacepolitique.revues.org/index1723.html
[93] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, p. 22.
[94] Voir François Thual, *Géopolitique au quotidien*, d'où est extraite sa définition de cette notion. *Géopolitique au quotidien*, Paris, Dunod, coll. « Iris-Dunod », 1993, 197 pages.

relever de différents ordres, économique, politique ou militaire, et « *l'analyste est confronté à la diversité et la complexité des situations, dans l'espace et dans le temps*[95] ». Elles peuvent également avoir, et ont très souvent d'ailleurs, des ramifications au-delà du territoire considéré, en s'inscrivant dans une dynamique de rapports de forces plus globaux, au sein d'un espace plus vaste. Aussi, convient-il d'adopter plusieurs échelles spatiales d'analyse, en plus de l'approche multi-scalaire, afin de disposer d'une étude la plus fine et juste possible.

Si l'on considère en effet un territoire avec des acteurs qui y interagissent, il faut tenir compte du fait que, d'une part ces acteurs ne sont pas forcément riverains de ce territoire, et que d'autre part, des événements surgissant en dehors du champ spatial considéré peuvent affecter les échanges qui se déroulent dans le territoire retenu. C'est par exemple le cas lorsque l'on considère les échanges guerriers qui animent la Méditerranée moderne où la « superpuissance » ottomane est tributaire d'un front aussi éloigné que la Perse contre qui elle lutte tout au long de la période moderne, étant ainsi privée d'autant de forces qu'elle ne peut engager sur le front méditerranéen, contre des puissances chrétiennes. Dans le cas de la mer Noire, il convient de considérer les luttes d'influence que s'y sont livrés par exemple Anglais et Russes au XIXe siècle, les premiers voulant à tout prix interdire aux seconds de mettre la main sur la Caucase et de disposer ainsi d'un débouché direct sur les richesses de la Perse et au-delà, sur celles des Indes. Ce niveau d'analyse requiert de placer le bassin de la mer Noire au sein d'une petite échelle qui prenne en compte les possessions britanniques en Asie et l'espace méditerranéen dans la mesure où les Anglais exercent une pression sur la Russie via les populations montagnardes de Transcaucasie, directement impliquées dans les rapports de forces régionaux.

Aussi, un premier niveau d'analyse sera d'inscrire le territoire donné au sein d'un vaste ensemble afin de l'impliquer dans un système d'échange le plus global possible, ce qui s'avère d'autant plus nécessaire de nos jours. Nous avons souhaité remplir cette première étape dans notre introduction en analysant la configuration géopolitique actuelle en mer Noire, en l'inscrivant au sein des rapports de forces globaux qui s'y établissent depuis la chute de la seconde moitié du XXe siècle. La multiplicité des acteurs, ainsi que leurs activités dans cet espace tendent à faire de la mer Noire un espace projeté au cœur d'une dynamique globale, tout en étant un terrain où s'expriment des rivalités séculaires. Cette région se trouve ainsi à la croisée de continuités et de ruptures dans les rapports de forces qui s'y déroulent actuellement.

[95] Michel Fourcher, « Introduction du séminaire de géopolitique : l'analyse géopolitique et la géographie des crises », *Grand séminaire de géopolitique à l'Ecole Normale Supérieure*, 10 octobre 2007.

Si l'on se place maintenant à un ordre de grandeur plus restreint, et que l'on considère un territoire, il est possible de dégager des vecteurs utilisés par les acteurs afin d'interagir sur le territoire considéré. François Thual nous en livre un certain nombre[96] : les dispositifs diplomatiques, constitués de réseaux plus ou moins denses et plus ou moins officiels, les dispositifs militaires, avec là aussi la constitution de réseaux de défense, qu'il s'agisse d'ouvrages ou de moyens mobiles, maritimes, terrestres ou aériens. Le géopolitologue comprend également les moyens dits spéciaux, comme les réseaux d'espions ou les actions violentes et spontanées. Les motivations idéologiques agissent également sur un espace dans la mesure où elles peuvent servir de support à la politique d'acteurs concernant un territoire[97]. Il existe également un certain nombre de motivations géostratégiques qui déterminent les agissements des acteurs sur un territoire. A ce titre, certains éléments géographiques comme les fleuves ou les détroits constituent des objets de crispation militaire, économique, politique ou idéologique. Dans le cas de la géopolitique du bassin de la mer Noire, il convient de considérer les différents facteurs qui pondèrent l'équilibre de cet espace de façon récurrente : la question des Détroits et de la libre circulation des navires à travers le Bosphore et les Dardanelles, les tensions entre la Russie et ses voisins caucasiens, les débouchés commerciaux que représentent les ports de la mer Noire… Enfin, depuis la chute de l'URSS et avec la recomposition de l'espace postsoviétique qui a suivi, un autre élément doit être pris en compte dans la lecture des événements pouvant se dérouler sur un territoire : les conflits identitaires. Même si ce type de conflit n'est pas propre à la fin du XXe siècle, il semble que ces manifestations s'accélèrent depuis les années 1990 comme c'est encore le cas actuellement dans les Balkans et dans le Caucase.

La prise en compte de ces facteurs permet ainsi de faire émerger les rapports de force locaux. A titre d'exemple, si l'on se focalise sur le cas de la Russie dans de la mer Noire aujourd'hui, plusieurs éléments entrent en ligne de compte : la question de la Crimée, le maintien en condition opérationnelle des unités de la flotte de la mer Noire, la présence d'acteurs occidentaux dans le Caucase et en Europe centrale, les enjeux énergétiques, le développement économique des côtes russes avec l'opportunité que représente l'organisation des Jeux Olympiques à Sotchi en 2014, le Caucase russe et les mouvements terroristes ou assimilés… Loin d'être nouveaux, nombre de ces enjeux s'inscrivent en réalité dans la continuité d'événements antérieurs. Par exemple, les enjeux énergétiques actuels, qu'il s'agisse de la possession des sources de matières premières, de la maîtrise de leurs voies

[96] François Thual, *Méthode de la géopolitique.., op. cit.*
[97] Par exemple le nazisme et le *lebensraum*, l'espace vital.

d'acheminements ou de celle de leurs débouchés, s'inscrivent directement dans la continuité de la course que se livraient Britanniques et Russes autour de l'accès aux richesses de la Perse. Le nom que porte la stratégie américaine actuelle pour la région est d'ailleurs éloquent puisqu'il fait directement référence à une route empruntée par les caravanes pendant des siècles : la route de la Soie ("*Silk Road Strategy*"). Nous pouvons également citer la question de la stabilité du Caucase russe qui s'est posée dès que les armées des tsars se sont lancées à l'assaut des montagnes caucasiennes dans les années 1830. Ces campagnes inaugurent une longue période d'instabilité et d'affrontements en Transcaucasie entre Russes et montagnards qui, d'une certaine manière, durent jusqu'à nos jours. Un sujet comme le nôtre requiert donc une analyse transversale dans la mesure où il nous amène à considérer des facteurs relevant de plusieurs champs qui s'articulent autour de notre thématique de la flotte de guerre russe en mer Noire.

Dès lors que l'on s'intéresse à la géopolitique d'un espace maritime, il convient d'intégrer de nouveaux paramètres propres à l'environnement marin. La géopolitique maritime requiert en effet « *une approche multi scalaire des affaires de la mer* [98]» qui densifie l'analyse des rapports de force qui s'y sont établis au cours de l'histoire, et qui doit également prendre en compte deux sous-espaces : les eaux côtières, ou « eaux brunes », et la haute-mer, dans la mesure où leur pratique sous-entend des spécificités[99].

Aujourd'hui, la géopolitique est considérée par certains comme une pédagogie, par d'autres, comme un discours de la méthode, ou bien encore comme une praxéologie. Nous souhaitons l'utiliser pour notre part comme un outil au service de l'analyse historique, ce qui tend à nous rapprocher de l'interprétation de la géopolitique comme d'un discours de la méthode. La géopolitique, prise en tant que méthodologie, permet de faire émerger les lignes de forces que nous souhaitons mettre en évidence sur la question qui nous intéresse : les intérêts russes en Méditerranée. Pour autant, comme le précise Yves Lacoste, la géopolitique ne serait rien sans le raisonnement historien dans la mesure où il confère à cette méthodologie toute son objectivité :

[98] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes. Frontières, énergie, pêche et environnement*, Paris, Technip, 2008, p. III.

[99] Il a d'abord fallu fonder la distance qui caractérisait les « eaux brunes » sur lesquelles les Etats revendiquent dès l'époque moderne une forme de souveraineté. Dès le XVIIIe siècle, ils exercent ainsi leur souveraineté sur une zone adjacente aux côtes appelée « mer territoriale » qui est alors limitée à la portée maximale des canons, à savoir 3 milles nautiques. 1 mille nautique (nm) correspond à 1 852 mètres. *Ibid*., p. 1.

« *Le raisonnement historien et la méthode d'analyse géopolitique sont en vérité indissociables. Autrement dit, on ne peut mettre celle-ci en œuvre sans se référer à l'histoire*. […] *Il faut être conscient que la manipulation des souvenirs historiques est classique, surtout s'ils sont des arguments géopolitiques* […]. *Aussi faut-il s'efforcer de confronter les versions contradictoires de l'Histoire que diffusent les protagonistes de la plupart des conflits* [100] ».

D'où l'intérêt qu'a représenté pour nous l'étude de nombreux et divers fonds d'archives en provenance de différentes administrations issus d'Etats tous impliqués dans la géopolitique de la mer Noire. L'étude d'archives, matériaux historiques par excellence, nous fournit également la matière nécessaire à la prise en compte de la seconde dimension après l'espace : le temps. Or, la méthodologie de la géopolitique tient pleinement compte du temps puisqu'elle appréhende les phénomènes au sein de leur contexte.

Les sources de la géopolitique sont nombreuses, aussi il convient de n'en retenir que les plus scientifiques et les plus objectives. En théorie, l'analyse géopolitique d'un événement ou d'un contexte peut reposer sur une source quasi inépuisable d'informations : la presse. Toutefois, ce corpus ne peut être considéré que comme un élément de départ qui appelle à être considérablement étoffé par des ouvrages et travaux bien plus complets, ou bien encore par d'autres types de sources[101]. Ainsi, les encyclopédies, les atlas, les articles de recherche, les ouvrages spécialisés constituent autant de sources et d'outils nécessaires à la compréhension d'une problématique géopolitique. Une fois de plus, la capacité méthodologique de l'historien à savoir faire le tri et hiérarchiser les sources selon leur intérêt et la densité de l'information qu'elles contiennent constitue un avantage dans l'optique d'une analyse géopolitique. L'esprit critique et les capacités d'analyse propres à la discipline historique constituent ici des atouts évidents dans la mesure où ils sont censés éviter au chercheur de se faire « manipuler » par ses sources.

Pour nos travaux, il convient de considérer notre espace, la mer Noire, comme un « diatope » sur lequel s'enchevêtrent les héritages multiples laissés par l'Histoire[102]. Pour le cas présent, nous avons, sélectionné trois niveaux d'étude. La Nouvelle-Russie et la Crimée constituent le premier niveau d'analyse : il s'agit à la fois des territoires qui apportent à la Russie une dimension méditerranéenne, et leurs littoraux abritent dès la fin du XVIIIe siècle

[100] Yves Lacoste, *Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui, op. cit.,* p. 17.
[101] Des archives, des textes officiels, des discours, des données chiffrées…
[102] Littéralement, un diatope constitue un espace sur lequel on retrouve une adéquation entre le temps et l'espace. Formé du préfixe *dia-* qui implique la séparation, et mot grec *topos* qui signifie lieu, ce terme fait référence à une superposition schématique de différents niveaux d'analyse spatiale d'un même lieu. Yves Lacoste, *Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui, op.cit.,* pp. 13-14.

les ports russes qui voient se développer la flotte de la mer Noire. Le second niveau d'analyse porte sur Sébastopol, port principal d'attache de la flotte de guerre russe en mer Noire. Ce port est rapidement devenu le reflet des ambitions russes en Méditerranée et à ce titre, il constitue une échelle d'analyse pertinente en tant que clef de voûte de la posture stratégique russe dans cette région. Enfin, le dernier niveau d'étude que nous avons choisi est celui du bassin méditerranéen, et au-delà, l'océan mondial, que la Marine russe puis soviétique, apprivoisent et sillonnent. Dans la mesure où les événements qui s'y déroulent contribuent à former ce que Fernand Braudel nommait un « *système monde* »[103], la Russie est directement impliquée dans l'équilibre méditerranéen en tant qu'acteur régional agissant essentiellement sur la partie orientale du bassin méditerranéen. Un des vecteurs de son action est sa flotte de guerre qu'elle déploie régulièrement en Méditerranée à partir de la seconde moitié du XVIIIe siècle. Dès lors, nos trois niveaux d'étude géopolitique associés au raisonnement de l'historien permettent d'envisager l'étude des intérêts russes en Méditerranée à travers l'analyse de l'objet historique qu'est la flotte de la mer Noire, et en l'inscrivant en particulier au sein d'un contexte : celui de la quête russe du désenclavement qui se traduit par une course aux « mers chaudes ».

Eléments d'approche de la géopolitique russe

L'analyse de la pensée géopolitique russe pourrait faire l'objet, à elle seule, d'une étude. La littérature francophone envisage essentiellement la pensée stratégique russe du XXe siècle, en s'intéressant notamment aux doctrines militaires et à leurs manifestations dans le format des armes de l'armée soviétique, et à leur traduction en termes de relations internationales. Au lendemain de l'effondrement de l'URSS, l'historien Jean-Christophe Romer interroge cette pensée stratégique russe au sein d'une étude qu'il consacre aux débats stratégiques qui ont eu lieu en URSS, ainsi qu'aux concepts qui ont sous-tendu la pensée des stratèges soviétiques[104]. De même, nombreuses sont les études anglo-saxonnes qui traitent de l'aspect contemporain de la géopolitique russe concernant l'espace post-soviétique. Nous souhaitons évoquer ici les grandes réflexions qui ont contribué à l'émergence d'une pensée géopolitique russe contemporaine.

[103] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…, op. cit.*
[104] Jean-Christophe Romer, *La pensée stratégique russe au XXe siècle, Politique étrangère*, Paris, Economica, 1997, 130 pages. L'auteur s'intéresse plus tard à la géopolitique de la Russie dans autre opuscule : *Géopolitique de la Russie*, Paris, Economica, 1999, 108 pages.

En Russie, la pensée géopolitique russe en tant que telle apparaît formellement à la fin du XIXe siècle. Toutefois, la représentation de Moscou comme la « Troisième Rome » qui oriente considérablement la politique étrangère impériale peut être envisagée comme une forme de « proto pensée géopolitique ». Sans pour autant s'ériger en « école géopolitique » avec ses intellectuels et ses écrits fondateurs, cette représentation psychologique d'un environnement matériel permet d'allier au vecteur religieux orthodoxe le vecteur panslave, tout en permettant également l'accomplissement d'objectifs purement sécuritaires, comme nous le verrons. Cette doctrine géopolitique, qui s'érige au cours de l'époque moderne et dogme géopolitique, fut formulée par Pierre le Grand, et pour partie mise en application par Catherine II et Potemkine, qui donnèrent à la Russie la majeure partie de son littoral sur la mer Noire. Il faut attendre 1871 et le philosophe et historien panslave Nikolaï Iakovlevicth Danilevski[105] pour voir apparaître la première école de pensée géopolitique russe. Dans son ouvrage phare intitulé *Россия и Европа. Взгляд на культурные и политические отношения Славянского мира к Германо-Романскомуb*[106], le père de la géopolitique russe reprend les fondements idéologiques qui font de la Russie la protectrice de l'orthodoxie et la source régénératrice de la Chrétienté, et défend l'idée d'une union des Slaves au sein d'un territoire dont les centres seraient Moscou et Constantinople. En Russie comme en Allemagne, l'émergence de la géopolitique s'inscrit dans un mouvement qui conjugue projet politique et caution scientifique géographique, comme le rappelle Boris Akimovitch Isaev dans son ouvrage consacré à la géopolitique russe[107]. Le géographe russe Piotr Petrovitch Semionov Tian Chanskiï[108] figure parmi les principaux tenants de cette conception tout à la fois conservative et sécuritaire. Il défend ainsi cette idée que seule la possession de territoires peut procurer à la Russie sa puissance. Avec la Révolution de 1917, les Bolcheviques installent une nouvelle perception de la géopolitique russe qui repose sur les théories marxistes et l'idée de révolution mondiale. Les écrits de Léon Trotski sur la « révolution permanente » désenclavent la pensée géopolitique russe qui se projette au-delà des territoires jusque-là visités par la géopolitique de la période impériale à travers la création du Komintern

[105] Nikolaï Iakovlevicth Danilevski (1822-1885). Il revendique clairement sa « *préférence pour l'Asie au détriment du monde romano-germanique, pour l'Islam ou le bouddhisme contre le catholicisme, pour les Turcs contre les Latins* ». Voir Marlène Laruelle, *La quête d'une identité impériale : le néo-eurasisme dans la Russie contemporaine*, Paris, Petra, 2007, p. 15.

[106] *La Russie et l'Europe. Un regard sur les liens culturels et politiques du monde slave vers le monde germano-romain*.

[107] Борис Акимович Исаев, *Геополитика*, Санкт-Петербургъ, Питер, 2006, 385 с. (Boris Akimovitch Issaïev, *Géopolitique*, Saint-Pétersbourg, Peter, 2006, p. 135).

[108] Piotr Petrovitch Semionov Tian Chanskiï (1827-1914). Il rédige notamment un dictionnaire géographique et stratégique de l'Empire russe en cinq tomes entre 1863 et 1885.

et le soutien aux mouvements révolutionnaires allemands, espagnols et italiens notamment. Comme l'écrit Marie-Pierre Rey, « *pour la première fois de son histoire, la Russie n'a plus à se situer en référence à une Europe occidentale mythifiée, adulée ou haïe, mais elle devient à son tour un modèle idéologique par rapport auquel l'Europe doit désormais se déterminer* [109]». Cette forme de désenclavement géographique réalisé à travers la projection de l'idéologie communiste remplace les vecteurs traditionnels de la politique extérieure russe, la religion et le panslavisme.

Toutefois, les questionnements géopolitiques soulevés par l'étendue du territoire russe en Asie animent des débats et des réflexions géopolitiques autour de cette question de l'identité asiatique du pays. Déjà dans la seconde moitié du XIXe siècle, les conquêtes de l'Empire russe en Asie centrale et en Extrême-Orient jettent les bases d'une réflexion sur la nature de la Russie. Marlène Laruelle pose la question sur laquelle nombre de géographes et philosophes russes de la fin du XIXe siècle ont dû réfléchir : la Russie est-elle un « *Etat européen ayant des colonies asiatiques ou* [un] *Etat eurasiatique spécifique* ?[110] ». D'un questionnement identitaire, cette interrogation se mue dès les années 1920 en une pensée géopolitique à part entière : l'eurasisme. La Révolution de 1917 ouvre la voie à l'émergence du courant eurasiste qui trouve ses plumes dans les élites impériales qui fuient la Russie bolchévique. Ses principaux théoriciens s'installent d'abord à Sofia en 1921, puis se fixent à Prague. Les pères fondateurs de l'eurasisme sont, entre autres, l'économiste et géographe Piotr Nikolaïevitch Savitski[111] et l'historien Gueorgui Vladimirovitch Vernadski[112]. Leurs écrits défendent une nouvelle école géopolitique selon laquelle le continent eurasiatique est divisé par l'Empire médian d'Eurasie, situé entre le monde européen, et le monde asiatique[113]. Cette théorie du « monde du milieu » rejoint un courant de pensée élaboré par des intellectuels « orientaux » au lendemain de la défaite de Crimée, et repris plus tard par le panslaviste Vladimir Ivanovitch Lamanski[114] qui accorde un rôle essentiel à la situation de l'Empire russe au sein du continent eurasiatique. Marlène Laruelle, qui a consacré de nombreux travaux à l'étude de l'eurasisme, depuis sa genèse jusqu'à son renouveau contemporain, lui apporte la définition suivante :

---

[109] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine,* Paris, Flammarion, 2002, p. 199.
[110] Marlène Laruelle, *La quête d'une identité impériale…*, *op. cit.*, p. 13.
[111] Piotr Nikolaïevitch Savitski (1895-1968).
[112] Gueorgui Vladimirovitch Vernadski (1887-1973).
[113] Борис Акимович Исаев, *Геополитика*, (Boris Akimovicth IssaIev, Géopoliqtique), *op. cit.*, p. 136.
[114] Vladimir Ivanovitch Lamanski (1833-1914).

« [La] *terminologie eurasiste présuppose que la Russie et ses « marges » occupent une position duale ou médiane entre Europe et Asie, que leur spécificité est liée au caractère métissé de leur culture, née de la fusion entre peuples slaves et peuples turco-musulmans,* (…). *L'eurasisme confond en effet le centre et le milieu, récuse l'image d'une Russie à la périphérie de l'Europe et appréhende au contraire sa localisation géographique comme le gage d'une « troisième voie » messianique* [115]».

Envisagée en tant que doctrine géopolitique, nous retrouvons l'idée d'une troisième voie, qui fût religieuse et pan slave sous le Russie impériale, et qui renvoie ici à des considérations géoculturelles. Cette théorie rejoint également d'une certaine manière celle du géographe britannique Halford John MacKinder[116] qui fait de la Russie le « pivot de l'histoire » dans les relations internationale, comme nous le verrons plus loin.

Que l'on considère l'une ou l'autre des pensées géopolitiques, la région de la mer Noire se trouve être une zone périphérique essentielle pour la Russie dans la mesure où elle occupe une position de carrefour à la croisée des continents et des cultures. Cette position extraordinaire fait d'elle une région où se projette les appétits de puissance de nombreux acteurs riverains et étrangers. Pour l'Empire russe, il s'agit dans un premier temps d'une mer libre de glace, et donc d'un objectif stratégique pour réaliser un désenclavement.

II. La perception russe du territoire et la question des frontières de l'Empire : la quête du désenclavement et l'accès aux « mers chaudes »

L'enchevêtrement de l'environnement matériel avec l'environnement psychologique qui relève du champ des représentations d'un territoire par ses élites trouve l'une de ses plus belles expressions dans la géopolitique russe. Le territoire russe se caractérise par son immensité et un peuplement très épars, et pourtant, les élites s'y sont continuellement senties enfermées, enclavées. En outre, bien que disposant d'une profondeur stratégique extraordinaire, les tsars, puis les dirigeants soviétiques, ont tout de même cherché à garantir à leur territoire un glacis protecteur à ses frontières, une zone à partir de laquelle ils pourraient voir venir les invasions. Cette double représentation du territoire russe, enclavé et menacé, trouve une explication dans la géographie particulière du pays, ainsi que dans son histoire.

[115] Marlène Laruelle, *La quête d'une identité impériale…*, *op. cit.*, p. 11.
[116] Halford John MacKinder (1861-1947).

1) La quête pétrovienne du désenclavement géographique

Pierre Ier jette les bases de la géopolitique russe en faisant de la quête du désenclavement de l'Empire l'un des *topoï* de sa politique extérieure. La réalisation du désenclavement passe par l'acquisition d'interfaces maritimes libres de glace et l'ouverture de ligne de communication avec l'Occident. Toutefois, cette notion est également sous-tendue par la représentation de leur territoire qu'ont les tsars puis les dirigeants soviétiques, ainsi que par la relation que la Russie s'est forgée au cours de son histoire avec l'élément marin.

a) Un territoire immense enclavé dans les terres et dans les glaces

La question des frontières en Russie, et de la représentation du territoire chez les élites dirigeantes russes, se pose avec d'autant plus d'acuité que le territoire considéré est immense : plus de 17 000 000 km². Aujourd'hui encore, la question de l'identité du territoire russe suscite des débats dans la mesure où la Russie s'étend sur l'Europe et l'Asie, elle se retrouve à la croisée de l'Orient et de l'Occident, elle est traversée par onze fuseaux horaires, englobe plusieurs dizaines d'ethnies différentes et plus de cent cinquante nationalités[117].

Depuis la fin du XVIe siècle, les frontières de la Russie n'ont cessé d'évoluer et de s'agrandir pour atteindre leur extension maximale avec l'URSS qui possédait une superficie de plus de 22 400 000 km². La constitution du territoire russe s'est faite progressivement, pendant près de trois siècles, en absorbant de nombreux peuples, aussi bien vers l'Ouest et l'Europe occidentale que vers le Sud et ses steppes, ou encore la Sibérie, en direction de l'océan Pacifique. Ce mode de construction de l'Empire russe a eu ainsi deux conséquences que rappelle Anne de Tinguy : la constitution du territoire ayant été globalement quasi continue au cours de l'époque moderne, « *la Russie n'a guère eu la possibilité de se forger une identité dans un cadre stable* [118] ». En outre, cette constance dans le temps s'est doublée d'une constance dans l'espace puisque le territoire russe s'étend sur un espace continu, ce qui rend toute forme de séparation plus complexe[119]. Le dynamisme spatial de la Moscovie, puis

[117] Il y aurait près de 153 nationalités en Russie d'après le recensement de 2002.
[118] Denis Eckert, Vladimir Kolossov, *La Russie*, Paris, Flammarion, 1999, p. 15, citée par Anne de Tinguy, « La sortie de l'Empire : le poids de l'héritage », *Question internationale*, La Documentation française, n° 27, septembre-octobre 2007, pp. 6-19.
[119] *Ibid*., p. 6.

plus tard de la Russie, peut être appréhendé à travers l'évolution de la superficie de son territoire[120] :

en 1300 : 20 000 km²
en 1462 (début du règne de Ivan III) : 430 000 km²
en 1500 : 2 000 000 km²
en 1533 (début du règne de Ivan IV) : 2 800 000 km²
en 1600 : 5 400 000 km²
en 1725 (fin du règne de Pierre Ier) : 17 000 000 km²
en 1914 : 22 400 000 km²

Au début du règne d'Ivan IV, en 1533, le territoire russe apparait en effet comme enclavé. Au Nord, il est bordé par les eaux glacées de la mer de Barents, et ne dispose donc d'aucun accès à des mers libres de glaces toute l'année. A l'Ouest, au Sud et à l'Est, le territoire russe ne dispose d'aucune frontière naturelle qui lui garantisse une protection contre d'éventuels envahisseurs dans la mesure où ses frontières sont confondues avec les vastes steppes d'Europe centrale et d'Ukraine. Le territoire russe apparait comme prisonnier des glaces au Nord, et vulnérable à des envahisseurs venus de l'Orient comme de l'Occident.

Or, il s'agit bien là d'une des premières motivations de cette volonté de désenclavement : permettre à la Russie de disposer de frontières sûres, afin de se prémunir de nouvelles invasions du type de celles qu'elle a subies au XIIIe de la part des Mongols, et éviter ainsi un nouveau joug imposé par un envahisseur. Ces impératifs d'ordre sécuritaire et stratégique devaient se traduire par la constitution de frontières naturelles sûres. Or, à l'Est, mis à part l'Oural, il n'y a guère d'éléments naturels susceptibles d'empêcher une invasion, et à l'inverse, de ralentir l'expansionnisme russe. Les nombreux fleuves sibériens ne constituent en effet pas des obstacles suffisants, d'autant plus qu'ils sont gelés en hiver et donc franchissables. A l'Ouest, en repoussant les Suédois et les Polonais, les Russes ne traversent que des plaines et des marécages, ne trouvant là aussi aucun élément géophysique protecteur. Au Sud en revanche, le Caucase forme une chaîne de montagnes hostiles et difficilement franchissables. Par ailleurs, les monts Caucase forment avec la mer Caspienne une fenêtre sur l'Empire ottoman et surtout la Perse et ses richesses. Or, la recherche de débouchés

[120] François Thual, *Le douaire de Byzance. Territoires et identités de l'orthodoxie*, Paris, Ellipses, coll. « l'Orient politique », 1998, p. 78.

commerciaux a également constitué un autre moteur de l'expansionnisme russe au cours de l'époque moderne.

La Russie des Romanov apporte donc un objectif qui sous-tend la géopolitique russe tout au long de l'époque moderne, et d'une certaine manière, ceux de la diplomatie soviétique par la suite : conférer au territoire russe des accès aux mers chaudes. Le désenclavement de la Russie passe par l'ouverture de son territoire sur la mer Baltique au Nord, la mer Noire, la mer Caspienne, la Méditerranée au Sud. Le XVIIe siècle et une partie du XVIIIe siècle sont consacrés à l'expansion en direction de la mer Baltique, expansion qui se réalise au détriment des puissances suédoise et polonaise. Pierre le Grand donne à la Russie sa « fenêtre sur l'Occident » en fondant Saint-Pétersbourg en 1703, ce qui permet à l'Empire naissant d'absorber les techniques et les intellectuels occidentaux que le nouvel empereur perçoit en outre comme indispensables à la modernisation de son Etat. Par ailleurs, le premier empereur russe ne néglige pas l'Extrême-Orient, et envoie le Danois Vitus Bering[121] explorer les côtes pacifiques de la Sibérie. Au cours du XVIIIe siècle et de la première moitié du XIXe siècle, l'Empire russe concentre ses efforts sur son flanc Sud, en refoulant les puissances perses et ottomanes des rives de la mer Caspienne et de celles de la mer Noire. L'ouverture vers la Méditerranée est l'œuvre de Catherine II, avec la création de la « fenêtre sur le Sud » et la fondation de Sébastopol en 1783. La quête du désenclavement s'est donc concrétisée à la fois par l'établissement de frontières naturelles considérées comme sûres, celles acquises dans le Caucase au XIXe siècle, et également par la création d'interfaces d'échanges avec l'Occident via les ports du Nord ou de Crimée. Remettre en question l'un ou l'autre reviendrait non seulement à renvoyer la Russie à sa condition de pays qui, bien qu'immense, possède un territoire enclavé dans le continent eurasiatique, mais encore à nier plusieurs siècles d'une lente construction de ce territoire.

L'annexion de la Crimée a une conséquence essentielle pour la géopolitique russe : la prise de Constantinople passe du statut de quête quasi mythique à celui d'objectif stratégique désormais réalisable. Cet objectif trouve sa justification idéologique dès la fin du XVIIIe siècle et surtout au cours du XIXe siècle avec l'émergence du messianisme russe. La diplomatie de Saint-Pétersbourg empreinte les chemins du panslavisme orthodoxe afin d'aboutir à son objectif géopolitique de prise de contrôle des Détroits et de Tsarograd : le « Projet grec » de Catherine II, la création d'un Etat orthodoxe, d'un Tsarat balkanique, avec

[121] Vitus Bering (1681-1741) est un explorateur et navigateur danois passé au service de la Russie (Ivan Ivanovitch Bering). Il intègre la Marine russe qu'il sert en mer Baltique lors de la Guerre du Nord, puis en mer d'Azov lors de la guerre russo-turque de 1710-1711. Il conduit deux expéditions pour le compte de la Russie qui le mènent à découvrir le Détroit qui porte son nom.

pour capitale Constantinople, et pour protecteur l'Empire russe, allie la libération des peuples orthodoxes du « joug » ottoman et la mainmise russe sur les Détroits turcs. Au terme de ce projet, formulé en son temps par Pierre le Grand, et selon lequel, Moscou, la « Troisième Rome », serait la source régénératrice de la Chrétienté, l'impératrice devait voir son fils, baptisé Constantin, s'asseoir sur le trône de ce nouvel empire slave orthodoxe balkanique. Géopolitique et identité orthodoxe se retrouvent par conséquent intimement liées dans la volonté de la Russie de disposer d'un accès à la Méditerranée via la mer Noire.

b) Vaincre le complexe d'obsidionalité

A ces aspects identitaires liés à l'histoire du territoire russe vient s'ajouter une autre donnée qui explique également cette quête de l'accès aux mers chaudes : celle de la crainte de l'encerclement du territoire russe, crainte qui s'est progressivement muée en complexe d'obsidionalité au cours du XXe siècle. Cette représentation du territoire encerclé trouve une partie de son explication avec les invasions et raids qu'a régulièrement connus la Russie tout au long de son histoire.

Rappelons que dès la fin du IXe siècle, la jeune Russie kiévienne subit les raids des nomades des steppes du Sud. L'invasion mongole au cours des années 1220-1230 aboutit à la domination de la Russie pendant près de deux siècles par la Horde d'Or, tandis que quelques années plus tard, le pays doit faire face à l'invasion suédoise en 1240, sur la Neva. En 1242, Alexandre Nevski met cette fois un terme aux velléités expansionnistes empruntes de prosélytisme des chevaliers Teutoniques et des chevaliers Porte-glaives lors de la bataille de la glace[122], sur le lac Peïpous, en anéantissant l'Ordre de Livonie[123]. Cette lutte contre un envahisseur occidental qui menace les terres russes se déroule de façon concomitante à l'émergence d'une identité russe qui se forge contre l'Autre, Musulman ou Chrétien non orthodoxe[124]. Pendant l'époque moderne, la Russie subit régulièrement des raids menés par les Tatars, alliés des Turcs, jusqu'à ce qu'elle finisse par annexer le khanat de Crimée en 1783, mettant ainsi un terme à ces attaques sporadiques. Au début du XIXe siècle, l'Empire tsariste doit faire face à l'invasion napoléonienne, connue en Russie sous l'appellation de Première grande guerre patriotique. Au lendemain de la révolution de 1917, les troupes occidentales débarquent dans le Nord et dans le Sud de la Russie alors en proie à la guerre

[122] Cette bataille se déroule sur un lac gelé le 5 avril 1242. Lestés de leurs lourdes armures, les chevaliers Teutoniques font se briser la glace et facilitent ainsi la victoire des troupes d'Alexandre Nevski.
[123] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, Paris, Plon, 1997, p. 93.
[124] François Thual, *Le douaire de Byzance*, *op. cit.*, p. 77.

civile. Cette première expérience de l'invasion, suivie de l'échec des révolutions en Europe centrale, achève de convaincre les nouveaux dirigeants soviétiques de la nécessité de sanctuariser le territoire de l'URSS. L'invasion nazie de juin 1941 marque le début de la Seconde grande guerre patriotique. Après cette guerre, la nécessité pour les dirigeants soviétiques de disposer de frontières solides apparaît comme nécessaire, mais plus suffisante.

Il faut désormais disposer d'un glacis protecteur, formé par des « Etats vassaux » de Moscou qui, en cas d'invasion des troupes de l'OTAN, doivent permettre à la Russie d'éviter le désastre de 1941. Ce sera en partie le rôle joué par les pays du Pacte de Varsovie, jusqu'à sa dissolution au mois de juillet 1991. Ainsi, épisodes dramatiques et luttes livrées par les Russes au fil de l'histoire, ont contribué à forger l'identité russe en la cristallisant notamment autour de la sanctuarisation de son territoire. La priorité accordée par Staline, puis Nikita Khrouchtchev, au développement de l'arme atomique dans les années 1950 et 1960, au détriment du développement de la marine de guerre[125], s'inscrit d'ailleurs pleinement dans cette volonté de sanctuariser un territoire meurtri par la Seconde grande guerre patriotique en disposant d'une force de dissuasion. Au lendemain de la guerre, dès 1946, la stratégie américaine de *containment*, puis, à partir de 1952, celle d'Eisenhower de *roll-back*, confortent les dirigeants soviétiques dans l'idée que, plus que jamais, leur territoire est exposé à un encerclement de la part du Bloc de l'Ouest et de ses alliés asiatiques. Les gains territoriaux de l'URSS en 1945 lui permettent néanmoins de recomposer l'espace géopolitique tsariste, mais également d'atténuer son complexe d'obsidionalité en agrandissant ses interfaces maritimes en mer Baltique (Pologne) et dans le Pacifique (Sakhaline, Kouriles) notamment. Même si les revendications « méditerranéennes » de Staline ne sont pas satisfaites (colonies italiennes, contrôle des Détroits), la mer Noire devient *de facto* un lac soviétique, dont le débouché est toutefois contrôlé par le camp occidental. Afin de contourner le verrouillage des détroits (Turcs et Sund) par les puissances de l'OTAN, l'URSS se projette via sa diplomatie et son idéologie, vers de nouvelles zones : l'Afrique, le monde arabe, l'Amérique du Sud.

Ce complexe d'obsidionalité, cet encerclement vécu comme un isolement, ont une autre conséquence : les dirigeants russes les considèrent responsables pour partie du retard accumulé par le pays dans son développement. Au-delà des enjeux sécuritaires, le fait de briser cet encerclement et d'ouvrir des débouchés sur les mers chaudes doit permettre au pays

[125] Exception faite de la composante sous-marine, surtout dès lors qu'elle a été apte à embarquer des missiles stratégiques. Le premier submersible soviétique à tirer un missile balistique est le B-67 *Volna* (Projet V611, code OTAN *Zulu IV*). Le 16 septembre 1955, ce sous-marin à propulsion diesel est le premier submersible au monde à réaliser un tir de missile balistique en surface. Cette unité, d'abord expérimentale, a été rendue opérationnelle jusqu'en 1970, date de son désarmement.

de nouer des liens avec l'Occident en particulier, et d'en absorber les techniques et le savoir-faire. Pierre le Grand fait de ce désenclavement un des enjeux de son règne, et, à travers la fondation de Saint-Pétersbourg en 1703, matérialise son ambition de moderniser la Russie. La mer apparaît au tsar comme un des vecteurs de la modernisation souhaitée : Pierre le Grand est considéré ainsi non seulement comme le fondateur de la capitale maritime russe, mais également comme le père de la Marine impériale. La Grande Ambassade qu'entreprend le tsar en 1697-1698, au-delà de l'objectif diplomatique qui consiste à faire connaître la Russie en Occident et à nouer des alliances contre les Turcs, a une autre visée. Dans la mesure où ce voyage se déroule principalement chez deux puissances navales européennes, la Hollande et l'Angleterre où Pierre Ier séjourne neuf mois, il doit permettre de ramener en Russie des techniques, des experts et du savoir directement utilisable pour la construction d'une flotte de guerre[126]. D'aucun aurait parlé de nos jours de pillage industriel, mais la Russie tente tant bien que mal de combler à sa façon son retard technique en matière de navigation notamment. Toutefois, comme nous le verrons ultérieurement, si le retard technique semble pouvoir être rattrapé par l'absorption massive de ces techniques, il en va différemment de l'expérience et de la pratique de la mer qui toutes deux font cruellement défaut à la Marine russe.

En 1991, la fin de la Guerre froide et la disparition de l'URSS ont deux conséquences géopolitiques majeures pour la Russie : la disparition du glacis protecteur formé par les Etats du Pacte de Varsovie, et surtout, la Russie est globalement ramenée dans ses frontières de 1683. De 22 400 000 km², le territoire russe revient à 17 000 000 km² : la Russie revient à la superficie que possédait l'Empire russe en 1725. Elle perd des territoires qu'elle considérait comme naturellement siens, notamment la péninsule de Crimée, que Nikita Khrouchtchev a offert 1954 à la République socialiste soviétique d'Ukraine à l'occasion du tricentenaire de l'unification de l'Ukraine et de la Moscovie en 1654. En outre, des villes symboles du sacrifice consenti par la Russie au cours de la Seconde guerre mondiale, comme Sébastopol, ou la forteresse de Brest-Litovsk en Biélorussie, se retrouvent à « l'étranger », alors qu'elles sont considérées par les Russes comme appartenant au patrimoine de l'Empire soviétique, et donc au patrimoine de la Russie. La dissolution de l'URSS en 1991 est ainsi perçue comme une véritable déchirure identitaire par la population russe et plus encore, par les dirigeants politiques russes, qui doivent apprendre, à partir de cette époque, à repenser leurs rapports

[126] La Grande Ambassade part de Riga, rejoint la Courlande, le Brandebourg, puis les Provinces-Unies et la Grande-Bretagne où le tsar passe la majorité de son temps sur les chantiers navals. Pierre le Grand et sa suite gagnent enfin Vienne avant de rentrer en Russie. Le voyage, qui aura duré près de seize mois, permet de ramener dans l'Empire russe « *une impressionnante moisson d'expertises techniques puisées dans tous les génies nationaux et dans tous les métiers* ». Voir Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, Paris, Fayard, 2009, p. 68.

avec les anciennes républiques, avec ce que l'on a désormais coutume de nommer « le proche étranger » russe. Or, cette refonte des liens entre la Russie et ses anciens territoires ne se fait pas sans heurts, surtout lorsque ces derniers se tournent, plus ou moins ouvertement, vers l'Occident.

La nouvelle donne géopolitique, née de la disparition de l'URSS, n'a en effet pas contribué à faire disparaître le complexe chez les dirigeants du Kremlin de la représentation d'une Russie encerclée. La disparition du glacis protecteur, qui pendant plus de quarante ans, avait contribué à la sécurisation et à la sanctuarisation du territoire russe, s'est doublée de l'extension de l'OTAN à des anciens Etats du Pacte de Varsovie. Au cours de la décennie des années 1990 et jusqu'aux années 2000, l'Alliance atlantique, en intégrant de nouveaux membres, s'est progressivement rapprochée des frontières de la Russie, malgré les promesses faites oralement par Georges Bush père et le secrétaire d'Etat américain de l'époque, James Baker, à Mikhaïl Gorbatchev, lors de la réunification allemande[127]. Ainsi, le 12 mars 1999, l'OTAN intègre trois nouveaux membres en Europe centrale : la Pologne, la Hongrie et la République tchèque. Cinq ans plus tard, le 29 mars 2004, les trois pays baltes, la Bulgarie, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie intègrent l'Alliance. Désormais, ce sont quatre Etats riverains de la mer Noire qui appartiennent à l'organisation. Le premier avril 2009, c'est au tour de l'Albanie et de la Croatie de faire leur entrée dans l'OTAN. Enfin, la question de l'adhésion de la Géorgie et de l'Ukraine a été clairement posée en 2008, mais repoussée pour causes de divergences entre les membres de l'Alliance. Aussi, côté russe, cette lente progression de l'OTAN en direction des frontières nationales a été régulièrement dénoncée par les dirigeants. Le point d'orgue de l'irritation de la Russie liée à cette situation d'encerclement a été atteint et exprimé lors de la conférence de Munich sur la sécurité au mois de février 2007. Au cours de cette conférence, Vladimir Poutine, alors président de la Fédération de Russie, a prononcé un discours qui résume concrètement la représentation russe de l'extension de l'OTAN aux PECO[128] :

« […] *on voit apparaître en Bulgarie et en Roumanie des "bases américaines légères avancées" de 5 000 militaires chacune. Il se trouve que l'OTAN rapproche ses forces avancées de nos frontières, tandis que nous - qui respectons strictement le Traité* [traité sur les forces armées conventionnelles en Europe, ndlr.] - *ne réagissons pas à ces démarches.*

[127] Mikhaïl Gorbatchev acceptait alors l'intégration de l'ex-RDA dans l'OTAN à la condition *sine qua non* que l'Alliance ne s'étende pas plus à l'Est, laissant ainsi à la Russie une zone tampon de sécurité.
[128] Pays d'Europe Centrale et Orientale.

Il est évident, je pense, que l'élargissement de l'OTAN n'a rien à voir avec la modernisation de l'alliance, ni avec la sécurité en Europe. Au contraire, c'est un facteur représentant une provocation sérieuse et abaissant le niveau de la confiance mutuelle. Nous sommes légitimement en droit de demander ouvertement contre qui cet élargissement est opéré. Que sont devenues les assurances données par nos partenaires occidentaux après la dissolution du Pacte de Varsovie? Où sont ces assurances? On l'a oublié. Néanmoins, je me permettrai de rappeler aux personnes présentes dans cette salle ce qui a été dit. Je tiens à citer des paroles tirées du discours de M. Werner, alors secrétaire général de l'OTAN, prononcé à Bruxelles le 17 mai 1990: "Que nous soyons prêts à ne pas déployer les troupes de l'OTAN à l'extérieur du territoire de la RFA, cela donne à l'Union soviétique des garanties sûres de sécurité". Où sont aujourd'hui ces garanties? [129] ».

Cette extension de l'Alliance à l'Ouest de la Russie, dénoncée ici fermement par Vladimir Poutine, a été d'autant plus mal vécue par les dirigeants russes que les Etats-Unis ont procédé à l'ouverture de bases militaires en Asie Centrale, au lendemain du 11 septembre. Ces ouvertures ont quant à elles eu lieu après consultation avec Moscou, et s'inscrivaient directement dans la stratégie de lutte contre le terrorisme islamiste international, en servant de bases de soutien pour des opérations en Afghanistan. Toutefois, ces facilités accordées entre 2001 et 2002 par le Kirghizstan (Manas) et l'Ouzbékistan (Kashi-Khanabad) devaient être temporaires et fermées dès que la situation aurait été stabilisée en Afghanistan. Aussi, bien qu'établie avec le consentement de Moscou, ces bases ont néanmoins rapidement contribué elles aussi à renforcer l'idée d'encerclement de la Russie chez les dirigeants russes. Aujourd'hui, les Etats-Unis ne conservent plus que l'utilisation de la base Manas après des menaces de fermetures exprimées par le gouvernement ouzbek au mois de février 2009. Enfin, cette perception de l'encerclement du territoire russe est enfin complétée en Extrême-Orient par la pression chinoise sur les frontières sibériennes.

Aujourd'hui encore plus qu'hier, la Russie entend maintenir ses fenêtres sur les mers libres de glace, notamment en Méditerranée. En effet, outre la constitution d'un glacis protecteur et la consolidation des frontières, l'accès aux « mers chaudes » s'est inscrit au cœur du projet de désenclavement poursuivi par les souverains russes au cours de l'époque moderne, et s'est rapidement érigé en véritable dogme géopolitique. Non seulement ces

[129] Discours prononcé par Vladimir V. Poutine lors de la conférence de Munich sur la sécurité le 10 février 2007. Texte intégralement disponible (en russe et en anglais) à l'adresse suivante : http://eng.kremlin.ru/speeches/2007/02/10/0138_type82912type82914type82917type84779_118123.shtml

interfaces permettent à la Moscovie de se rouvrir dès la fin du XVe à l'étranger, particulièrement aux Occidentaux, mais les ports libres de glaces favorisent le développement du commerce russe tout au long de l'année, et non plus seulement pendant les quelques mois d'été. Aujourd'hui, dans le contexte de la course aux matières premières, d'instabilité dans le Caucase et au Proche et Moyen-Orient et de l'accroissement de la présence américaine aux abords directs de son territoire[130], la Russie ne peut se permettre de voir sa position en Méditerranée plus affaiblie que ce qu'elle est déjà depuis la disparition de l'URSS. A ce titre, la Crimée s'inscrit doublement au cœur de la géostratégie russe : d'une part, historiquement, c'est à compter de son annexion en 1783 que la Russie s'est pleinement insérée dans les rapports de force méditerranéens, et d'autre part, elle abrite le principal port d'attache de la flotte russe de la mer Noire. La nécessité de disposer de ports dans les « mers chaudes », et notamment dans le bassin méditerranéen, renvoie d'une manière plus générale au rapport que la Russie a forgé au cours de son histoire avec l'élément marin. Dans la pensée géopolitique russe, l'accès à la mer apparaît constamment comme le moyen de vaincre l'enclavement, et de dépasser le complexe d'obsidionalité.

c) Les Détroits turcs : véritable « *nœud stratégique de l'Eurasie* [131]»

« J'ai pu partager l'Empire turc avec la Russie ; il en a été plus d'une fois question entre nous. Constantinople l'a toujours sauvé. Cette capitale était le grand embarras, la vraie pierre d'achoppement. La Russie la voulait ; je ne devais pas l'accorder : c'est une clef trop précieuse ; elle vaut à elle seule un empire : celui qui la possédera peut gouverner le monde [132]».

Napoléon Bonaparte, en exil à Sainte-Hélène.

Dans ses mémoires confiés au comte de Las Cases par Napoléon alors en exil sur l'île de Sainte-Hélène, l'Empereur fait de Constantinople l'une des clefs de la géopolitique mondiale. Si cette vision peut paraître exagérée, il n'en demeure pas moins qu'à travers cette

[130] Au terme d'accords signés avec les gouvernements bulgares et roumains, les Etats-Unis disposent de facilités dans ces deux pays. Ainsi, en vertu de l'accord signé au mois d'avril 2006 entre Washongton et Sofia, l'armée américaine utilise le polygone de Novo Selo, les bases aériennes de Bezmer et de Graf Ignatievo, ainsi qu'une unité de stockage à Aïtos. En Roumanie, les Etats-Unis disposent de quatre bases militaires dont celle de Constanta- Kogalniceanu, celle de Constanta Sud – Agigea et le polygone de Babadag, non loin du port de Constanza. Source : Spyworld Actu, 24 mars 2006, et Catherine Durandin, *Que veut la Russie, op. cit.,* p. 87.
[131] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 740.
[132] Comte de Las Cases, *Mémorial de Sainte-Hélène* , Las Cases, Gourgaud, Montholon, Bertrand, Napoléon à Sainte-Hélène, textes préfacés, choisis et commentées par J. Tulard, R. Laffont, coll. « Bouquins», 1981. Cité par Ioannis Loucas, « La question d'Orient et la géopolitique de l'espace européen du Sud-est », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, P.U.F., n° 217, 2005/1, p. 19.

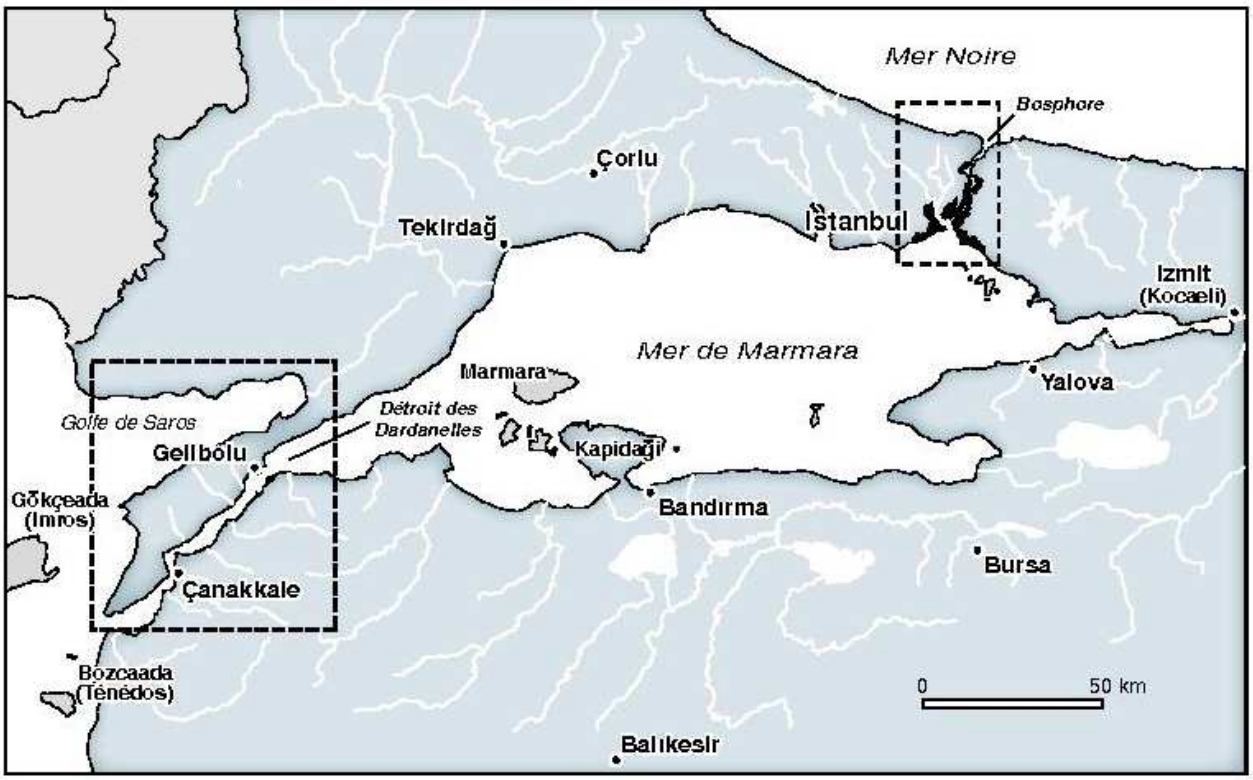
citation, Napoléon exprime à la fois les aspirations méditerranéennes de la Russie et le chemin qu'elle souhaite emprunter à travers la prise de Tsarograd, qui s'érige une fois de plus en verrou à l'expansion de la Russie vers la Méditerranée. La maîtrise des Détroits (Bosphore et Dardanelles) n'a jamais apporté à celui qui s'en était rendu maître la suprématie navale en mer Noire mais a en revanche constitué un paramètre essentiel dans la manière dont s'exerce cette suprématie en contribuant à favoriser une posture défensive chez le maître du bassin pontique.

La question de la nécessité de maîtriser les Détroits s'est régulièrement posée aux Russes au cours de l'époque moderne, et a provoqué de nombreux conflits entre Saint-Pétersbourg, la Porte et ses alliés occidentaux qui ont fait de cet enjeu l'une des clefs de la géopolitique européenne pendant plusieurs siècles. Cet objectif stratégique a sous-tendu une partie de l'expansion russe dans le bassin pontique. La mainmise sur Constantinople aurait en effet présenté pour les souverains russes un double avantage : celui de parachever le Projet grec pétrovien repris par Catherine II de création d'un Etat slave orthodoxe placé sous la protection de la Russie, tout en procurant à l'Empire russe un débouché direct sur les eaux méditerranéennes. Les supports idéologiques panslaves et religieux panorthodoxes venaient ainsi apporter leur caution au désenclavement géographique du territoire russe. La clef de ce succès réside alors dans la conquête de Constantinople et la maîtrise de deux détroits : celui du Bosphore et celui des Dardanelles.

Ces détroits emblématiques présentent un certain nombre de caractéristiques qu'il nous faut évoquer, au premier rang desquelles se trouve leur situation exceptionnelle à la croisée de l'Europe et de l'Asie. Constantinople, la « Seconde Rome », se situe au débouché de l'entrée pontique du Bosphore qui mesure près de trente kilomètres jusqu'à la mer de Marmara, et possède une de 700 mètres à un peu plus d'un kilomètres[133]. La mer de Marmara est une petite mer intérieure de 11 000 km² qui dispose à l'ouest d'une ouverture vers la Méditerranée à travers le détroit des Dardanelles. Ce dernier détroit est plus long et plus large que celui du Bosphore. Le détroit des Dardanelles s'étend sur 78 kilomètres et possède une largeur minimale de 1 350 mètres et une largeur maximale de 8 275 mètres[134]. Les Détroits turcs forment donc « *deux longs couloirs maritimes, étroits et sinueux, de part et d'autre de la mer de Marmara* [135]».

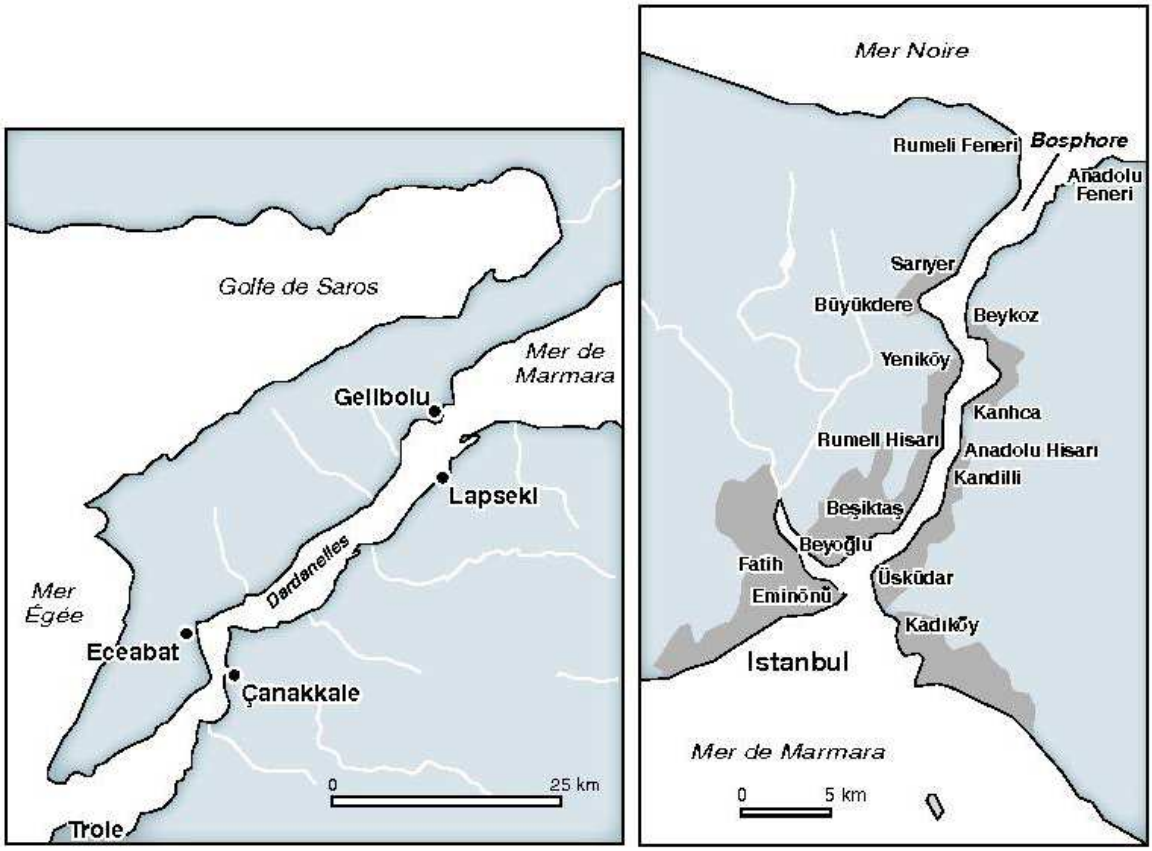
[133] Marcel Bazin, Jean-François Pérouse, « Dardanelles et Bosphore. Les détroits turcs aujourd'hui », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 48, n° 135, décembre 2004, p. 312.
[134] *Ibid*.
[135] *Ibid*.

La mer de Marmara



Source : Marcel Bazin, Jean-François Pérouse, « Dardanelles et Bosphore. Les détroits turcs aujourd'hui », *art. cit.*, p. 313.

Les Détroits turcs



Source : Marcel Bazin, Jean-François Pérouse, « Dardanelles et Bosphore. Les détroits turcs aujourd'hui », *art. cit.*, p. 313.

Unique route qui relie la mer Noire à la mer Méditerranée, les Détroits ont été, depuis l'Antiquité, un axe essentiellement commercial, et ne commencent à représenter un enjeu diplomatique qu'avec l'avènement de la « Question d'Orient » liée à l'irruption d'un concurrent pontique, la Russie, et à l'affaiblissement de l'Empire ottoman[136]. La prise de Constantinople en 1453 et les conquêtes ottomanes sur l'Empire byzantin contribuent à faire de la mer Noire une mer intérieure turque dès la fin du XVe siècle. « *Dès lors, fut appliquée une règle fondamentale du droit public ottoman, à savoir la fermeture à la navigation étrangère de cette mer intérieur (…) : il fallait obtenir la permission du Sultan pour pouvoir entrer ou sortir du littoral* [137]». La Guerre de Crimée constitue une première tentative de dénouement de la Question d'Orient. Elle marque également une rupture dans l'histoire stratégique moderne du bassin pontique qui voit alors l'irruption massive de flottes de guerre et de moyens militaires issus de pays non riverains, mais ayant néanmoins fortement pesé

[136] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 740.
[137] *Ibid*., pp. 740-741.

diplomatiquement dans les affaires pontiques dès le XVIIIe siècle. Comme le rappelle Charles King, cette guerre demeure "*the only conflict of the nineteenth century that involved all the strategic players that had, by now, attained a clear interest in the fate of the Black Sea zone* [138]". Auparavant, les opérations militaires étaient le fait des puissances riveraines, même si elles impliquaient l'intervention indirecte et limitée de puissances périphériques, comme ce fut notamment le cas lors de la guerre russo-turque de 1768-1774. Si la Russie acquiert le statut de puissance dominante dans le mer Noire, la puissance localement dominée, la Turquie, n'en demeure pas moins maîtresse des Détroits. L'Empire russe, puis plus tard l'URSS, ont cherché à briser ce verrouillage de l'unique débouché vers la Méditerranée en mettant en place une stratégie de contournement grâce au creusement de canaux qui relient le Don à la Volga, puis la Volga à la mer Baltique[139]. Nous n'allons pas reprendre ici les différents régimes juridiques qui se sont appliqués aux Détroits dès lors que le droit public ottoman perd le monopole de la réglementation : nous les évoquerons en les contextualisant au cours de notre étude. Gardons ici en mémoire que le régime défini par la Convention de Montreux de 1936, tout contraignant qu'il soit, permet néanmoins à la Russie d'accéder à la Méditerranée par les Détroits, et met ainsi fin à la fermeture des Dardanelles et du Bosphore qui prévalait globalement depuis le traité de Paris de 1856[140].

Dans son ouvrage phare, *La Russie et l'Europe* publié en 1869, l'historien panslave russe Nikolaï Yakovlevitch Danilevski[141] distingue deux principales justifications à la nécessité pour la Russie de se rendre maîtresse de Constantinople. La première justification est d'ordre messianique et sécuritaire : l'instauration d'un nouvel Empire romain orthodoxe sous la protection de la Russie procurerait aux tsars une source d'influence sur tous les Balkans et l'Europe orientale[142]. Elle élargirait encore son périmètre défensif, y compris continental, en s'assurant une sphère d'influence sur son flanc occidental. Toutefois, la seconde justification, purement sécuritaire celle-là, laisse la part belle à la géopolitique. La possession de Constantinople apporterait à la Russie la sécurité nécessaire sur le flanc méridional de son Empire, flanc que l'historien considère comme le plus exposé et le moins

[138] Charles King, « The Wider Black sea Region in the Twenty-First Century », in Daniel Hamilton, Gerhard Mangott, (éd.), *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*, Washington, Center of Transatlantic Relations, 2008, p.7.

[139] Nous évoquons le système des cinq mers dans la dernière partie. Voir en annexe V pour une carte de ce réseau.

[140] Nous évoquons plus en détail la Convention de Montreux dans le second tome, à la section consacrée à l'activité navale soviétique entre 1922 et 1945.

[141] Nikolaï Yakovlevitch Danilevski (1822-1885).

[142] Nikolaï Danilevski, *Rossia i Evropa* (*La Russie et l'Europe*), Izdatelistvo Kniga, Moscou, Kniga, 1991, p. 384.

stable. En outre, la fortification de Tsarograd et des Dardanelles permettrait à l'Empire russe de réduire considérablement son effort défensif dans le bassin pontique en concentrant ses forces en un unique point au lieu de les répartir sur des centaines de kilomètres tout le long du littoral nord de la mer Noire. Enfin, la possession de Constantinople et des Détroits procurerait à la flotte de la mer Noire une liberté de manœuvre prodigieuse ; la mer Noire, transformée en lac russe, serait à la fois l'arsenal et l'espace d'entrainement des escadres russes. Nikolaï Danilevski décline l'ensemble des missions que pourrait alors réaliser la Marine du tsar à partir des Détroits : réaliser des croisières en Méditerranée, et par-delà le canal de Suez, en mer Rouge, défendre les côtes de la mer Egée et de la mer Adriatique, menacer le canal de Suez et Malte, et, en cas de danger, se retirer à l'abri des défilés fortifiés des Détroits[143]. Rappelons qu'à la date de publication de cet ouvrage, la Russie est officiellement toujours privée de son outil naval en mer Noire par les clauses restrictives du traité de Paris (1856). En revanche, elle se livre à une politique d'influence dans les Balkans qui consiste à soutenir les ambitions indépendantistes serbes et bulgares, ce qui contribue à affaiblir davantage l'Empire ottoman. Les aspirations méditerranéennes de la Russie formulées ici par Nikolaï Danilevski laissent déjà transparaître le rôle que la Méditerranée joue en tant que fenêtre sur l'océan mondial. L'allusion au canal de Suez, ouvert à la navigation en cette même année 1869, n'est pas un hasard : l'historien russe y discerne déjà toutes les possibilités offertes à la navigation russe vers l'Extrême-Orient. Il propose donc une approche essentiellement sécuritaire à la question des Détroits en faisant du bassin pontique à la fois la forteresse naturelle sur le flanc Sud de la Russie, et une fenêtre vers l'océan mondial. D'une certaine manière, la vision défensive de Nikolaï Danilevski a influencé la pensée navale russe puis soviétique jusqu'à ce que l'amiral Gorchkov revisite les missions de la flotte dans les années 1970. C'est lui qui apporte d'une part à la flotte soviétique son indépendance en la dissociant de l'Armée rouge, et d'autre part, fait de la Marine un instrument diplomatique de l'URSS en temps de paix[144]. Nikolaï Danilevski n'est toutefois pas le seul à considérer que Constantinople est la clef de l'expansion russe vers les mers chaudes.

L'un des plus illustres écrivains russes, Fiodor Mikhaïlovitch Dostoïevski[145], fait de la prise de Tsarograd l'une des conditions *sine qua non* de l'ascension de la puissance russe. Tout comme Nikolaï Danilevski avant lui, il fait notamment de la possession de Constantinople l'un des objectifs du messianisme orthodoxe russe. Il reprend ainsi à son

[143] *Ibid*.
[144] Voir dans le second tome la section consacrée à la Marine soviétique après 1945.
[145] Fiodor Mikhaïlovitch Dostoïevski (1821-1881).

compte la théorie de l'historien concernant l'influence que procurerait à la Russie la possession de Tsarograd, mais il lui ôte sa dimension ethnique slave pour ne conserver que le volet religieux orthodoxe. Dans son *Journal d'un écrivain*, publié en 1877, en plein conflit russo-turc, Fiodor Dostoïevski explique ainsi que la régénération du christianisme et l'unification des Eglises orthodoxe sous la bannière russe ne peuvent se réaliser qu'à travers la prise de Constantinople. Si il nie toute ambition impérialiste en mettant en avant des visées avant tout spirituelles, les objectifs géopolitiques sont à peine dissimulés chez l'écrivain :

« *Oui, Tsarograd doit être à nous, non pas en considération de son magnifique port, du Détroit, de ce qu'il est le « centre de l'univers », le « nombril de la terre », non pas du point de vue de la nécessité depuis longtemps reconnue, pour un immense géant comme la Russie, de sortir enfin de sa chambre fermée où il a déjà grandi jusqu'au plafond, de se donner de l'espace, et de respirer l'air libre des mers et des océans, je ne veux mettre en lumière qu'une seule considération, elle aussi de toute première importance, en vertu de laquelle Constantinople ne saurait échapper à la Russie* [146]».

Chez Fiodor Dostoïevski, l'ambition religieuse sert également l'objectif géopolitique de désenclavement qui, rappelons-le, s'inscrit toujours au cœur d'une posture stratégique globale défensive. Il s'agit en effet à la fois de se prémunir de l'activité occidentale sur les marges de la Russie en repoussant le périmètre défensif de l'Empire, et de consolider l'autocratie russe à travers le rayonnement que procurerait à la « Troisième Rome » la mainmise sur la « Deuxième Rome » :

« *N'est-il pas clair que si cet « Homme Malade » meurt et surtout si la Russie renonce ne serait-ce qu'à moitié à une influence définitivement établie et prépondérante sur les destinées de l'Orient, si elle fait cette concession à l'Europe, il est plus que probable que sera ébranlée dans la péninsule balkanique l'unité de l'Eglise remontant à tant de siècles, et que cela s'étendra peut-être même plus loin en Orient ?* [147]»

En 1908 encore, un sous-marinier, le contre-amiral Kopsakov, évoque dans la revue *Morskoï Sbornik* la place que tiennent selon lui les Détroits en tant qu'objectif stratégique

[146] Fiodor Mikhaïlovitch Dostoïevski, *Journal d'un écrivain*, Paris, Gallimard, 1972, pp. 1274-1275.
[147] *Ibid*., p. 931.

pour la Russie. La recherche de la sécurisation du flanc méridional de la Russie est encore avancée en tant qu'objectif géostratégique :

« *Notre ligne d'opération sur la mer Noire doit donc obligatoirement passer par le Bosphore. Là se concentre la défense de nos côtes et de tout le sud de la Russie, c'est pourquoi le Bosphore n'est pas seulement la clé stratégique de la mer Noire mais c'est aussi la clé de défense de l'Etat pour le sud* [148] ».

Il est intéressant de constater que cet avis est émis par un sous-marinier censé mettre en œuvre un bâtiment avant tout destiné à protéger les approches côtières. Dans cette perspective, le rôle joué par la flotte de la mer Noire est essentiel. Selon le marin, si la Russie a échoué par le passé à réaliser cet objectif stratégique, c'est avant tout parce qu'elle a concentré ses efforts tactiques sur les opérations terrestres, au détriment du théâtre naval. L'envoi massif de troupes dans les principautés danubiennes donnait lieu à des mois de batailles et de sièges autour de points clefs, et tendait à épuiser l'armée et les finances. L'envoi de la flotte et la mise en œuvre d'une opération de débarquement pour saisir directement les Détroits auraient procuré une économie de moyens en réduisant une fois de plus le périmètre défensif à un espace limité : le Bosphore et les Dardanelles. Toutefois, cette approche est valable si l'on part du principe que l'Autriche ne se serait pas opposée à l'action de la Russie, et n'aurait pas dépêché de troupes en direction de la Nouvelle-Russie.

L'avènement du régime soviétique ne change pas fondamentalement l'attitude de la Russie quant à la question des Détroits[149]. Dans un premier temps, les Bolcheviques s'accommodent de la souveraineté turque qui leur garantit, étant donné les bonnes relations entre Moscou et Ankara, une sécurité toute relative sur leur flanc pontique. Cependant, du point de vue de Staline, l'échec du mécanisme de sécurité de la Convention de Montreux (1936) lors de la Seconde guerre mondiale démontre la nécessité pour l'URSS d'être en mesure d'assurer par elle-même sa sécurité. La Turquie n'avait pas été en mesure d'empêcher les bâtiments allemands et italiens de pénétrer en mer Noire et d'appuyer les opérations ennemies dans le sud soviétique. Fort du prestige de l'URSS au sortir de la guerre, Staline réclame dès 1945 la possibilité pour Moscou d'implanter des bases dans les Détroits, et

[148] M. Rimskii-Kopsakov, « Zachem rossii nojen flot ? » (« Pourquoi la Russie a-t'elle besoin d'une flotte ? ») *Morskoi Sbornik*, 1908, n° 2, pp. 1-21, n° 3, pp. 1-12. *In* A.E.Sabinkin, I.V. Domnin, Y.T.Belob, A.K.Bbiko, *L'idée de marine russe - héritage spirituel de la flotte impériale russe*, Moskva, Rosskii Poti, 1997. Cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, *op. cit.*, p. 550.
[149] Voir, dans le tome II, la section consacrée à l'activité de la flotte soviétique entre 1945 et 1991.

précipite ainsi la Turquie dans le camp occidental. Les pressions soviétiques sur la Turquie au sujet de la question des Détroits s'arrêtent officiellement en 1956 ; Moscou finit par s'accommoder de la Convention de Montreux dont elle ne demande pas la révision même si le texte restreint la liberté de circulation des navires russes en les plaçant sous le contrôle direct d'un pays membre de l'OTAN.

Les Détroits constituent donc à plus d'un titre un « nœud stratégique ». Pour une puissance continentale comme la Russie, ils représentent un verrou à la réalisation du désenclavement géographique. Pour les puissances navales, les Détroits deviennent rapidement une région clef dans la mise en œuvre de la stratégie de contrepoids aux ambitions russes, qu'il s'agisse du *Balance of Power* britannique ou du *containment* américain. En ce sens, Constantinople acquiert une place centrale dans la géopolitique des puissances dès la seconde moitié du XVIIIe siècle, lorsque l'Empire ottoman montre des signes de faiblesses et perd le monopole de la navigation en mer Noire et dans les Détroits au profit d'une puissance jeune et ascendante : l'Empire russe.

Cependant, la relation que la Russie forge avec le bassin pontique repose non seulement sur sa représentation de puissance enclavée, mais également sur le rapport qu'elle entretient avec les espaces maritimes.

2) La Russie et la mer : de l'appréhension à la nécessaire maîtrise de l'élément marin

Comment la Russie perçoit-elle l'élément marin ? Pour certaines nations, l'élément marin est avant tout une source de liberté que procure la maîtrise de la navigation. Les Britanniques en font ainsi une source de richesse en développant leur commerce ultra-marin, puis en projetant leur puissance sur les mers afin non seulement d'y protéger leur commerce, mais également en se constituant un empire colonial. Pour la Russie, la mer reste en premier lieu un élément lointain : souvenons-nous que la *Rouss' kiévienne*, si elle est sise au bord du Dniepr, reste néanmoins un Etat enclavé. Lorsque la Russie gagne ses premières interfaces maritimes en mer Blanche et en mer Baltique, l'élément marin revêt une double dimension : la mer est à la fois un pont vers l'Occident, son commerce, ses techniques et sa finance, et en ce sens, la mer est pourvoyeuse de modernité pour la Russie. Toutefois, les mers sur lesquelles l'Empire russe ouvre des fenêtres demeurent gelées presque la moitié de l'année,

renvoyant la Russie dans son complexe d'obsidionalité. La mer s'érige donc comme un pont, mais aussi comme un obstacle, à l'établissement de communication avec l'Occident.

a) La Russie : une puissance maritime ?

Quelle place a tenu la mer dans la géopolitique russe ? L'historien soviétique Evgueni Tarlé rappelait, dans son ouvrage consacré à la Guerre du Nord (1700-1721), que la fascination des élites russes pour la mer n'était pas le propre du régime impérial, et que Karl Marx et Friedrich Engels avaient également émis un avis très clair sur la question :

« *Заметим, кстати, по поводу этой идущей от Ивана Грозного традиции борьбы за море, что в своих работах Маркс и Энгельс неоднократно высказывались, как известно, в самых решительных выражениях, что Россия не могла нормально развиваться, не получив свободный выход к морю* [150]».

Il convient de considérer en premier lieu l'importance stratégique que possèdent aujourd'hui les mers, importance qui recouvre une signification toute particulière comme l'amiral Bernard Capart le souligne :

« *La frange littorale des continents accueille, dans une profondeur d'une centaine de kilomètres, plus de la moitié des habitants de la planète, et les centres de production des trois quarts du brut mondial.* […] *En outre, les routes maritimes sont les voies de transport les moins coûteuses et les plus fréquentées* (…) ; *les quatre cinquièmes en volume du commerce mondial des marchandises transitent par la mer* [151]».

La mer, en tant que lieu d'échanges et de transport, a attiré nombre de nations qui l'ont pratiquée et s'y sont affrontées pour y affirmer leur suprématie. Car l'espace maritime, contrairement à l'espace terrestre, n'est investi par le droit que tardivement, en 1493 avec la

[150] « Nous remarquerons, à ce propos, de cette tradition de lutte pour la mer initiée par Ivan le Terrible, que dans leurs travaux, Marx et Engel ont évoqué à plusieurs reprises, comme on le connaît, dans les expressions les plus résolues, que la Russie ne pouvait pas développer correctement, si elle ne disposait pas d'un accès libre à la mer ». Voir Евгений Викторович Тарле, *Северная война и шведское нашествие на Россию*, Москва, Издательство Академии Наук СССР, 1959 (Evgueni Viktorovitch Tarle, *La guerre du Nord et l'invasion suédoise en Russie*, Moscou, Edictions de l'Académie des sciences de l'URSS, 1959), p. 10.

[151] Bernard Capart, « La dimension maritime », *in* Bruno Tertrais (dir.), *Atlas militaire et stratégique. Menaces, conflits et forces armées dans le monde*, Paris, Autrement, coll. « Atlas/Monde », 2008, pp. 14-15. L'amiral Bernard Capart a commandé la Force sous-marine et la Force océanique stratégique.

bulle *Inter Coetera* du pape Alexandre VI qui est « *considérée comme la première manifestation de l'appropriation des espaces maritimes par les Etats* [152]». La méconnaissance des espaces maritimes, les conditions hostiles qu'ils offrent et qui empêchent leur maîtrise et n'autorise que leur pratique, ainsi que l'importance des surfaces qu'ils recouvrent, ont favorisé l'émergence de rapports de forces avec pour enjeu la maîtrise de ces espaces. La découverte des nouvelles terres et la constitution d'empires coloniaux dès l'époque moderne donnent une nouvelle dimension stratégique à la mer qui devient l'unique lien matériel direct entre la Métropole et ses possessions. Rétrospectivement, Cédric Chetaille propose les quatre éléments stratégiques suivants pour caractériser l'environnement maritime[153] :

- La mer comme voie de transport,
- La mer comme source d'insularité,
- La mer comme source de liberté et de profondeur stratégique,
- La mer comme moyen d'accès,

Dès lors, avec près de 38 000 km de frontières maritimes, la Russie d'aujourd'hui est-elle une puissance maritime ?[154] Cette question revient à s'interroger sur la place qu'occupe la maîtrise de l'environnement maritime pour un Etat qui, comme la Russie, revendique un statut de puissance.

Il convient dans un premier temps d'interroger la notion de puissance, et par là même, celle de puissance maritime, ou navale, et d'en déterminer les caractéristiques. La notion de puissance renvoie à la capacité qu'a un acteur de pouvoir modifier le comportement des autres acteurs de la vie internationale[155]. Dès lors, la puissance navale s'apparente à la capacité de ce même acteur à influencer le comportement des autres acteurs à partir des activités qu'il mène en ou depuis la mer. Considérons également l'approche britannique de la question :

[152] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…, op. cit.*, p. 1.
[153] Cédric Chetaille, « De la puissance maritime dans le monde contemporain », *Revue de Défense nationale*, Tribune, octobre 2010, p. 3.
[154] Isabelle Facon, *Russie, les chemins de la puissance*, Perpignan, Artège, coll. « Initiation à la géopolitique », 2010, p. 31.
[155] Christian Malis, « Puissance », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, Paris, puf, coll. « Quadrige », 2007, p. 433.

« *La puissance maritime est, dans sa définition la plus large, le pouvoir ou l'influence politique, militaire et économique, exercé par le biais de la capacité à utiliser la mer* [156]».

La puissance navale apparaît donc comme la résultante de la capacité d'un acteur à utiliser l'environnement maritime à des fins politiques. Nous retrouvons à travers cette définition tout l'héritage mahannien de la conception de la puissance maritime. Si l'on se réfère en effet au père de la pensée navale contemporaine, l'amiral américain Alfred Thayer Mahan[157], c'est bien de la maîtrise des mers que découle la maîtrise du monde via le contrôle exercé sur les échanges commerciaux mondiaux :

"*Control of the sea by maritime commerce or naval supremacy means predominant influence in the world…* [and] *is the chief among the merely material elements in the power and prosperity of nations* [158]".

L'amiral identifie dans son premier chapitre intitulé *Discussion of the elements of sea power* deux principales familles de facteurs qui forgent selon lui la puissance maritime : les facteurs géographiques et les facteurs psychologiques. Selon l'amiral Mahan, trois éléments essentiels constituent les facteurs de suprématie géographique : l'insularité, qui annule toute menace d'invasion par voie de terre et favorise de ce fait la concentration des efforts sur le développement d'une marine de guerre, la situation qu'occupe chaque Etat par rapport à ses adversaires déclarés ou supposés, et la configuration physique des côtes. Ce dernier critère concerne l'existence de ports en eaux profondes, de bons moyens de communication et une économie orientée avant tout vers le large[159]. Pour ce qui est des facteurs psychologiques, l'amiral Mahan intègre l'influence culturelle et la prédisposition de certains groupes

[156] Doctrine militaire britannique citée par Cédric Chetaille, « De la puissance maritime dans le monde contemporain », *art.cit.*, p. 1.

[157] Alfred Thayer Mahan (1840-1914) est un amiral américain qui a notamment dirigé le Naval War College à partir de 1886 et a formé les cadres de l'US Navy. Faisant reposer sa réflexion sur le caractère immuable des principes de la stratégie et sur les enseignements de l'histoire, il publie en 1890 son œuvre phare : *The Influence of Sea Power upon History*. Largement inspirée du cas britannique, cette œuvre propose un modèle de puissance navale uniquement applicable aux Etats insulaires, ce qui constitue la limite de la pensée stratégique de Mahan, appelée aussi mahanisme. Selon l'auteur, la puissance qui contrôle les mers contrôle l'économie mondiale, et donc par extension, le monde lui-même.

[158] Alfred T. Mahan, cité par Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, New-York, 2e édition, coll. « Naval Policy and History », 2009, p. 52.

[159] "*Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth, and doubly so if they are the outlets of navigable streams*". Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Cambridge, John Wilson and Son, 8e édition, 1889, p. 35.

d'individus à l'aventure maritime[160], tandis que d'autres optent pour la protection de leur territoire, l'acteur principal de la prise de décision restant au demeurant, et quel que soit les circonstances, le gouvernement de l'Etat considéré :

"*The question is eminently one in which the influence of the government should make itself felt, to build up for the nation a navy which, if not capable of reaching distant countries, shall at least be able to keep clear the chief approaches to its own* [161]".

De même, la stabilité politique du régime favorise l'émergence et le développement d'une marine de guerre puissante dans la mesure où il s'agit d'une entreprise de longue haleine par les moyens humains et matériels qu'elle mobilise[162]. Enfin, la taille de la population ainsi que les dimensions du territoire sur lequel elle habite comptent également. Nous pourrions résumer la pensée mahanienne sur la question par la formule suivante : mieux vaut un territoire, de préférence insulaire, densément peuplé, qu'un immense territoire avec de grandes côtes inhabités et donc indéfendables. Laissons Mahan illustrer ici son propos:

"*As regards of the development of sea power, it is not the total number of square miles which a country contains, but the lengh of its coast-line and the character of its harbors that are to be considered. As to these it is to be said that, the geographical and physical conditions being the same, extent of sea-coast is a source of strength or weakness according as the population is large or small*[163]".

Appliqués à la Russie, ces critères hypothèquent à l'évidence l'assertion d'une Russie envisagée comme une puissance maritime. Rappelons ici que les théories de Mahan trouvent leurs limites dans le fait qu'elles définissent un modèle unique de puissance thalassocratique qui serait forcément insulaire[164]. L'histoire de la Grande-Bretagne a fortement imprégné les idées de Mahan qui s'appliquent tout de même aujourd'hui au cas américain. Toutefois, son

---

[160] *"…so, in point of population, it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted "*. Alfred T. Mahan, The Influence of Sea Power Upon History…, *op. cit.*, p. 45.
[161] *Ibid*., p. 87.
[162] Martin Motte, « Stratégie maritime », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, pp. 559-560.
[163] Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History…, op. cit.*, p. 43.
[164] Nous pourrions avancer comme contre-exemple la thalassocratie athénienne, néanmoins, il est possible de considérer Athènes comme une puissance insulaire dans la mesure où la ville était coupée de la terre ferme par les Longs Murs qu'elle avait élevés afin de se prémunir de toute attaque terrestre.

approche a été en partie nuancée par la Première Guerre mondiale au cours de laquelle aucune bataille navale décisive n'eut réellement lieu[165]. En revanche, comme le rappelle Martin Motte, ce conflit a confirmé la supériorité de la puissance maritime sur la puissance continentale[166]. L'approche mahanienne peut être affinée et complétée par d'autres apports, notamment ceux de l'historien britannique Geoffey Till, spécialiste des questions navales, qui évoque quatre attributs historiques de la mer : ceux de ressource, de moyen de transport, d'information et de domination[167].

Une fois ces éléments de définition des caractéristiques d'une puissance navale posés, nous pouvons reconsidérer notre interrogation initiale : la Russie est-elle aujourd'hui une puissance navale ? Pour certains observateurs comme Catherine Durandin, la réponse semble sans appel : « *La Russie n'est pas une puissance maritime* [168] ». Si l'on parcourt la doctrine maritime russe signée par Vladimir Poutine au mois de juillet 2001, nous pouvons en revanche y lire qu' « *historiquement, la Russie est une grande puissance maritime* [169]». Dans une période où « *La sécurité des voies du transport maritime est un enjeu majeur et une source potentielle de tensions et d'affrontements* [170]», et dans la mesure où 80% du commerce international sont aujourd'hui réalisés par voie maritime[171], un débat centré autour de la capacité de la Russie à pratiquer ou non les mers et les océans se pose donc à notre réflexion. Il nous faut tenter d'y apporter des réponses en nous interrogeant sur le rapport que la Russie a forgé avec l'élément marin tout au long de son histoire, dans la mesure où la marine russe d'aujourd'hui est l'héritière directe de la pensée et de la pratique de la Marine impériale puis soviétique d'hier.

Certains observateurs ont fait remarquer à juste titre que la *Rouss' kiévienne* était née sur les rives du Dniepr et s'était développée grâce aux richesses que lui procurait l'utilisation de ce puissant fleuve, notamment en maîtrisant la route des Varègues aux Grecs[172] dès le IXe siècle, cet axe marchand qui reliait la mer Baltique à la mer Noire via l'Europe orientale. Plus

---

[165] La bataille navale du Jutland (31 mai-1er juin 1916) n'aboutit pas à la destruction de l'une des deux flottes belligérantes et ne précipite pas la fin des opérations terrestres.
[166] Martin Motte, « Navals (théoriciens) », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.* , p. 365.
[167] Cité par Cédric Chetaille, « De la puissance maritime dans le monde contemporain », *art. cit.*, p. 2.
[168] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p. 80.
[169] « *Исторически Россия - ведущая морская держава* (…) » (« *Historiquement, la Russie est une puissance maritime* »). Voir « Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года » (« Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 »), I. Общие положения (I. Dispositions générales). Cité par Isabelle Facon *in Russie, les chemins de la puissance*, *op.cit.*, p. 33.
[170] Bernard Capart, « La dimension maritime… », *in* Bruno Tertrais (dir.), *Atlas militaire et stratégique, op. cit.*, p. 14.
[171] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…, op. cit.*, p. X.
[172] Voir *infra* la section intitulée, « De Moscou à Sébastopol : l'expansion vers le sud, XVIe-XIXe siècles ».

tard, la Russie avait entamé son expansion vers le Sud en suivant l'axe défini par la Volga jusqu'à la mer Caspienne, puis en suivant le Don jusqu'à la mer d'Azov. L'élément liquide s'est par conséquent érigé historiquement en un fil conducteur vers le désenclavement, en guidant l'expansion russe. Toutefois, malgré son patrimoine fluvial immense et les quelques expériences de navigation qu'elle a pu acquérir sur ses cours d'eau[173], lorsque la Russie ouvre un débouché sur la mer Baltique puis ensuite sur la mer Noire, il lui reste tout à apprendre aussi bien de la pratique des mers, que des techniques de construction de navires et de la pensée qui guide l'utilisation que fait un Etat des ressources offertes par la navigation en mer.

Il convient ici d'introduire la notion de « stratégie maritime ». Selon Martin Motte, il s'agit des moyens mis en œuvre dans « *la recherche des avantages procurés par la mer en temps de paix comme en temps de guerre*[174] ». La stratégie navale quant à elle se focalise essentiellement sur la manière de conduire la guerre sur mer, et relève donc de la stratégie maritime. Il est possible de compléter cette définition générale en ajoutant que la « *stratégie maritime devrait être la recherche optimale des avantages procurés par la mer d'un point de vue économique, diplomatique et militaire*[175] ». Milan N. Vego suggère une approche plus martiale de la définition de la « stratégie navale », et vient ainsi compléter notre introduction à ce concept :

"*In a narrow definition of the term, naval (or maritime) strategy encompasses both the art and the science of using sources of military power in a sea/ocean theater to accomplish naval (maritime) aspects of military strategy*[176]".

Plusieurs enjeux structurent la stratégie maritime adoptée par les Etats au cours de leur histoire : le commerce, la diplomatie, la guerre… En temps de paix, la protection des côtes du territoire, la protection des routes commerciales maritimes, la nécessité de disposer d'un outil diplomatique crédible constituent autant de raisons qui ont justifié au cours de l'histoire les efforts consentis par différents Etats pour se doter d'une marine de guerre. Le rayonnement et la quête de puissance conférée par la maîtrise de l'élément marin ont sous-tendu la plupart des stratégies maritimes, depuis les Athéniens jusqu'à l'US Navy de nos jours. Dans le cas de la

[173] Par exemple la prise d'Azov qui sollicite l'utilisation d'une flottille de guerre russe. Voir *Ibid.*
[174] Martin Motte, « Stratégie maritime », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 557.
[175] Elodie Bidois, « Le redressement de la Marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », Pôle Etudes, CESM Marine nationale, septembre 2008, p. 7.
[176] Milan N. Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, Oxford, Routledge, 2003, p. 2. Milan N. Vego est un ancient officier de la Marine yougoslave aujourd'hui professeur au Naval War College.

Russie, dès lors qu'elle acquiert, tardivement, une interface maritime, elle n'en devient pas pour autant une nation avec une flotte marchande significative, sillonnant les eaux du globe. Ce sont les nations maritimes britanniques et hollandaises qui sont venues à la Russie dès le début de l'époque moderne, en empruntant la route de la Baltique ou celle d'Arkhangelsk[177]. En outre, comme nous l'avons évoqué, la Russie n'a jamais eu à subir une invasion par voie de mer, et n'a pas eu à faire face à une menace maritime, à l'image de ce qu'a représenté la Grande Armada pour le Royaume d'Angleterre. La Russie n'a donc été confrontée aux problématiques de la stratégie navale que tardivement, dès lors qu'elle a clairement défini ses intérêts et leurs déterminants navals, à la fin du XVIIIe siècle. Dans le cas méditerranéen, ces intérêts sont intimement liés au « Projet Grec » de Catherine II qui oriente l'essentiel de la diplomatie russe dans le bassin méditerranéen au cours de la période impériale, comme nous le verrons tout au long de notre étude.

Toute puissance navale dispose d'une stratégie maritime qui, en temps de paix, lui permet de structurer sa pratique des mers. Comme le souligne Martin Motte, une stratégie maritime « *suppose une politique locale visant à développer les littoraux nationaux et une géostratégie globale envisageant l'insertion de la nation entière dans les réseaux maritimes internationaux* [178] ». L'aménagement de ports en eaux profondes constitue un premier élément de la mise en œuvre d'une politique maritime cohérente. Les équipements de ces ports sont essentiels : cales sèches, des dépôts pour les vivres, le carburant, le matériel etc. Comme tout nœud de communication, le port doit être tourné vers la mer, mais également vers la terre, et disposer d'infrastructures de communication le reliant avec l'intérieur des terres (routes et chemins de fer). Par la suite, il convient de se doter d'une stratégie globale, d'une géostratégie maritime, dont l'objectif est d'acquérir des avantages commerciaux et militaires. Cette démarche implique notamment l'ouverture de bases navales qui permettent à la flotte marchande de commercer, et aux escadres militaires de relâcher. Martin Motte nous rappelle qu' « *une nation amphibie […] a tout intérêt à améliorer sa situation géostratégique avant de se lancer à la conquête de bases extérieures* [179] ». Le seul moment de son histoire où la Russie, nation amphibie, a bénéficié de nombreuses facilités navales à l'étranger correspond à celui de la période la Guerre froide, lorsque le territoire russe était protégé par le glacis des

[177] Hubert Bonin, Silvia Marzagalli (dir.), *Négoce, ports et océans (XVIe-XXe siècles)*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, pp. 138-139.
[178] Martin Motte, « Stratégie maritime », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit.*, p. 560.
[179] *Ibid*., p. 561.

Etats du Pacte de Varsovie et par le feu nucléaire. Elle s'est alors lancée dans l'édification d'une marine de haute-mer au cours des années 1970.

Si l'on revient maintenant au cas de la Russie médiévale, il convient de remarquer en premier lieu qu'aussi bien le Duché de Moscovie que la *Rouss' kiévienne* ne disposaient pas, à leur origine, d'interface maritime et constituaient des enclaves exclusivement terrestres. La Russie n'a par la suite pas été confrontée au besoin vital de se projeter sur les océans pour assurer son développement, dans la mesure où elle fonctionnait sur la base d'un système d'autosuffisance[180]. Les échanges commerciaux qu'elle entretenait avec ses voisins occidentaux et orientaux se faisaient par voie de terre, ou via les fleuves. Ce n'est pas la recherche de ressources naturelles ou de richesses qui a servi de moteur à l'aventure maritime russe, comme elle a pu l'être pour les aventures ibériques dans l'Atlantique et dans l'océan Indien au XVIe siècle, mais c'est bien la quête de la technique et de la modernité alliée à une puissante volonté de désenclavement qui ont poussé les Russes à la mer, dès la fin du XVIIe siècle, comme nous venons de l'évoquer.

Car sa marine, la Russie la doit, comme beaucoup d'autres choses, à Pierre Ier. La passion personnelle du souverain pour la mer l'a conduit à forger le premier outil naval russe. Au début de son règne en 1682, la Russie ne dispose pas de flotte de guerre. Lorsque Pierre le Grand meurt, le premier empereur russe laisse à ses successeurs une flotte composée de 48 navires de guerre, 787 bâtiments de tailles diverses, 28 000 marins, ainsi que les premières infrastructures portuaires indispensables situées sur la Baltique[181]. D'ailleurs, la nouvelle capitale de l'Empire russe, Saint-Pétersbourg, devient également la capitale maritime de la Russie, et elle le demeure encore actuellement[182]. L'énergie déployée par Pierre le Grand pour donner à la Russie sa première flotte l'a conduit à défaire la puissance maritime du Nord de l'époque, la Suède, à Hangö en 1714[183]. Il s'agit de la première victoire de la jeune flotte russe qui est alors placée sous le commandement personnel du souverain. Toutefois, historiquement, la première flotte russe est celle constituée par Pierre le Grand en mer

[180] La richesse du territoire russe apparait régulièrement dans les récits de voyages des Occidentaux qui traversent la Russie. Voir nos travaux de Master sur ce sujet : Igor Delanoë, *La représentation de la Russie dans les récits de voyage occidentaux (XVIe-XIXe siècle)*, Mémoire de Master 2, Université de Nice-Sophia Antipolis, 2008, 131 pages.

[181] Nicolas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie des origines à 1996*, Paris, Robert Laffont, 1996, p. 253.

[182] Le bâtiment de l'amirauté russe a été élevé à Saint-Pétersbourg entre 1806 et 1823. Il a abrité le Collège amiral impérial russe. Aujourd'hui, les archives de la marine russe sont conservées dans cette même ville.

[183] Pour les Russes, il s'agit de la bataille de Gangout. Cette bataille se déroule lors de la guerre du Nord (1700-1721) qui oppose les Russes aux Suédois. Les flottes russes et suédoises se rencontrent et s'affrontent près de la péninsule de Hangö entre le 26 juillet et le 28 juillet 1714. La flotte russe est alors composée de 99 galères, et la flotte suédoise est composée de 29 navires commandés par le vice-amiral Wattrang. Après deux jours de combat, la flotte suédoise est contrainte de se retirer jusqu'aux îles Aland : la Suède perd 10 navires lors des combats.

d'Azov, et elle sert à la première offensive russe combinant attaques terrestre et navale afin de prendre la forteresse d'Azov tenue par les Turcs, au mois de juillet 1696. Les premiers navires russes sont construits durant l'hiver 1695-1696 aux chantiers navals de Voronej, qui emploient alors près de 26 000 hommes, puis acheminés vers le théâtre des opérations via le Don[184]. Nous pouvons considérer cet épisode comme le début de la longue lutte entamée par les tsars et les tsarines pour acquérir un débouché direct sur la mer Noire.

Aussi, les deux premières flottes dont dispose la Russie sont celles de la mer d'Azov, et de celle de la Baltique, fondée en 1702. Bien que la Moscovie dispose d'un port en mer Blanche avec la ville d'Arkhangelsk, il faut attendre 1933 pour qu'une flotte de guerre soit officiellement fondée dans la partie septentrionale du pays : la flotte du Nord, dont le quartier général est situé à Severomorsk.

Pays continental par essence, la Russie n'a donc eu guère à se projeter sur les mers du globe que pour faire face ponctuellement à un ou des ennemis (comme la Turquie par exemple), et non pour contrôler puis défendre ses intérêts économiques ultra-marins dans la mesure où elle n'en avait pas. Son expansion territoriale l'a également dispensé de se projeter outre-mer puisqu'elle s'est principalement déroulée selon une continuité territoriale, en direction de l'Europe, de l'Extrême-Orient sibérien, et de l'Asie centrale. La conquête de la façade Pacifique, qui se fait largement au détriment de la Chine, n'impose toujours pas de disposer d'une flotte, même si les Russes fondent Vladivostok en 1860[185]. Finalement, un seul territoire russe d'outre-mer aurait pu justifier la création d'une flotte marchande et d'une marine de guerre sur la façade Pacifique : l'Alaska. Mais cette possession russe est vendue aux Etats-Unis en 1867 pour 7 200 000 dollars[186]. Aussi, même si la Marine russe est créée à la fin du XVIIe siècle et que, moins d'un siècle plus tard, en 1774, elle inflige une cuisante défaite à la flotte ottomane, en plein cœur de la Méditerranée, à Tchesmé, il ne faut pas en déduire pour autant que l'Empire russe acquiert le statut de puissance navale. Pour la construction de sa flotte, comme pour la modernisation d'autres secteurs, la Russie a eu en effet recours à des intervenants étrangers, Hollandais et Britanniques notamment. Incapable de mettre à profit son immense interface maritime, la Russie serait donc vouée à une destinée exclusivement « terrestre » qui reposerait sur la configuration même de son territoire : un

[184] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 411.
[185] La Russie obtient de la Chine deux traités : le traité d'Aigun en 1858, aux termes duquel les tsars gagnent la rive gauche de l'Amour, et le traité de Pékin qui, deux ans plus tard, accorde à la Russie la région de l'Oussouri.
[186] Nicolas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.*, p. 421. Comme le rappelle Michel Heller, plusieurs éléments ont poussé Alexandre II à conclure cette vente : la certitude que la Russie est une puissance continentale d'une part, et d'autre part, le pays ne dispose pas d'une flotte océanique apte à sillonner la haute-mer. Voir Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 804.

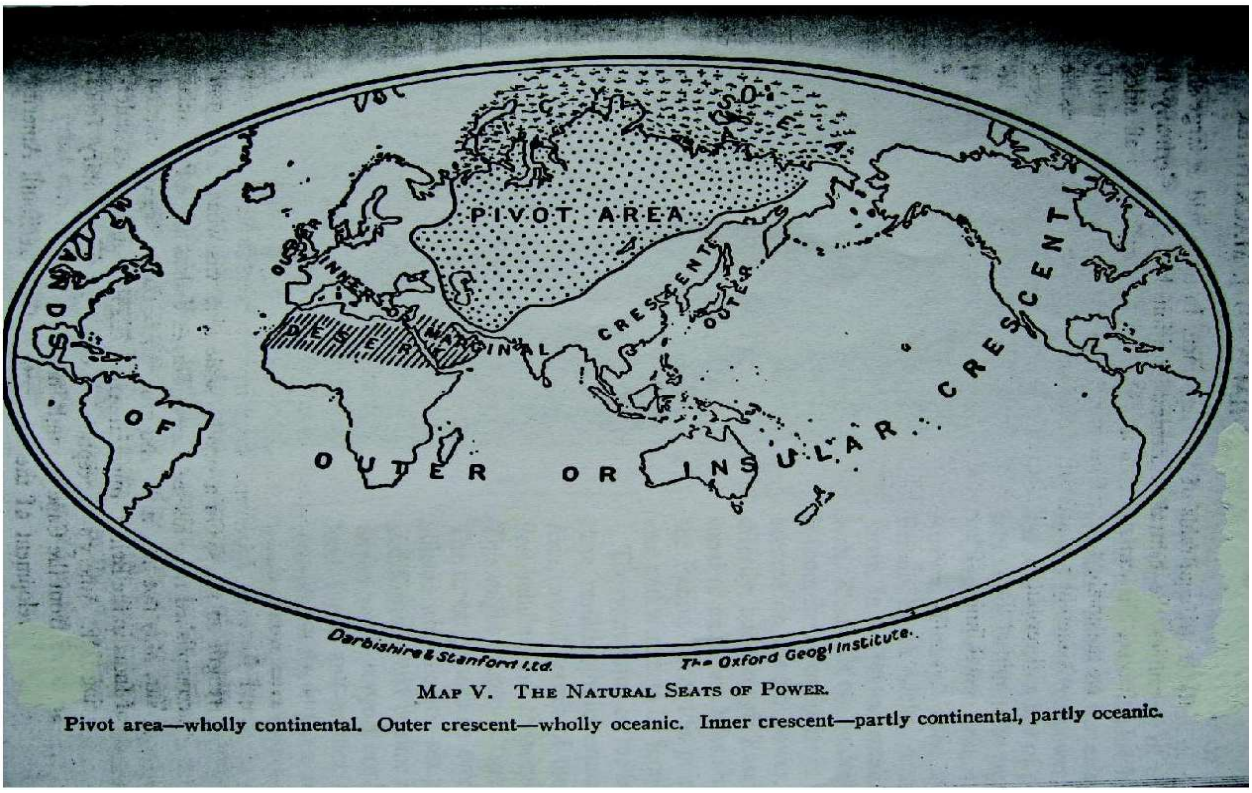
continent à cheval sur l'Europe et l'Asie, ce qui l'opposerait au destin maritime des thalassocraties anglo-saxonnes britanniques, puis américaines.

Cette approche dichotomique trouve ses origines dans les travaux d'un géographe et homme politique britannique de la fin du XIXe siècle : Sir Halford John MacKinder, une des figures principales de la géographie britannique de la fin du XIXe siècle[187]. Dans son *Geographical Pivot of History* qu'il publie dès 1904, ce chercheur développe une théorie géopolitique selon laquelle l'Eurasie, l'*Heartland*, est depuis toujours le pivot géographique de l'Histoire, et qu'il constitue le principale théâtre sur lequel s'affrontent les puissances mondiales. Le géographe propose ensuite une représentation du monde selon trois zones : l'Heartland, le croissant interne, ou *Rimland*, et le croissant externe, ou *Maritime Lands*, constitués des grandes puissances océaniques. La maîtrise de l'*île monde* par une seule puissance continentale, ou par un jeu d'alliance entre puissances continentales[188], devrait conduire, dans la théorie de MacKinder, cette ou ces puissances à exercer leur hégémonie sur la planète. Aussi, selon le géographe, c'est dans le cadre suggéré par cette dichotomie entre puissances continentales et puissances navales que s'expriment les enjeux de pouvoirs mondiaux. Dès lors, il préconise aux nations maritimes de constituer un glacis de sept Etats en Europe orientale afin d'isoler la Russie de la péninsule européenne[189]. Dès 1943, John MacKinder reprend et approfondit sa théorie lorsqu'il publie *The Round World and the Winning of the Peace*. Ces travaux servent alors de socle à une nouvelle école géopolitique, celle de Nicholas Spykman, homme politique américain officiant alors à l'université de Yale. Il reprend les travaux de MacKinder et, publie en pleine Seconde guerre mondiale deux ouvrages : America's *Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power* (1942), puis *The Geography of the Peace* (1944). Dans le contexte des tensions grandissantes entre l'Ouest et le l'Union soviétique, Nicholas Spykman développe la théorie selon laquelle le croissant interne, ces terres situées sur les rives de l'*Heartland*, qu'il baptise *Rimland*, constituent le cœur du rapport de forces entre la puissance continentale et les puissances maritimes. La périphérie du *Heartland*, en donnant à l'URSS accès à l'océan mondial, lui offre la possibilité de l'expansion. A l'inverse, le *Rimland* doit constituer la ceinture de territoires servant aux puissances navales à confiner la puissance continentale au cœur de l'Eurasie. Ses écrits orientent largement la politique étrangère américaine et par conséquent les interventions des Etats-Unis dans le *Rimland* au cours de la seconde moitié du XXe siècle,

[187] Ses dates sont 1861-1947.
[188] L'auteur envisage notamment le cas d'une alliance entre l'Allemagne et la Russie.
[189] Pascal Venier, " Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century ", *art. cit.*

puisque dès 1947, la politique extérieure de Washington est axée autour du *containment* énoncé par George F. Kennan, puis ensuite autour du *roll-back* du président Eisenhower.

La représentation de la théorie de Halford John MacKinder



MAP V. THE NATURAL SEATS OF POWER.
Pivot area—wholly continental. Outer crescent—wholly oceanic. Inner crescent—partly continental, partly oceanic.

Les sièges naturels du pouvoir. La région pivot : entièrement continentale. Le croissant extérieur : entièrement océanique. Le croissant intérieur : partiellement continental, partiellement océanique. Halford J.Mackinder, "The Geographical Pivot of History" (Conférence du 25 Janvier, 1904) *The Geographical Journal*, vol. XIII, 1904, p. 421[190].

Au cœur de ce *Heartland* se trouve la Russie qui serait naturellement confrontée aux puissances navales britanniques, puis américaines, principales puissances océaniques[191]. Pour Halford MacKinder, la source fondamentale de la puissance mondiale se trouve non pas dans la maîtrise des mers, comme le défend l'amiral américain Mahan, mais bien dans le contrôle de l'Eurasie. La maîtrise du continent eurasiatique permettrait de contrôler « l'île mondiale »

[190] Cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, Lille, ANRT, 2008, p. 122.
[191] Cette opposition est clairement exprimée dans un article de MacKinder intitulé "The Round World and the Winning of the Peace" publié en juillet 1943 dans la revue *Foreign Affairs: "British sea power and Russian land power held the center of the international stage*". Halford John MacKinder, "The Round World and the Winning of the Peace", *Foreign Affairs*, July 1943, vol. 21, n° 4, p. 695.

(*world island*) composée des continents européens, asiatiques et africains[192]. L'auteur considère notamment que seule l'alliance de la Russie et de l'Allemagne pouvait alors conduire à la domination du *heartland* par un seul et même ensemble géopolitique. Le *Rimland*, ou ceinture de territoires se situant au voisinage direct de la Russie, se retrouve au centre d'une compétition entre les deux parties, puissances navales anglo-saxonnes, et la puissance continentale russe, qui souhaitent y imposer leur hégémonie. L'Europe occidentale, le sous-continent indien ou la Chine font notamment partie de ce *Rimland*. Cette théorie laisse transparaître une vision bipolaire du monde qui trouve ses racines dans les craintes britanniques de voir la puissance russe apparaître aux portes de ses possessions indiennes. Comme l'écrit le géographe dans son article publié en 1943:

"*Britain's supremacy on the oceans had not yet been challenged, and the only danger she saw at that time to her overseas empire was in the Asiatic position of Russia. During this period, the London newspapers were quick to detect evidence of Russian intrigue in every rumor from Constantinople and in every tribal disturbance along the northwest frontier of India*[193]".

Si l'on adopte la grille de lecture géopolitique proposée par Halford John MacKinder, les Détroits turcs constituent, avec le détroit de Corée et le Sund, l'une des trois clefs du désenclavement géographique de la Russie, et en ce sens, ils s'érigent comme l'une des clefs de voûte de la géopolitique russe. Pour l'Empire russe, situé au cœur du *Heartland* mackinderien, le parachèvement de la quête d'un accès à l'océan mondial nécessite au moins deux conditions stratégiques : acquérir une puissance maritime suffisante et contrôler au moins l'un des trois débouchés à travers lequel les navires russes pourraient accéder à l'océan mondial[194]. La réalisation de ces deux objectifs a été débutée par Pierre le Grand qui est également celui qui apporte le volet méridional au désenclavement russe à travers la formulation du Projet grec et du Projet indien[195].

La concurrence entre le *Sea Power* mahanien, qui tente de contenir l'expansion des puissances continentales selon la logique du *Balance of Power*, et l'Empire russe, en quête de désenclavement et d'un accès à l'océan mondial, crée des zones de tensions où

[192] Halford John Mackinder, "The Geographical Pivot of History", *Geographical Journal*, vol. 170, n° 4, December 2004, p. 298.
[193] *Ibid*., p. 695.
[194] Ioannis Loucas, « La question d'Orient et la géopolitique de l'espace européen du Sud-est », *art. cit.*, p. 20.
[195] Voir *infra* la course aux mers chaudes et la quête du désenclavement.

s’entrechoquent les intérêts respectifs de deux ensembles. La région ponto-balkanique constitue l’une de ces zones de tensions, et Constantinople, située au centre géographique de cette aire, acquiert dès lors une importance géostratégique cruciale. Halford John MacKinder apporte dès 1919 la représentation suivante du rapport de force entre puissance continentale et puissance océanique dans la partie orientale de la Méditerranée :

La zone des Détroits, une région au cœur de la géopolitique des puissances continentales et océaniques

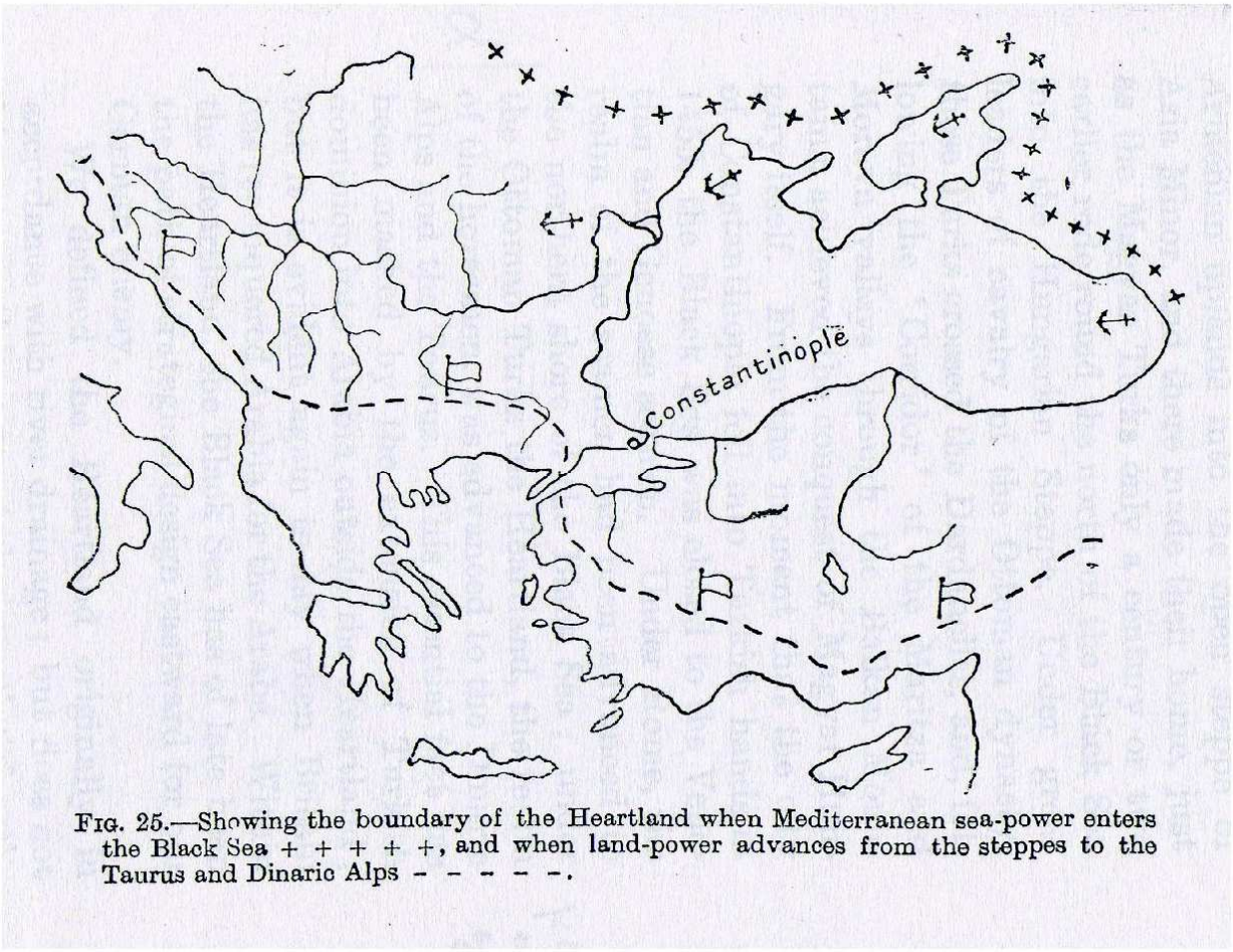


Fig. 25.—Showing the boundary of the Heartland when Mediterranean sea-power enters the Black Sea + + + + +, and when land-power advances from the steppes to the Taurus and Dinaric Alps - - - - -.

« *Les ++++ indiquent les limites du Heartland lorsque les puissances navales investissent la mer Noire, et les -- -- celles du Heartland quand la puissance continentale passe des steppes aux montagnes tauriques et aux alpes dinariques* ». Source : Halford J.Mackinder, *Democratic Ideals and Reality, Study in the Politics of Reconstruction,*
London, Constable, 1919.

Cette carte, dessinée pourtant il y a bientôt un siècle, est d’une actualité troublante. D’aucuns n’hésiteraient pas à déclarer qu’à travers sa théorie et son schéma, le géographe britannique annonce les tensions qui caractérisent aujourd’hui la rive Nord du bassin

pontique, depuis la Transnistrie jusqu'à l'Abkhazie, en passant par la Crimée, sujet de tensions entre Moscou et Kiev. Pour les puissances navales comme la Grande-Bretagne, la stratégie consiste à repousser le plus haut possible le périmètre défensif de la puissance continentale, quitte à investir le territoire même de cette dernière. La mise en œuvre de cette stratégie peut conduire à la recherche de l'annulation des moyens d'extension de ce périmètre chez la puissance continentale : c'est notamment le cas en 1856, lorsque la Russie perd le droit d'entretenir une flotte de guerre en mer Noire. Par ailleurs, la posture britannique concernant le régime de circulation à travers les Détroits après 1856, « ouverture pour tous ou fermeture pour tous », s'inscrit dans la quête du même objectif. Remarquons également que le dénouement de la Guerre de Crimée à Sébastopol, se joue au cœur de la rive Nord du bassin pontique, sur les marges continentales des puissances navales lorsque ces dernières sont en position de forces. La géopolitique mackinderienne constitue en outre, nous l'avons évoqué, la matrice du *containment* du président Truman, puis celle du *roll back* de Eisenhower. Dans les deux cas, le *Rimland*, auquel appartient la région balkano-pontique, joue un rôle clef car c'est en son sein que prennent forme les rapports de forces. Lorsque l'URSS parvient progressivement à s'affranchir de la contrainte des Détroits grâce, dans un premier temps au régime de la Convention de Montreux, puis, dans un second grâce à l'obtention de bases navales ultra-marines, elle repousse son périmètre défensif. La mer Noire devient ainsi dès les années 1950 un « lac soviétique », et la frontière entre les deux Blocs se déplace au-delà des Détroits, comme supposé par Halford John MacKinder dès 1919.

La théorie du géographe britannique trouve néanmoins ses limites dans les Balkans où l'influence de l'URSS est limitée dès la fin des années 1940 par les aspirations de Tito à s'affranchir de la tutelle de Moscou. En outre, en s'inscrivant dans une dichotomie entre puissance navale et puissance occidentale, la théorie du britannique relève d'une représentation anglo-saxonne de la géopolitique mondiale. Toutefois, l'adoption de cette grille de lecture permet de mieux saisir les enjeux de la géopolitique pontique en l'inscrivant dans le contexte d'un rapport de force global.

Vers la fin de la Guerre froide, en 1988, un professeur en relations internationales, Colin Gray, publie *The Geopolitics of Super Power* où il écrit, reprenant les fondamentaux de MacKinder et de Nicholas Spykman :

"*Control of the World-Island of Eurasia-Africa by a single power would, over the long term, mean control of the world.* […] *land power and sea power meet/ clash in the Eurasian-African Rimlands and marginal seas. Control of those Rimlands and marginal seas by an*

insular power is not synonymous with control of the World Island, but it does mean the denial of eventual global hegemony to the Heartland power (that is, the Soviet Union)[196]".

Le socle théorique de Halford John MacKinder a par conséquent non seulement survécu à la Guerre froide, mais, comme nous l'avons vu, il a sous-tendu la politique extérieure américaine dans le *Rimland*. Par ailleurs, les théories du géographe britannique ont évolué avec le temps et se sont adaptées aux variables que sont « *l'évolution des techniques de transport sur terre et sur mer, et les ressources utilisables dans la rivalité entre nations* [197]». Les progrès réalisés lors de la révolution industrielle, et notamment l'apparition de l'obus et celle du chemin de fer, favorisent ainsi l'évolution du rapport de force sur mer et dans la fracture terre-mer. L'introduction de l'énergie nucléaire comme mode de propulsion a eu un impact direct sur la pratique de la mer « *comme moyen d'accès et la mer qui donne la profondeur stratégique*[198] ». Alfred T. Mahan avait en son temps estimé que l'avènement du chemin de fer avait donné aux puissances continentales la possibilité d'abolir des distances en unifiant « l'île monde », le *heartland*, compromettant ainsi la position de domination de la puissance maritime d'alors[199]. Toutefois, en 1963, Saul Cohen, un géographe américain publie un ouvrage, *Geography and Politics in a World Divided*, au sein duquel il réfute l'approche de MacKinder ainsi que celle de Spykman[200].

Au final, que l'on adopte l'une ou l'autre des approches, celle, continentaliste, de Halford MacKinder, ou celle, maritimiste, de l'amiral Mahan, la Russie se retrouve inévitablement effacée du cercle des nations pratiquant la haute mer, celle censée conférer un statut de puissance dominante. Pourtant, la fascination de Pierre le Grand pour la mer et la guerre qui l'oppose à la Suède, pousse le tsar à fonder la Marine de guerre russe. Cette Marine de guerre, la Russie n'en pas eu besoin au cours du XVIIe siècle dans la mesure où elle ne

---

[196] Colin Gray, *The Geopolitics of Super Power*, Lexington, the University Press of Kentuky, 1988, p. 15. Cité par Pascal Venier, " Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century ", *art. cit.*

[197] Christian Malis, « Puissance », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit.*, p. 436.

[198] Cédric Chetaille, « De la puissance maritime dans le monde contemporain », *art. cit.*, p. 3.

[199] Christian Malis, « Puissance », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit.*, p. 436.

[200] Le géographe écrit notamment : " *The Free World has become the victim of a myth – the myth of the inherent unity of World Island, given the unity of Heartland in combination with part of the Rimland. An adjunct of the myth is that the sea based powers cannot maintain their position unless complete command over all parts of the Eurasian littoral is maintained. This is the myth that stems from Mackinder's earlier writings and Spykman's rejoinders* ", Saul B. Cohen, *Geography and Politics in a World Divided*, New York, Random House, 1963, p. 59, cité par Pascal Venier , " Main Theoretical Currents in Geopolitical Thought in the Twentieth Century ", *art. cit.*

possède aucune véritable marine marchande[201]. La flotte militaire des tsars gagne par la suite progressivement ses lettres de noblesse en remportant des victoires navales contre la puissance suédoise (Gangut/Hangö en 1714) et contre la puissance ottomane (Tchesmé en 1770, Navarin avec les franco-britanniques en 1827, Sinope en 1853). Il s'agit là des deux puissances qui compromettaient les projets russes d'accès aux mers chaudes.

Ces approches ont été contestées par des historiens et des stratèges qui rappellent que le territoire russe est traversé par de nombreuses rivières et d'immenses fleuves qui ont contribué à imprégner l'élément marin dans l'identité russe[202]. Comme le rappelle Isabelle Facon, « *le premier Etat russe, la Rous 'kiévienne, devait largement sa prospérité et son rayonnement au fait qu'il contrôlait la route commerciale entre la Baltique à la mer Noire* [203] ». L'ancien diplomate moldave Oleg Serebrian rappelle quant à lui que « *la Russie s'est développée en tant qu'Etat fluvial par excellence, le cas des grands centres de commerce russes à l'époque – Kiev, Novgorod, Pskov ou Iaroslavl – étant une preuve irréfutable de la « fluvialité » de la Russie* [204]». Toutefois, il est un fait que la Marine russe n'apparaît que sous Pierre le Grand, et que la Russie doit dès lors rattraper son retard théorique et pratique en matière de navigation sur les mers. D'autre part, il faut attendre les années 1970 pour que la Russie se dote sous le régime soviétique d'une flotte de guerre de haute-mer.

b) Assurer la suprématie de la Russie dans le bassin pontique : une « flotte forteresse » implantée au sein d'une forteresse naturelle

Véritable théâtre de l'expansion russe au XVIIIe siècle, le bassin pontique tend à se muer en frontière au cours du XIXe siècle, en un espace où se fixent les ambitions des uns, les Russes, et les craintes des autres, les Britanniques et les Français principalement, vis-à-vis des velléités expansionnistes des tsars. Le bassin pontique devient dès lors un espace frontière où les intérêts des puissances s'entrechoquent avant de déboucher sur un affrontement, la Guerre de Crimée.

Le bassin pontique, successivement dominé par les Byzantins, les Génois puis par les Turcs, devient un « lac russe » dès la fin du XVIIIe siècle[205]. Sur quels éléments a reposé la

[201] Hubert Bonin, Silvia Marzagalli (dir.), *Négoce, ports et océans (XVIe-XXe siècles), op. cit.*, p. 138.
[202] Hervé Coutau-Begarie, « La Russie et la mer. Sur un « déterminisme » géopolitique », *Hérodote*, n° 47, 4e trimestre 1987, pp. 85-93.
[203] Isabelle Facon, *Russie, les chemins de la puissance, op. cit.*, p. 31.
[204] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique, op. cit.*, p. 30.
[205] Alexandre Maurocordato, représentant de la Porte lors des négociations avec la Russie en 1700, décrit ainsi la mer Noire comme la « *chaste et pure vierge* » ottomane, et affirme alors que « *que son accès ne sera jamais*

maîtrise de cet espace par un acteur qui, en un peu moins de vingt ans, entre 1774 et 1792, s'y est implanté et y a assis sa suprématie *de jure* et *de facto* ? Un acteur, qui plus est, qui n'a pas eu, au cours de l'histoire des décennies précédentes, à appréhender l'élément marin autrement que pour naviguer sur les fleuves qui sillonnent son territoire. Puissance maritime émergente au tournant du XVIIIe et du XIXe siècle, l'Empire russe parvient en l'espace de quelques décennies seulement à rattraper son retard en matière de flotte de guerre, et même à supplanter localement une puissance qui possède une longue et solide expérience de la mer, et de la guerre en mer : l'Empire ottoman. Rappelons-le, au début du règne de Pierre le Grand en 1682, la Russie ne disposait pas de flotte de guerre. Un siècle plus tard, elle annexe la Crimée et fonde une seconde flotte de guerre en mer Noire après avoir remportée des victoires navales contre des puissances qui ont une plus grande expérience de la mer : la Suède en mer Baltique (Gangout, 1714), puis la Turquie en mer Egée (Tchesmé, 1770). Ce retard dans le domaine maritime, l'Empire russe le comble grâce à une importation massive des techniques et du savoir-faire occidental. Cette tendance, promise à de beaux jours en Russie, se manifeste pour la première fois sous le règne de Pierre Ier, avec la Grande ambassade menée par le tsar en Occident. Les deux tournées que le tsar entreprend en Europe occidentale, celle de 1697-1698, puis celle de 1716-1717, doivent permettre non seulement de conclure des alliances dirigées contre la Turquie, mais surtout de rapporter à la Russie « *une impressionnante moisson d'expertises techniques puisées dans tous les génies nationaux et dans tous les métiers* [206]». Comme le rappelle Lucien Bély, ce voyage obéissait bien à deux préoccupations, dont la première était de « *se familiariser avec les techniques occidentales et d'attacher les services d'experts* [207]». Ce « *gigantesque transfert technologique* » sur lequel repose les fondements de la Marine russe s'est avéré efficace, mais trouve cependant ses limites dans l'organisation administrative de la flotte et sa gestion financière, ainsi que dans les carences en équipages formés et expérimentés[208].

La Russie parvient dans la seconde moitié du XVIIIe siècle à défaire la Turquie, puis à la remplacer comme puissance dominante dans le bassin pontique. Dans la première partie du

---

accordé à la navigation étrangère ». André N. Mandelstam, « La politique russe d'accès à la Méditerranée au XXe siècle », R.C.A.D.I., vol. 47, 1934-I, p. 603, cité par Giovanni Distefano, « Le Protocole de Londres du 17 janvier 1871: miroir du droit international », *Journal of the History of International Law*, n° 6, 2004, p. 81.

[206] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit*., p. 68.

[207] Lucien Bély, « Quels enjeux européens pour la Russie au XVIIIe siècle ? », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, Paris, Institut d'études slaves, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2004, p. 23.

[208] Hervé Martin, « Techniques, stratégies et politiques navales : de quelques illusions », *in* Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, André Vauchez, *Horizons marins. Itinéraires spirituels (Ve - XVIIIe siècles)*, vol. II « Marins, navires et affaires », Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 38.

XIXe siècle, puis à partir des années 1870 et jusqu'à la Première guerre mondiale, la flotte de la mer Noire joue un rôle dissuasif grâce au danger qu'elle fait peser sur Constantinople en temps de paix. Elle apparaît par conséquent localement comme un outil militaire et diplomatique crédible, aussi bien offensivement que défensivement. Néanmoins, cet état de suprématie régionale n'a pu être atteint que sous certaines conditions spécifiques qu'il nous faut dès à présent évoquer, avant d'analyser les missions dévolues à la flotte de la mer Noire.

Quelques spécificités du théâtre naval pontique

Avant d'évoquer les éléments spécifiques sur lesquels repose la suprématie navale dans le bassin pontique, il convient de définir la notion de maîtrise d'un espace maritime, et de la rapporter au cas du bassin pontique afin d'en déterminer les principales caractéristiques stratégiques.

Friedrich Ratzel évoquait déjà au début du XIXe siècle toute la puissance que la maîtrise de l'espace maritime peut apporter à un Etat. Le géographe allemand comparait ainsi le contrôle de la mer à un arbre dont « *la faible pousse va se développer vigoureusement au travers de ses ramifications. Au regard des vastes étendues marines, les terres se résument finalement en quelques îles, contraignant les nations à tenir compte de cet élément majeur* [209]». Les spécificités physiques de l'espace maritime influent sur l'utilisation qui en est faite, la géographie et l'exploitation de la mer déterminant également les conditions de sa maîtrise. Sur mer, les notions de front continu ou de position à conquérir et à tenir n'ont guère de sens, et les seuls obstacles sur lesquels s'appuyer sont les îles, les détroits ou les côtes. Néanmoins, tous les littoraux ne se valent pas, tant d'un point de vue militaire qu'économique. La mer est tout à la fois une voie de communication qui permet la circulation des richesses et la projection de la puissance, une source d'enrichissement soit directement via l'exploitation de ses ressources, soit indirectement via les échanges commerciaux. Enfin, elle représente également un obstacle géographique qui se meut dans certains cas en un rempart. La maîtrise d'un espace maritime n'a donc de sens qu'en rapport avec la terre, où se développent les activités économiques, notamment dans les ports, et où siègent les pouvoirs politiques.

[209] Friedrich Ratzel, *Das Meer Als Quelle der Völksgrösse-Eine Politisch-Geographische Studie*, München, Druck und Verlag von R.Oldenbourg, 1900, p. 67, cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, *op. cit.*, p. 100.

La mer Noire constitue avant tout un espace maritime, que l'on considère ses eaux ou les débouchés des plus grands fleuves européens qui s'y jettent[210]. Charles King définit cet espace de la manière suivante :

"*The land and seascape from the Balkans to the Caucasus and from the Ukrainian and Russian steppe to Anatolia*[211]".

La définition fait clairement apparaître l'imbrication entre les dimensions terrestres et maritimes de l'espace pontique, renforcée par le caractère enclavé de la mer Noire. Rappelons ici la définition de la mer enclavée apportée par le spécialiste en stratégie Milan N. Vego :

"*Enclosed seas penetrate deeply into the continent and are connected with the open ocean by a narrow passage.*[…] *An enclosed sea lies wholly within the continental shelf, and is surrounded by a landmass, except for a strait or several straits that connect it to an ocean or another enclosed or semi-enclosed sea* [212]".

D'un point de vue géographique, la mer Noire entre dans la catégorie des *narrow seas* évoquée par le stratège, qui complète cette approche par une définition militaire :

"*In the military meaning of the term, a narrow sea is a body of water that can be controlled from both of its sides*[213]".

Bien que les mers enclavées aient été à travers l'histoire le théâtre d'opérations essentiellement tactiques, il n'en demeure pas moins que l'issue de ces opérations a souvent eu un impact direct sur les opérations menées à terre (Guerre russo-turque de 1877-1878), voire, a revêtu une dimension stratégique (chute de Sébastopol pendant le Guerre de Crimée).

Loin de constituer une spécificité propre à la mer Noire, le milieu marin, fondamentalement inhospitalier, ne peut être militairement occupé au sens classique, et, comme le rappelle Basile Germond ceci « *implique que l'importance stratégique de la mer ne*

[210] Le Danube, le Dniepr et le Dniestr se jettent dans la mer Noire.
[211] Charles King, « The Wider Black sea Region in the Twenty-First Century », *art. cit.*, p. 1.
[212] Milan N. Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, *op. cit*., p. 5.
[213] *Ibid*., p. 7.

se comprend qu'à travers son rapport avec la terre [214]». Aussi, les actions navales sont envisagées en fonction de leur impact sur la situation à terre. L'amiral américain Alfred Thayer Mahan a, comme nous l'avons évoqué, consacré son ouvrage phare à démontrer que c'est de la maîtrise des mers que découle la puissance d'une nation, comme le souligne la citation suivante extraite de *The Influence of Sea Power upon History* :

"*Control of the sea by maritime commerce or naval supremacy means predominant influence in the world…* [and] *is the chief among the merely material elements in the power and prosperity of nations*[215]".

L'expression *Sea Power*, apparue en 1849, désignait une nation disposant d'une puissance naval considérable[216]. L'amiral Mahan approfondit cette première approche et propose le concept de « command of the sea », où la supériorité maritime acquise par un acteur va de pair avec la capacité qu'a ce dernier à remporter des batailles navales décisives. En ce sens, il convient d'envisager le terme de maîtrise d'un espace maritime dans un sens stratégique, et non dans une acception purement technique ou organique. Comme le rappelle Hervé Coutau-Bégarie, la maîtrise stratégique, en tant que concept, s'applique d'abord aux espaces maritimes : « *on parlait de maîtrise des mers, expression employée épisodiquement dès le XVIIIe siècle, et qui s'impose au XIXe siècle* [217]». Pour le stratège, les critères de la maîtrise sont rencontrés lorsqu'une puissance « *a détruit la force principale adverse* » ou lorsque par l'action qu'elle exerce, elle la contraint à rester dans ses ports et à refuser le combat[218]. L'historien naval et géostratégiste britannique Sir Julian Stafford Corbett a cherché à théoriser la guerre navale[219]. Dans la seconde partie de *Some Principles of Maritime Strategy*, il apporte des éléments de définition en commençant par rappeler un fait : un espace maritime ne peut être conquis et tenu tel que peut l'être un territoire terrestre :

"*In the first place, « Command of the Sea » is not identical in its strategical conditions with the conquest of territory*. […] *You cannot conquer sea because it is not susceptible of*

[214] Basile Germond, *Les forces navales européennes dans la période post-guerre froide*, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 18-19.
[215] Alfred T. Mahan, cité par Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, *op. cit*., p. 52.
[216] Milan N. Vego, « On Naval Power », *Joint Force Quaterly*, n° 50, 3d quarter 2008, p. 8.
[217] Hervé Coutau-Bégarie, « Maîtrise », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit*., p. 340.
[218] *Ibid*.
[219] Julian Stafford Corbett (1854 –1922) est un historien naval. Son ouvrage phare, *Some Principles of Maritime Strategy*, est publié pour la première fois à Londres en 1911.

ownership, at least outside territorial waters. You cannot, as lawyers say, « reduce it into possession, » because you cannot exclude neutrals from it as you can from territory you conquer. In the second place, you cannot subsist your armed force upon it as you can upon enemy's territory[220]".

Pour l'historien britannique, qui préfère au *command of the sea* mahanien le *control of the sea*, concept dont il est l'inventeur, la maîtrise de l'environnement maritime s'exprime d'abord dans la capacité qu'a un acteur à en contrôler les voies de communication[221]. Cette maîtrise revêt en outre un double contenu positif et négatif. Le contenu positif consiste en la grande liberté de manœuvre qu'autorise le milieu maritime en offrant des moyens de communications qui impactent la vie économique d'un Etat, surtout celle des Etats que l'auteur qualifie de « *maritime State* ». Le second contenu est négatif dans la mesure où le contrôle des routes maritimes peut également se transformer en barrières érigées par un Etat pour entraver, par des moyens de pression militaires, la liberté d'un autre Etat. Il s'agit en fait pour un acteur d'interdire ou de limiter l'usage de l'espace maritime à un autre acteur tout en conservant ses propres capacités à utiliser cet espace dans le but d'atteindre des objectifs stratégiques. Plus généralement, nous pouvons considérer qu'un acteur possède la maîtrise d'un espace maritime dès lors qu'il est en mesure de l'utiliser à des fins politiques. Cette définition se rapproche de celle fournie par la doctrine militaire britannique selon laquelle une puissance maritime, celle qui prétend à la maîtrise d'un environnement maritime, dispose du pouvoir d'exercer une influence politique, militaire et économique à travers sa capacité à utiliser la mer[222]. L'acteur qui subit alors le *control of the sea* d'un autre acteur ne dispose alors plus que d'une unique forme d'utilisation de l'espace maritime : la guerre de course, et le harcèlement des lignes de communication de son adversaire par des actions violentes et brèves. Toutefois, comme le rappelle Hervé Coutau-Bégarie, cette stratégie de substitution possède ses limites car il n'existe « *guère d'exemples dans l'histoire de guerre de course qui ait procuré des résultats décisifs* [223]». Le capitaine Victor G. Addison, dans un article publié dans la revue *Proceedings* de l'US Naval Institute, poursuit le raisonnement du britannique Julian Corbett pour le moduler et lui apporter une acception plus contemporaine. Le marin américain rappelle que le *control of the sea* ne doit pas être une fin en soi, mais un moyen de

[220] Julian Corbett, *Some principles of maritime strategy*, Londres, 1911, pp. 91-92.
[221] "*Command of the sea, therefore, means nothing but the control of maritime communications, wheter for commercial or military purposes*". *Ibid*., p. 92.
[222] Cité par Cédric Chetaille, « De la puissance maritime dans le monde contemporain », *art. cit.*, p. 1.
[223] Hervé Coutau-Bégarie, « Maîtrise », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 340.

mener des opérations aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre pour obtenir des effets sur une situation donnée à terre. En ce sens, le contrôle d'un espace maritime de façon totale et permanente n'étant pas possible, il convient plutôt d'opter pour une maîtrise plus réaliste car limitée dans l'espace et dans le temps, en fonction des buts stratégiques assignés. Cette mutation du concept du *control of the sea* aboutit au *sea control*, plus contemporain. La définition apportée par le capitaine, fortement imprégnée des réflexions britanniques, est alors la suivante :

"*Sea control is the condition in which one has freedom of action to use the sea for one's own purposes in specified areas for specified periods of time and, where necessary, to deny or limit its use to the enemy* [224]".

A ce stade de sa réflexion, le capitaine opère une distinction entre deux espaces maritimes spécifiques, les littoraux et les « eaux bleues », tout en réintégrant à son raisonnement le concept mahanien de bataille navale décisive :

"*In blue water, sea control challenges are likely to come from enemy fleets with naval objectives focused, in the spirit of Mahan, on decisive battle. In the littorals, sea control challenges are often asymmetric in nature, with military objectives, such as establishing a sea base or conducting an amphibious landing, tied to the broad context of influencing events on shore*[225]".

Enfin, comme le rappelle Basile Germond, la liberté de manœuvre autorisée par la maîtrise d'un espace maritime doit encore être nuancée puisqu'il demeure en dernier ressort des obstacles d'ordre météorologique (tempêtes, vents) et des contraintes physiques telles que les hauts fonds[226]. En mer Noire, ces éléments doivent particulièrement être intégrés à notre raisonnement. La mer d'Azov présente une profondeur maximale de 10 mètres et, comme l'indique Jean-Louis van Regemorter dans sa thèse consacrée au commerce pontique, durant la belle saison, les épais brouillards qui couvrent les eaux de la mer Noire pendant six mois de l'année, contribuent à ce que, encore à la fin des années 1810, peu de marins occidentaux ne

[224] Victor G. Addisson, « Got Sea Control ? », *Proceedings Magazine*, March 2010, vol. 136, Published on *U.S. Naval Institute* (http://www.usni.org), pp. 1-2.
[225] *Ibid*., p. 2.
[226] Basile Germond, *Les forces navales européennes …*, *op. cit*., p. 19.

s'aventurent au-delà du Bosphore pendant la mauvaise saison[227]. Comme nous le verrons ultérieurement, la flotte russe de la mer Noire exerce dans le bassin pontique au cours de la première moitié du XIXe siècle un *control of the sea* qui en fait localement la puissance navale dominante. Cette domination paraît d'autant plus nette qu'elle s'exprime aussi bien au niveau de l'état des forces navales considérées dans la région qu'au niveau juridique.

Il existe un autre aspect lié au *control of the sea* : la dimension dissuasive qu'inspire le déploiement d'une puissante flotte de guerre. Cette forme de dissuasion conventionnelle, par opposition à la dissuasion nucléaire anachronique dans le cas considéré, joue notamment pleinement son rôle dans un espace maritime fermé comme la mer Noire. Donnons d'abord quelques éléments qui structurent cette dissuasion. L'entretien d'une puissante flotte mettant en œuvre un *control of the sea* par un Etat annule l'espoir chez un concurrent d'obtenir une victoire rapide et peu onéreuse. En outre, en cas de décision entrainant néanmoins l'ouverture des hostilités, y compris en jouant sur l'effet de surprise pour tenter de compenser le déséquilibre de forces, le *control of the sea* favorise chez celui qui le détient la possibilité de mettre en œuvre une seconde frappe capable de provoquer des pertes intolérables chez son agresseur[228]. Néanmoins, cet aspect dissuasif doit être nuancé. Le cas de la guerre de Crimée fournit un exemple d'un *control of the sea* local qui n'a pourtant pas empêché celui qui le détenait, l'Empire russe, de perdre la guerre. La Marine impériale russe, rappelons-le, est la principale puissance navale pontique jusqu'au 30 novembre 1853, date à laquelle elle détruit la flotte ottomane en rade de Sinope, devenant ainsi l'unique puissance navale en mer Noire. Malgré cet atout, et l'existence de puissantes fortifications à Otchakov, Sébastopol et Kertch, l'effet dissuasif est nul comme le prouve l'irruption de la flotte franco-britannique en mer Noire en 1854. L'exercice d'un *Control of the Sea* russe, même défensif, n'a pas pu empêcher la coalition occidentale de se rendre maîtresse du théâtre pontique, et d'y exercer par la suite un *Control of the Sea* offensif. L'effet dissuasif que pouvait inspirer la flotte russe à un adversaire comme l'Empire ottoman prévalait dans un espace clos ; l'irruption d'un pondérateur comme la flotte franco-britannique compromet la supériorité navale russe qui s'exerce en mer Noire sur les dernier mois de l'année 1853. Seule la maîtrise et la fortification des Détroits par l'Empire russe lui auraient assuré la suprématie en mer Noire face à une flotte hostile. Mais une fois encore, il s'agit d'une réponse continentale destinée à répondre à une menace navale. Toutefois, dès la fin du XIXe siècle, les Britanniques s'inquiètent de

[227] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, thèse université Paris I, 1982, t. 1, p. 6.
[228] John J. Mearsheimer, "A strategic misstep. The Maritime strategy and deterrence in Europe", *International Security*, vol. 11, n° 2, Fall 1986, pp. 5-8.

l'accroissement du potentiel naval russe en mer Noire : d'après leurs estimations, la flotte russe est capable d'opérer un coup de force sur les Détroits et Constantinople en l'espace de 10 jours, depuis la mobilisation et l'embarquement des troupes, jusqu'à leur débarquement et leur projection vers les Dardanelles[229]. La Grande-Bretagne est dès lors obligée de concentrer ses forces navales à l'entrée des Dardanelles dès la fin des années 1890 afin de se livrer à son tour à une action dissuasive qui contribue à instaurer une équilibre dont Constantinople est l'épicentre.

L'amiral Gorchkov apporte en 1976 à la flotte soviétique sa doctrine d'emploi en temps de paix[230]. Parmi les missions qui lui sont assignées, demeure celle d'exercer une forme de dissuasion également conventionnelle sur les eaux du globe. Le commandant en chef des forces navales soviétiques écrit ainsi :

« *Le bâtiment qui apparaît à l'horizon, présente une menace réelle* (…).

L'opération de démonstration de la flotte, dans de nombreux cas, va de pair avec un but politique, ce n'est pas pour faire la guerre, mais seulement pour montrer sa puissance potentielle et diminuer le risque de commencer une opération militaire.

De cette façon, la flotte est toujours l'outil de la politique de l'Etat, la forteresse diplomatique importante des temps de paix. Cette efficacité est inhérente à la nature de la Marine de guerre : le haut niveau continu de préparation à la guerre, sa mobilisation et sa capacité dans un temps très court de concentrer sa force dans une zone déterminée de l'océan [231]».

Un autre élément qui doit être par ailleurs pris en considération dans l'évaluation du *control of the sea* exercé par une puissance est le régime juridique qui s'applique à l'espace maritime considéré. En mer Noire, la question juridique se pose avec d'autant plus d'acuité qu'elle concerne non seulement la souveraineté des Etats sur les eaux pontiques, mais elle porte également sur l'accès au bassin lui-même *via* le détroit du Bosphore et celui des Dardanelles.

---

[229] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6205: Foreign Office, confidential Print, Russia & Turkey, Memo, Defences of Bosphorus (and power of Russia to effect a coup de main. Russian Force in Black Sea, &c.), *Memorandum on the Defences of the Bosphorus*, mai 1892, p. 10. Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité de la flotte russe en Méditerranée après 1871.

[230] Voir dans le second tome la section consacrée à l'activité de la flotte soviétique en méditerranée lors de la période 1945-1991.

[231] Сергей Георгиевич Горшков, *Морская Мощь Государства*, Москва, Воеиздат, 1976 (Serguei Gueorguiïevitch Gorchkov, *Les capacités navales de l'Etat*, Moscou, Editions militaires, 1976), p. 366.

Quel régime juridique s'exerce sur les eaux de la mer Noire ? Avant que des traités, principalement russo-turcs, ne viennent régler en partie cette question, d'autres formes d'exercice de souveraineté s'appliquaient aux eaux du bassin pontique. Ainsi, comme le rappelle Didier Ortolland, « *il était déjà admis à l'époque que les Etats pouvaient exercer un contrôle sur certains espaces maritimes tels que les détroits, les baies ou les zones côtières à portée de vue ou de canon* [232]». Cette notion de contrôle contribuait ainsi à placer certains espaces maritimes tels que les estuaires ou les baies sous le contrôle direct des Etats, qui peuvent « *dès le XVIIIe siècle, exercer également* [leurs] *souveraineté sur une zone côtière adjacente appelée « mer territoriale ». Cette mer territoriale est alors limitée à la portée maximale des canons, évaluée à 3 milles marins* [233]». Le bassin pontique constitue un espace original au sein duquel le droit ottoman a d'abord réglementé la navigation. Cette situation a été rendue possible par le caractère fermé de la mer Noire et le contrôle qu'exerçaient depuis 1453 les Turcs sur la circulation dans les Détroits suite aux conquêtes réalisées par Soliman le Magnifique aux dépens de l'Empire byzantin[234]. Les navires étrangers ne se voyaient octroyer que ponctuellement des droits de navigation à titre exceptionnel, comme ce fut le cas pour certains marchands vénitiens entre 1479 et 1540. Toutes avantageuses qu'elles furent, les capitulations que François Ier reçoit du sultan en 1535 n'autorisent pour autant pas les navires français à naviguer en mer Noire ; il en est de même pour les Britanniques (1579) et les Hollandais (1612)[235]. L'arrivée d'un concurrent, la Russie, sur les côtes septentrionales du bassin pontique change la donne et contribue en un peu moins d'un siècle à faire disparaître le principe de fermeture totale des Détroits aux navires non ottomans. Pierre le Grand tente dès 1699 de négocier lors du traité de Karlowitz (26 janvier 1699) un droit de navigation pour l'embryonnaire marine russe située en mer Noire, ce que le Sultan lui refuse. Il faut donc attendre le traité russo-turc de Kutchuk-Kaïnardji (1774) et son article 11 pour voir un texte diplomatique consacrer « *la liberté de passage et de navigation pour la marine marchande russe en en faisant une obligation et non pas une permission accordée par le Sultan* [236]».

[232] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes. Frontières, énergie, pêche et environnement*, *op. cit.*, p. 1.
[233] *Ibid*.
[234] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 740.
[235] *Ibid*., p. 741.
[236] Art. 11 : « *Pour la commodité et l'avantage des deux Empires, il y aura une navigation libre et sans obstacle pour les vaisseaux marchands appartenant aux puissances contractantes, dans toutes les mers qui baignent leurs terres; la Sublime Porte accorde aux vaisseaux marchands russes un libre passage de la mer Noire dans la Méditerranée et réciproquement de la Méditerranée dans la mer Noire comme aussi d'entrer dans tous les ports et havres existants ou sur les côtes de la mer ou dans les passages et canaux qui joignent ces mers* ». En revanche, le texte ne mentionne pas le cas des navires de guerre. Voir *Ibid*., p. 741.

Seule la mer territoriale et les espaces contigus relèvent du droit souverain des Etats riverains selon les zones considérées. La mer Noire apparaît dès lors comme un espace de grande liberté à double titre : elle procure, en tenant compte des contraintes physiques et météorologiques, une grande liberté de manœuvre comme tout espace maritime, et elle a l'avantage d'un espace de grande liberté juridique. Ce dernier avantage est d'autant plus vrai que, sur l'ensemble de la période moderne, seules deux principales puissances navales riveraines y sont en concurrence : l'Empire russe et l'Empire ottoman.

Cette première analyse nous conduit à considérer un sous-espace particulier au sein de de l'ensemble des espaces maritimes : celui de la mer territoriale et de la zone contigüe. Appelée également « eaux brunes », il s'agit, selon Didier Ortolland, des « *eaux intimement liées au territoire sur lesquelles l'Etat exerce normalement les mêmes prérogatives que sur la terre ferme*[237] ». Etant données ses contraintes d'ordre physique, la haute mer ne peut faire l'objet d'une occupation continue et efficace par un Etat comme nous l'avons démontré auparavant. Il en va autrement des espaces côtiers qui revêtent une importance stratégique particulière. Il s'agit de l'unique lieu où une puissance maritime est en mesure de contrôler les activités maritimes d'une autre puissance. Rappelons ici les principes du *control of the sea* édictés par Sir Julian Corbett :

"*General command is secured when the enemy is no longer able to act dangerously against our line of passage and communication or to defend his own, or (in other words) when he is no longer able to interfere seriously with our trade or our military or diplomatic operations. This condition exists practically when the enemy is no longer able to send squadrons to sea* [238]".

Localement, la maîtrise des mers s'exprime lorsqu'une puissance est en mesure de prévenir toute activité ennemie susceptible d'interférer ou de compromettre ses communications vers d'autres théâtres d'opération. Cette maîtrise peut être, toujours selon l'historien britannique, temporaire ou permanente.

Dans le premier cas, elle dépend du temps nécessaires pour atteindre les objectifs assignés au commandement de la puissance disposant du *control of the sea*. Dans le second cas, la maîtrise de l'espace maritime repose sur le temps nécessaire à l'ennemi pour reconstituer ses capacités navales dès lors que celles-ci ont été détruites. Si cette

[237] *Ibid*., p. 2.
[238] Julian Corbett, *Some principles of maritime strategy, op. cit.*, p. 91.

reconstitution apparaît comme trop éloignée dans le temps, le facteur naval devient dès lors secondaire, entrainant une maîtrise permanente « virtuelle » de l'espace maritime[239]. Dans un cas comme dans l'autre, le rôle des espaces littoraux et la maîtrise des « eaux brunes » apparaissent comme primordiaux : c'est au sein de ces espaces que se trouvent les infrastructures commerciales et militaires, ainsi que le pouvoir politique. Comme le rappelle Basile Germond, « *qu'il s'agisse d'actions à la base dirigées contre la terre (bombardements), d'actions contre le commerce (guerre de course), de défense côtière ou même de pur combat naval* [240]», les activités navales impactent systématiquement la situation à terre. Lorsque l'on considère l'ensemble des batailles navales d'escadre qui se sont déroulées en mer Noire, on constate que toutes ont eu lieu à proximité immédiate des côtes, à l'image de plus emblématique d'entre elles : celle qui eut lieu à Sinope (1853) entre la flotte russe et la flotte ottomane. Plus tard, lors de la guerre de Crimée (1853-1856), le sort de la flotte russe de la mer Noire se joue sous les murs de Sébastopol assiégée par les armées coalisées françaises, britanniques et turques. Enfin, lors de la Première guerre mondiale, les actions menées par les deux submersibles allemands passés sous commandements turcs, bâtiments qui représentent alors les seuls éléments hostiles véritablement opérationnels contre la Russie dans le bassin pontique, sont dirigées contre les installations côtières russes, et tendent à perturber pour un temps les lignes de communications de la flotte impériale[241].

Revenons maintenant au théâtre naval de la mer Noire. Dans le bassin pontique, les « eaux brunes » revêtent une dimension stratégique d'autant plus importante que l'espace maritime considéré est enclavé et limité : 461 000 km² de superficie avec la mer d'Azov. Du Nord au Sud, la distance entre le port criméen de Sébastopol et le port turc de Sinope n'est que de 248 milles marins[242], soir une journée en mer à une vitesse moyenne de 10 nœuds. D'Est en Ouest, la route maritime entre Varna en Bulgarie et le port géorgien de Poti mesure 658 milles marins[243] en ligne droite, distance qui s'accomplit en un peu moins de trois jours à une vitesse moyenne de 10 nœuds également. Le littoral de la mer Noire représente plus de 4 000 km de côtes[244], dont la partie orientale, le littoral caucasien, longue d'environ 500 km, est essentiellement montagneuse et présente peu de sites propices au développement d'activités commerciales et militaires. Enfin, le bassin pontique dispose de peu d'îles ; les

[239] *Ibid*.
[240] Basile Germond, *Les forces navales européennes…*, *op. cit.*, p. 19.
[241] Igor Delanoë, « Le bassin de la Mer Noire, un enjeu de la Grande guerre en Méditerranée », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, décembre 2010, pp. 75-91.
[242] Soit 459 km.
[243] Soit plus de 1 200 km.
[244] Sayhan Topcuoglu, « Ecologie de la mer Noire. Etude de la pollution du milieu marin en Turquie », *Bulletin AIEA*, 42/4, 2000, p. 12.

deux principales sont l'île aux Serpents (ou île de Zmiynyy) à environ 20 milles nautiques à l'Est du delta du Danube, et l'île de Berezan à l'embouchure du Dniepr. L'absence d'îles nombreuses, ou d'îles occupant une place stratégique au sein du bassin pontique, tout comme Malte occupe par exemple une place de verrou au centre du bassin méditerranéen, contribue à renforcer la dimension stratégique des littoraux de la mer Noire. La Crimée occupe une place prépondérante dans cet espace par sa situation, presqu'au centre géographique du bassin pontique, ce qui procure une forme d'insularité à sa pointe Sud, là où les Russes implantent la base navale de Sébastopol[245]. Le capitaine Victor G. Addison conclut ainsi son analyse sur le *Sea control*, en s'appuyant notamment sur les réflexions de Sir Julian Corbett :

"*Sir Julian Corbett was right: to support joint force, national, and even international objectives, we must operate in the littorals. For powerful navies, the most difficult aspect of operating in the littorals is acquiring the necessary mindset and realizing that the default sea-control level is "opposed."* […]*Littoral sea control, therefore, needs to be assessed, not assumed, as an important component of campaign design. Powerful navies may not particularly like the idea of operating in the littorals, but it's where the jobs are*[246]".

L'exercice du *control of the sea* au sein d'une mer enclavée comme la mer Noire suppose en particulier la maîtrise des « eaux brunes » et du littoral considéré, tant la proximité avec les côtes demeure omniprésente pour une flotte. D'où le développement d'infrastructures de défenses côtières et le rôle particulier que jouent les garde-côtes.

Cette question de la maîtrise des mers fermées se trouve à l'origine de la pensée navale russe. Outre ses côtes septentrionales prises dans les glaces la majeure partie de l'année, la Russie n'a accès pour sa navigation qu'à trois mers, la mer Baltique, la mer Noire et la mer du Japon, toutes fermées ou verrouillées par des détroits tenus par d'autres nations. Dès lors, la pensée navale d'un Etat continental comme la Russie s'est forgée autour de l'utilisation qu'elle pourrait faire de ces mers fermées pour se protéger tout en y développant sa puissance. Envisagée d'abord comme des forteresses naturelles devant protéger la Russie contre d'éventuels agresseurs, les mers fermées jouent également le rôle de fenêtre pour l'expansion russe dans l'océan mondial, et en ce sens, doivent être sanctuarisées. En ce sens, les mers fermées s'inscrivent au cœur de la pensée navale russe défensive dont le géographe russe Piotr

[245] Voir *infra* la section consacrée à la Crimée et à Sébastopol dans la partie I.
[246] Victor G. Addisson, « Got Sea Control ? », *Proceedings Magazine, art. cit.*, p. 7.

Petrovitch Semionov Tian Chanskiï[247] est un des pères fondateurs. Dans son ouvrage consacré à la géographie politique, il démontre que l'un des avantages de la Russie est de disposer d'un accès direct à ces trois mers, avant de pointer l'un de ses principaux points faibles : l'immensité du territoire russe et l'absence d'un bon réseau desservant les périphéries maritimes de l'Empire[248]. L'isolement des côtes des mers fermées, particulièrement vrai en mer Noire et en Extrême-Orient, accentue davantage leur représentation en tant que bastion russe sur la périphérie de l'Empire. La posture stratégique défensive russe est critiquée par le stratège américain Alfred Mahan qui dénonce l'idée d'affecter une flotte à la défense de chacune des forteresses maritimes baltiques, pontiques et extrême-orientale :

« *Il est intéressant de noter que cette conception prédominante de l'utilité d'une flotte pour défendre les places fortes, reflète bien le tempérament national, car à quoi répond l'idée d'une flotte par place forte ? A une idée défensive. A quoi répond l'idée d'une flotte mobile ? A une idée offensive. Dans quel genre de guerre les Russes se sont-ils montrés les plus aptes ? A la guerre défensive. Sans doute la Russie a eu son Souvorov, mais c'était en 1812. En Crimée, ou encore en 1904-1905 elle pencha pour la défensive. Grâce à sa forte masse territoriale, et à sa nombreuse population, elle peut se laisser frapper par l'ennemi, sûre que, en vertu même de cette masse, elle pourra survivre. Du point de vue militaire, la Russie n'est pas entreprenante* [249]».

Cette représentation datant de la fin de l'époque impériale se confirme également durant la période soviétique au cours de laquelle la maîtrise des mers fermées s'érige en préalable sécuritaire. Au cours des années 1920, l'URSS, consciente de la faiblesse de son outil naval, décide d'accentuer le volet défensif en constituant une flotte d'eaux brunes destinées avant tout à protéger ses approches côtières. Cette approche de la représentation et de l'utilisation de la Marine se démarquait de ce qu'avait été la Marine impériale russe, qui avant la bataille navale de Tsushima accomplissait des évolutions dans l'océan mondial, et ne se cantonnait pas à apporter un appui aux troupes terrestres. Elle déplaçait ainsi le périmètre

[247] Piotr Petrovitch Semionov Tian Chanskiï (1827-1914). Il rédige notamment un dictironnaire géographique et stratégique de l'Empire russe en cinq tomes entre 1863 et 1885.

[248] Вениамин Петрович Семенов-Тян-Шанский, *О могущественном территориальном владении применительно к России. Очерк политической географии*, Санкт-Петервург, 1915 (Piotr Petrovitch Semionov Tian Chanskiï, *De la puissance territoriale en ce qui concerne la Russie. Essai sur la géographie politique*, Saint-Pétersbourg, 1915), voir pp. 433-438. Cité par N.A.Nartov, *Geopolitika*, Moscou, Yuniti, 1999, p. 108.

[249] Alfred Thayer Mahan cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique, op. cit.*,p. 235.

défensif de l'Empire qui se cantonnait traditionnellement le long des côtes russes à l'océan mondial. Les débats qui agitent l'élite navale en Russie dès les années 1920 portent sur la nature de la flotte et sa doctrine d'emploi. Comme nous le verrons, la *jeune école*, qui prône un retour aux missions de protection et de maîtrise des littoraux, triomphe : le premier plan de construction navale soviétique prévoit dès la fin des années 1920 l'édification d'une puissante composante sous-marine ainsi que la mise à l'eau de torpilleurs destinés à assurer à l'URSS la maîtrise de ses approches côtières[250]. La mise en œuvre de la reconstitution de la flotte trouve un cadre théorique avec la théorie de la *Small War at Sea*, officiellement adoptée en tant que doctrine navale d'emploi de la flotte en 1930, et qui influence l'ensemble des planifications opérationnelles soviétiques pendant une grande partie des années 1930[251]. Selon cette doctrine, les forces navales de l'URSS sont envisagées comme étant un corps relevant de l'Armée rouge, et dépendent par conséquent du commandement terrestre. Leurs zones de compétences sont restreintes aux eaux brunes, aux fleuves et aux mers intérieures de l'URSS, où elles doivent apporter leur soutien aux opérations de l'Armée rouge. En mer Noire, la mise en œuvre de cette la *Small War at Sea Theory* se traduit par la multiplication des entrainements aux opérations amphibies, en particulier dans le secteur d'Otchakov, aux opérations de contre-débarquements, en particulier en Crimée, et par la fortification des approches du littoral caucasien[252].

Au cours des années 1920, la Marine soviétique parfait essentiellement deux types d'opérations qui traduisent à la fois sa posture profondément défensive et la faiblesse de l'outil naval : le combat contre les forces navales hostiles, et l'assistance aux opérations de l'Armée rouge sur le littoral. Ce n'est que dans la seconde moitié des années 1930 que l'URSS abandonne la *Small War at Sea* pour envisager la constitution d'une flotte océanique qui ne voit pas le jour avant l'éclatement de la Seconde guerre mondiale. La mobilisation des ressources pour protéger les littoraux des mers fermées renvoie la Russie à sa posture stratégique navale fondamentalement défensive telle qu'elle est exprimée ci-après par un analyste soviétique en 1974 :

« *Le contrôle d'une mer fermée entraîne une diminution importante du risque d'une attaque ennemie, on peut donc réserver une grande partie de l'armée et de la PVO (force de*

[250] Voir dans le tome II la section consacrée aux constructions navales soviétiques entre 1922 et 1953.
[251] Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, New-York, Routledge, 2001, p. 29.
[252] *Ibid*.

défense anti-aérienne) à d'autres utilisations opérationnelles et stratégiques. En revanche, le manque de ce contrôle exige la division de ses forces pour la défense côtière.

Le contrôle durable d'une mer fermée permet de diminuer le nombre et les moyens de défense des forces navales dans cette zone, et d'utiliser cette force dans n'importe quelle autre zone. Au contraire, le manque d'un tel contrôle, entraîne le détournement d'une grande force navale pour combattre dans la mer fermée [253]».

Dès lors, à ce stade de notre réflexion et en tenant compte des spécificités géographiques du bassin pontique, nous pouvons proposer des critères qui déterminent la suprématie navale en mer Noire :

- En temps de paix, une politique cohérente de mise en valeur et d'aménagement du littoral pontique doit procurer à la puissance qui prétend au *leadership* pontique de solides infrastructures côtières. L'installation de puissants dispositifs de défense côtière revêt un rôle particulier.
- Etant donné la superficie considérée, la possession d'une majeure partie des côtes, et donc d'une grande interface maritime devient un atout car elle permet de surveiller les mouvements des autres flottes, et le cas échéant, de prévenir une attaque. La qualité du dispositif de surveillance renvoie également au premier critère et suppose donc un maillage efficace du littoral par des dispositifs de surveillance.
- La possession de la Crimée, et plus précisément l'utilisation du site d'Akhtiar, procure à la flotte qui la possède un avantage certain sur le théâtre de la mer Noire car la situation de ce site, au centre géographique du bassin pontique, permet à la flotte qui y mouille d'atteindre n'importe quelle partie du littoral de la mer Noire en un minimum de temps tout en lui procurant un des port en eau profonde les plus sûrs du monde.
- En temps de guerre, étant donné la superficie réduite du théâtre, la majorité des opérations menées par les forces navales sont d'ordre tactique[254].

[253] V. Shlomin « Gospodstvo Na Zakrytyh Morjh » (« Le contrôle de la mer fermée »), *Voennaja Myslj*, n° 2, 1974, p. 51. Cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique, op. cit.*, p. 223.

[254] "*To conclude, because of the small size of the area and the short distances involved, most actions of naval forces and aircraft in a typical narrow sea will be tactical in character*". Milan N. Vego, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas, op. cit.*, p. 144.

En temps de guerre, le mode opérationnel des forces navales opérant en mer fermée doit notamment être le suivant :

- Assurer la défense maritime des côtes.
- Mettre en œuvre des opérations amphibies afin de soutenir les troupes terrestres qui opèrent le long du littoral.
- Soutenir l'aviation et l'artillerie côtières dans les opérations offensives et défensives.
- Mettre en œuvre un blocus maritimes des côtes.
- Assurer la protection et la sécurité des lignes de communications maritimes, notamment entre le théâtre des opérations et les bases navales.
- Détruire les forces navales hostiles sur mer et dans les bases et points d'appui côtier.
- Détruire les forces hostiles à terre.

Après avoir évoqué les spécificités géographiques du bassin pontique et leur impact sur l'acquisition de la suprématie navale en mer Noire, il convient à présent d'aborder plus en profondeur l'évolution de la stratégie navale en Russie. Car, comme il existe une stratégie maritime qui prévaut en temps de paix, tout Etat qui dispose d'une flotte de guerre doit également se doter d'une stratégie navale qui s'applique en temps de guerre.

c) Quelle stratégie navale pour quelle flotte russe ?

Alors que le commerce est l'enjeu de toute stratégie maritime en temps de paix, en temps de guerre, la stratégie navale doit apporter la suprématie sur les mers. Le dictionnaire de stratégie de Thierry de Montbrial nous apprend que « *la stratégie navale comporte traditionnellement trois volets : la guerre d'escadres, qui vise à détruire la flotte militaire de l'adversaire ; la guerre de course, qui prend pour cible sa flotte marchande ; la guerre des littoraux, enfin, qui consiste à bombarder ses côtes ou à y débarquer* [255] ». Dans la mesure où la pratique de la guerre d'escadre tend à disparaître au cours du XIXe siècle, et trouve son dernier avatar avec la bataille du Jutland[256], seul l'Empire russe y aura été confronté, à son avantage (Tchesmé, Sinope) ou à ses dépens (Tsushima), ce qui n'a pas été le cas de l'URSS

[255] Martin Motte, *« Stratégie maritime », in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.* , p. 561.
[256] 31 mai – 1er juin 1916. Cette bataille oppose la Royal Navy à la Marine impériale allemande en mer du Nord, au large de la péninsule danoise du Jutland.

qui n'a pas eu, et n'aurait pu livrer de grandes batailles navales du type de celles qu'a eu à affronter l'US Navy dans le Pacifique (Midway).

Assez logiquement, les tsars, puis les dirigeants soviétiques, ont privilégié le développement d'une puissante armée continentale dans la mesure où, historiquement, la Russie n'a jamais eu à combattre un envahisseur venu des mers, mais uniquement des invasions terrestres, depuis la Horde d'Or au début du XIIIe siècle, jusqu'à l'invasion nazie de 1941. Maîtres du cœur de l'*Heartland*, ce vaste territoire eurasiatique, les Russes n'ont pas eu à mettre en œuvre la théorie de Sir Walter Raleigh : « *Quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ; quiconque contrôle le commerce mondial contrôle les richesses du monde, et conséquemment le monde en soi* [257] ». L'outil naval apparaît donc comme secondaire dans la pensée stratégique russe qui ne lui accorde guère de place[258], d'autant plus que les flottes russes stationnées en mer Baltique et en mer Noire sont mouillées dans des mers fermées par des Détroits. Lors de la Première guerre mondiale, les flottes russes restent enfermées en mer Baltique et en mer Noire, et ne jouent par conséquent qu'un rôle perturbateur dans le conflit en perdant toute importance stratégique.

Du fait de l'immensité de son territoire et de l'écartèlement de ses quatre flottes de guerre, la Marine russe doit plus que toute autre Marine tenir compte de l'ubiquité des flottes ennemies, et donc du principe d'incertitude concernant l'apparition de forces navales ennemies au voisinage de ses côtes. Cet élément tend à conforter la vocation première de l'outil naval russe comme une flotte de protection des approches du territoire. D'une certaine manière, la France a connu une situation similaire liée à l'existence d'une double interface maritime méditerranéenne et atlantique. En créant les flottes du Ponant et du Levant, Richelieu gravait dans le marbre de la stratégie maritime et navale française cette dualité, tout en instituant également une diminution du potentiel naval du royaume, avec un écartèlement des hommes et des moyens. La jonction des deux flottes signifiait automatiquement le dégarnissement de l'une des deux interfaces, et le risque d'être bloqué à Gibraltar par les positions britanniques.

Au cours de l'époque impériale, la Marine de guerre russe n'a pas, à la différence des marines britanniques, française ou hollandaises, à protéger des routes maritimes qui s'avèrent vitales pour les échanges de la Russie. Le pays est immense, riche, et semble pouvoir vivre en

[257] Sir Walter Raleigh (1554-1618) est un navigateur et explorateur anglais. Il défend notamment une approche offensive de la stratégie navale britannique, ce qui le mène à combattre l'Espagne, principale puissance navale du XVIe siècle. Il mène ainsi un raid aux Açores en 1592, en Guyane en 1595, et à Cadix même en 1596.
[258] Isabelle Facon, Jean-Marie Mathey, « La politique maritime de la Russie », *Note de la FRS*, 30 novembre 2005, p. 7.

autarcie[259]. Les marchands et les navires de commerce étrangers assurent les échanges via la route de la Baltique ou, en temps de guerre, via la route d'Arkhangelsk, comme nous l'avons évoqué. En outre, la Russie a déjà fort à faire pour défendre ses approches terrestres. Plus tard, l'effort de sécurisation des frontières de l'Empire par l'expansion en direction de l'Asie centrale et de l'Extrême-Orient est étroitement associé à la constitution de l'Empire colonial russe. Seulement, à la différence des empires coloniaux hollandais, britannique et français, l'Empire colonial russe se caractérise par sa continuité territoriale. Aussi, les liaisons avec la métropole se font par voie de terre, par le chemin de fer, ou par voie fluvial. La Russie n'a donc a priori aucune raison commerciale ou stratégique de se doter d'une puissante flotte capable de sillonner les océans afin de protéger les routes maritimes qui relient la métropole aux colonies. Ce calcul s'avère toutefois juste jusqu'à un certain point comme le démontre la défaite de la flotte russe à Tsushima (1905). Il s'agit d'une défaite navale, la Russie perd la guerre contre la Japon, mais il s'agit également d'une défaite stratégique plus grave dans la mesure où suite à ce tournant, la Russie tsariste doit repenser son approche stratégique navale. Cette dernière intégrait l'envoi de troupes en Extrême-Orient par voie de terre, tandis qu'une flotte partie de la Baltique entamait un long périple pour renforcer les positions russes du Pacifique. Or, ces deux manœuvres ont été des échecs : les troupes acheminées par voie de terre arrivent trop tard, et la flotte partie de la Baltique, n'ayant pu relâcher avant son arrivée sur le théâtre des opérations faute de moyens logistiques suffisant, ne permet pas de donner à la Russie l'avantage à Port Arthur[260].

Du point de vue de la stratégie navale du pays, cette défaite met en évidence au moins deux éléments : d'abord la nécessité de disposer de bases logistiques en Méditerranée, dans l'océan Indien et sur les côtes asiatiques afin que les navires russes puissent se ravitailler. Il s'agit là de la route empruntée par l'escadre russe pour rallier le théâtre des opérations. Cette longue circumnavigation nécessite obligatoirement des bases navales afin de soutenir logistiquement les hommes et les équipages. L'acquisition de bases lointaines fut l'un des objectifs des Britanniques au cours de l'époque moderne. Ainsi, les places de Gibraltar, Malte, ou plus loin encore, celle de Hong-Kong ont permis à la Royal Navy de disposer d'un soutien logistique suffisamment efficace pour l'autoriser à évoluer loin de la métropole tout

[259] Sur la richesse de la Russie et la réception de cette richesse chez les voyageurs occidentaux à l'époque moderne, voir nos travaux de Master.

[260] La Grande-Bretagne a refusé son aide logistique à l'escadre russe composée de 45 bâtiments commandés par Zinovi Petrovitch Rodjestvensky partie de la mer Baltique. Les navires et les équipages parviennent donc péniblement en Extrême-Orient et, épuisés par leur périple, ne peuvent influencer l'issue de la guerre russo-japonaise qui se conclut à Tsushima. Rappelons ici que ce sont les Britanniques qui forment les cadres de la Marine de guerre japonaise.

en protégeant les intérêts de la couronne. Comme nous le verrons ultérieurement, la volonté de la Russie de disposer de facilités navales à l'étranger existe depuis l'époque tsariste avec les revendications méditerranéennes, toutefois, il faut attendre l'époque soviétique pour que les navires russes puissent réellement disposer d'une forme de chapelet de bases navales autour de l'Eurasie. Seconde constatation : l'absence d'une stratégie navale efficace face à l'émergence d'une marine ennemie en Extrême-Orient. Cette carence stratégique n'est pas comblée après le traumatisme de Tsushima. Pendant la Première guerre mondiale, alors qu'elle dispose d'une supériorité navale absolue en mer Noire, la flotte russe est incapable de neutraliser la principale menace à laquelle elle doit faire face dans le bassin pontique : deux submersibles allemands. De même, elle ne tente pas de forcer le passage des Détroits[261].

La Marine impériale joue un rôle de catalyseur dans la chute de l'Empire russe avec notamment l'épisode de la révolte des marins de Cronstadt. D'une certaine manière, la Marine tsariste favorise la disparition du régime qui l'a créée, en sonnant la Révolution depuis le croiseur *Aurore*. La Marine soviétique succède à la Marine des tsars, et jusqu'à la Seconde guerre mondiale, elle conserve une fonction essentiellement côtière, malgré des tentatives d'élargissement de sa vocation comme nous allons l'évoquer. Il s'agit alors d'une part de prévenir tout débarquement de forces hostiles sur le territoire soviétique comme le régime en a fait l'expérience pendant la guerre civile, avec le débarquement de troupes occidentales dans le Sud (Crimée) et dans le Nord. D'autre part, la Marine conserve également un rôle d'appui et de soutien aux forces terrestres qui concentrent l'essentiel des moyens dévolus aux forces armées soviétiques.

Cette inclinaison est palpable dès les années 1920, lorsque Trotski, alors Commissaire du Peuple pour les Affaires militaires et navales de l'URSS[262], réintègre les officiers la Marine impériale à la nouvelle Marine soviétique, tout en leur adjoignant des fonctionnaires bolchéviques. Par cette décision, Trotski optait pour une Marine soviétique qui héritait fortement des attributs de l'ancienne Marine des tsars, les officiers ayant été formés selon une pensée stratégique résolument défensive. La différence de taille résidait dans le fait qu'aucune politique globale ne sous-tendait les efforts soviétiques pour disposer d'une flotte de guerre dotée de bâtiments nombreux et modernes[263]. D'autre part, au lendemain de la Première Guerre Mondiale, après la Révolution et la Guerre civile, la jeune Marine soviétique ne peut

[261] Igor Delanoë, « Le bassin de la mer Noire, un enjeu de la Grande Guerre en Méditerranée », *art. cit.*, pp. 75-91.
[262] Trotski occupe ce poste entre mars 1918 et juin 1923 pour la RSFSR, et juillet 1923 et janvier 1925 pour l'URSS.
[263] En 1911, la Douma vote un programme de réarmement qui s'applique à la Marine dès 1913. Voir Igor Delanoë, « Le bassin de la mer Noire… », *art. cit.*, pp. 75-91.

compter que sur quatre dreadnoughts[264], un cuirassé, quatre à cinq croiseurs légers, une vingtaine de croiseurs et une vingtaine de sous-marins[265], soit une cinquantaine de navires qu'elle doit déployer sur ses quatre flottes et sa flottille de la mer Caspienne. Des efforts ont été engagés pour tenter de moderniser les bâtiments hérités de la flotte impériale dont disposaient les Soviétiques, et pour récupérer ceux que Wrangel avait emmenés avec lui lors de son repli sur Bizerte.

A partir de 1926, les stratèges soviétiques tels le chef d'Etat-major Mikhaïl Nikolaïevitch Toukhatchevski, un ancien de la Marine impériale, envisagent une fois de plus l'usage des forces navales en soutien aux actions déployées par les forces terrestres soviétiques. L'effort en ce qui concerne le domaine naval porte dès lors sur la création d'une défense côtière efficace et peu chère, qui laisse l'essentiel des crédits à l'armée de terre. Le second plan quinquennal promulgué en 1932 met l'accent en ce qui concerne le Marine sur la construction d'un grand nombre de sous-marins de petite taille, de quatre torpilleurs, sur l'accumulation de stock de mines et le développement de l'aéronavale, avec quelques destroyers et peu de croiseurs. Le format ainsi adopté est clairement défensif, et seule l'apparition de la menace hitlérienne à l'Ouest et la montée en puissance du Japon en Extrême-Orient favorisent à compter de la moitié des années 1930 une révision du plan de 1932 au bénéfice notamment de la flotte de la mer Noire qui se voit renforcée[266]. Cette période voit en effet l'émergence progressive, notamment grâce à des personnages comme le commandant des forces navales soviétiques Vladimir Mitrofanovitch Orlov[267], de la nécessité pour l'URSS de disposer d'une flotte de haute-mer. Déjà au début des années 1930, certains diplomates soviétiques avaient alimenté le débat sur la nature de la flotte en mettant en avant le fait que la diplomatie de Moscou disposerait incontestablement de plus de poids si la Marine de l'URSS avait les moyens d'appuyer la politique étrangère du Kremlin en déployant des navires, surtout du côté de l'Asie. En ce sens, les diplomates étaient soutenus par les acteurs de l'industrie navale.

La décision de doter l'Union soviétique d'une telle flotte, et d'exaucer ainsi le rêve de Pierre le Grand, est finalement prise par Staline dans les derniers mois de l'année 1936. Il est

[264] Les Dreadnought sont les principaux types de cuirassés ou de croiseurs construits après 1906. La génération précédente de navires est appelée « pré-Dreadnought » : il s'agit des bâtiments construits entre 1890 et 1906.
[265] "USSR Navy", N.N.I. 96, 1943, issued by the Intelligence Division, Office of Chief of Naval Operations, Navy Department, Intelligence Report.
[266] Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programmes for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battle cruisers", *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, VII, n° 3, July 1997, p. 52.
[267] Vladimir M. Orlov occupe le poste de commandant en chef des forces navales de l'URSS entre juin 1931 et août 1937.

notamment prévu que la construction de 6 porte-avions soit lancée durant la période allant de 1936 à 1941. La flotte de la mer Noire doit recevoir 23% des nouveaux navires prévus pour être construits durant cette période. Dans le même temps, Staline réorganise les administrations liées aux domaines des constructions navales : le Commissariat du Peuple pour l'industrie de la défense est détaché du Commissariat du Peuple pour l'industrie lourde au cours du mois de janvier 1937, et se voit doté d'un Bureau pour les constructions navales. Le 30 décembre 1937, le Commissariat du Peuple à la Marine est créé ; la Marine n'est dès lors plus une sous-section de l'Armée rouge, mais une entité à part. La Marine de haute-mer de Staline doit désormais s'articuler autour de navires de plus fort tonnage : destroyers, croiseurs et submersibles, tous plus imposants que ceux dont disposait jusqu'alors la Marine russe. Fidèle à la tradition russe de solliciter le savoir-faire et les techniques occidentales en matière navale[268], l'URSS démarche des sociétés américaines, suisses et tchèques afin d'équiper ses nouveaux navires[269]. Au mois d'avril 1939, le commandant en chef de la flotte du Pacifique, l'amiral Nikolaï Gerasimovitch Kouznetsov, est nommé Commissaire du Peuple pour la Marine. Il présente alors une stratégie révisée pour chacune des quatre flottes soviétiques au sein de laquelle la flotte de la mer Noire doit être en mesure de combattre et vaincre les flottes italienne, turque, bulgare et roumaine.

Si Staline change d'avis en 1936 et opte pour l'édification d'une puissante flotte océanique, inaugurant ainsi une profonde rupture dans la pensée navale stratégique russe, c'est qu'il prend en compte un certain nombre de facteurs liés à l'environnement géopolitique immédiat de l'URSS. A cette date de 1936, la montée de la puissance japonaise se double d'une hostilité officielle à l'URSS avec la signature, le 25 novembre, du pacte anti-Komintern avec l'Allemagne nazie, autre puissance grandissante. L'accroissement des puissances allemande et nipponne renvoie le guide soviétique aux vieux démons de l'obsidionalité, avec un risque de conflit sur un double front. Cette peur de l'encerclement est d'autant plus vive que les Britanniques et les Allemands ont signé un accord naval bilatéral à Londres, au mois de juin 1935, décrédibilisant un peu plus le système de sécurité collective dont le Commissaire du Peuple aux affaires étrangères, Litvinov[270], était un tenant. Selon les termes

[268] Pierre le Grand s'inspire fortement de la Marine hollandaise pour bâtir l'embryon de flotte russe.
[269] La société américaine Gibbs & Cox a ainsi livré plusieurs plans de navires en 1937 et 1938. La société tchèque Skoda a été sollicitée pour la construction de l'artillerie navale et la compagnie suisse Brown-Boveri a livré des turbines. Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts …", *art. cit.*, p. 54.
[270] Maxime Maximovitch Litvinov (1876-1951) a été Commissaire du Peuple aux affaires étrangères de l'URSS entre 1930 et 1939, période durant laquelle il a représenté l'Union soviétique à la SDN. Il a notamment cherché à promouvoir le système de sécurité collective en défendant une alliance entre Paris, Londres et Moscou contre Berlin. Son éviction en 1939 et son remplacement par Molotov favorise la signature du pacte germano-soviétique.

de cet accord, Londres consent à ce que le tonnage de la *Kriegsmarine* atteigne 35% de celui de la Royal Navy. Ce coup supplémentaire porté à la limitation de l'armement allemand achève de convaincre Staline que Britanniques et Allemands ont conclu sur son dos un accord hostile à l'URSS. Aussi, devant la montée de la menace germano-nipponne, le dirigeant soviétique envisage de renforcer l'outil militaire, ce qui passe notamment par considérablement renforcer la Marine de guerre.

Au lendemain du pacte germano-soviétique, Moscou demande à Berlin de lui prêter assistance pour l'édification de sa Marine. Une requête est notamment adressée par le Commissaire du Peuple aux constructions navales, demandant aux Allemands de fournir les plans du *Bismarck* et du porte-avions *Graf Zeppelin*, de même que de l'artillerie, des navires de plus petite taille et des systèmes de contrôle. Lorsqu'au cours de l'année 1940 il apparaît de façon de plus en plus évidente que l'Allemagne adopte une posture hostile vis-à-vis de l'URSS, l'effort déployé pour édifier une puissante marine de guerre subit un coup d'arrêt avec la réorientation vers la construction de navires et de submersibles de plus petite taille et plus nombreux, destinés à protéger les côtes soviétiques. Les ambitions soviétiques en termes de flotte de haute-mer étaient immenses à la veille de la guerre. Le 10 août 1939, le commissaire du peuple et commandant en chef des forces navales de l'Union soviétique, l'amiral Nikolaï G. Kouznetsov, présente au Comité d'Etat à la Défense un plan décennal très ambitieux : selon ce plan, en 1947, la flotte de l'URSS doit atteindre un tonnage équivalent à 2 563 065 tonnes de navires de combat, avec un tonnage additionnel de 465 836 tonnes de navires auxiliaires. Si ce plan avait abouti, en 1947, la flotte soviétique serait devenue par son tonnage la première flotte de guerre au monde, en dépassant la Royal Navy (2 149 164 tonnes), l'US Navy (1 757 648 tonnes), la flotte japonaise (1 498 846 tonnes), la flotte allemande (1 041 983 tonnes) et la flotte française (825 686 tonnes)[271].

Les plans établis en vue de la création d'une puissante flotte de haute-mer n'ont pas le temps d'aboutir, et lorsque la Marine soviétique entre dans la Seconde Guerre Mondiale, elle est en pleine transformation, et se retrouve de fait ramenée à son rôle initial de soutien aux opérations terrestres. Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, l'édification de la future seconde flotte de guerre mondiale s'amorce progressivement. Dès le mois de janvier 1945, l'amiral Kouznetsov planifie le format des chantiers navals soviétiques d'après-guerre et intègre une fois de plus la construction de porte-avions à l'ordre de bataille de la future nouvelle flotte de l'URSS. Les amiraux russes pressent en effet Staline d'autoriser la

[271] Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic…", *art. cit.*, p. 51.

construction de bâtiments de haute mer tels que les porte-avions qui ont démontré leur redoutable efficacité et leur rôle clef dans lors des affrontements américano-japonais dans le Pacifique. Les marins insistent également sur la nécessité de doter la Marine soviétique de croiseurs et de destroyers. Toutefois, Staline privilégie davantage les croiseurs de bataille qui, selon lui, incarnent encore le mieux la puissance navale[272].

En janvier 1946, Staline supprime le Commissariat du Peuple à la Marine alors dirigé par l'amiral Kouznetsov qui est disgracié un an plus tard. Les divergences entre le dirigeant soviétique et le commandant en chef de la Marine au sujet de la composition de la flotte sont à l'origine de cette rupture : Staline privilégie toujours la construction de croiseurs de bataille alors que l'amiral Kouznetsov milite pour celle de porte-avions. Ce n'est qu'en 1950 que ce Ministère est recréé et confié à l'amiral Youmachev[273]. Les Soviétiques connaissent l'avantage stratégique et tactique conféré par les porte-avions, aussi, se lancent-ils dans des projets liés au développement de leurs capacités de projection. Toutefois, en 1956, Nikita Khrouchtchev met un coup d'arrêt aux projets de construction de porte-aéronefs car il souhaite privilégier le développement de sous-marins et de missiles stratégiques. Il s'agit de sanctuariser le territoire soviétique à l'aide du feu nucléaire. Une fois de plus, les deux pensées s'affrontent autour de la question du format de la Marine soviétique : est-elle un outil au service exclusif de la protection du territoire, ce qui intègre l'existence de submersibles capables de déployer des missiles ? Ou bien, la Marine est-elle plus largement également un outil de puissance au service de la politique étrangère du Kremlin, apte à défendre et appuyer les alliés lointain de l'Union soviétique ? La première doctrine stratégique soviétique de l'ère nucléaire, la doctrine Sokolovski, ne fait même pas mention de l'outil maritime. Publiée en 1962, cette doctrine est issue de la pensée du maréchal soviétique Vassili Sokolovski. Elle postule que tout conflit à venir sera forcément nucléaire et qu'en ce sens, l'URSS ne souhaitant pas ouvrir les hostilités, elle cherchera néanmoins à éviter d'être victime d'une première frappe et se réserve donc le droit de mener une frappe préventive. Il faut attendre 1977 pour que le maréchal Ogarchkov nuance cette approche avec une nouvelle doctrine, toutefois, durant la période 1962-1977, la doctrine Sokolovski connaît deux rééditions, en 1963 et en 1968. Il convient de remarquer que le stratège soviétique part du postulat implicite que la conduite de la guerre serait exclusivement continentale, dans la continuité du territoire de l'URSS. Par conséquent, la Marine ne possède qu'un rôle « *exclusivement tactique et n'a*

[272] "*Stalin was interested primarily in the battleships and battle cruisers as, in his view, the mightiest instruments of naval power*", *Ibid*., p. 52.
[273] L'amiral Ivan Stepanovitch Yumachev (1895-1972) commande les forces navales soviétiques de 1947 à 1951.

donc pas sa place dans un manuel de stratégie [274]». Rapidement, le contexte de la Guerre froide et la crise des missiles de Cuba allait bientôt mettre les dirigeants soviétiques au pied du mur en leur montrant qu'avant la guerre atomique, il existait bien des formes de tensions au sein desquelles la Marine notamment devait tenir un rôle clef.

La faiblesse de la Marine soviétique en matière de projection de forces est en effet révélée par la crise des missiles au cours de laquelle l'URSS s'avère incapable de déployer un groupe aéronaval susceptible de lui permettre de contrer le blocus américain. En ce sens, l'année 1962 constitue une rupture dans la stratégie navale soviétique puisqu'à compter de cette date-là, l'outil maritime est envisagé en tant que force d'intervention et de projection, et non plus uniquement comme une force de souveraineté dont la principale mission serait de sanctuariser la patrie, comme cela fût majoritairement le cas depuis Staline. Aussi, à compter de 1962, la marine soviétique connait un développement qui favorise quelques années plus tard une accentuation de la présence navale soviétique non seulement en Méditerranée, mais plus généralement sur les océans du globe[275]. Un homme a particulièrement contribué à l'édification de la Marine de guerre océanique soviétique : l'amiral Sergueï Georguievitch Gorchkov[276]. Son œuvre est à la fois doctrinale, avec la doctrine Gorchkov, et pratique : il contribue directement à l'accession de la Marine soviétique au second rang des marines de guerre au cours des années 1980. L'amiral Gorchkov commence par publier une série d'articles dans lesquels il milite pour un changement radical de posture de la flotte de l'URSS ; elle doit dépasser son rôle de supplétive des forces armées soviétiques et de « garde-frontières » de la patrie. Ses idées sont particulièrement bien accueillies par Leonid Brejnev[277] qui souhaite relancer la puissance soviétique en élargissant sa zone d'intervention au monde entier et redorer le blason du Kremlin mis à mal par l'échec cubain. Aussi, au cours des années 1960, les programmes de constructions navales sont orientés vers la réalisation de bâtiments de haute mer, capables d'embarquer et de projeter des forces. Dès la fin de l'année 1962, le pouvoir soviétique réagit à son impuissance flagrante lors de la crise cubaine en lançant la construction de la première unité du porte-hélicoptère de type *Moskva* (Projet 1123) à Nikolaïev. Le navire est lancé deux ans plus tard, mais n'entre en service qu'en 1967 au sein de la flotte de la mer Noire qui constitue la réserve de l'*Eskadra* soviétique en Méditerranée (Cinquième escadre). Le *Moskva* franchit pour la première fois les Détroits turcs en 1969 pour

[274] Jean-Christophe Romer, « La doctrine Sokolovski », *Les carnets du temps*, n° 74, février 2011, pp. 8-9.
[275] Jacques Lévesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 1980, p. 218.
[276] Sergueï Georguievitch Gorshkov (1910-1988) commande les forces navales soviétiques entre 1956 et 1985. Il aurait particulièrement mal vécu l'impuissance navale de l'URSS lors de la crise des missiles.
[277] Leonid Ilitch Brejnev est le secrétaire général du parti communiste de l'Union soviétique de 1966 à 1982.

être déployé en Méditerranée. Son *sistership*, le *Leningrad*, est mis sur cale en 1963, lancé en 1967 et admis en service également au sein de la flotte de la mer Noire en 1969. Il est intéressant de remarquer que c'est la flotte de la mer Noire qui bénéficie des deux derniers bâtiments nés de l'évolution de la pensée stratégique soviétique en matière navale. Ce navire est déployé sur plusieurs zones en dehors des eaux méditerranéennes : la mer du Nord, l'océan Indien, les Caraïbes…preuve de la vocation mondiale de la zone d'intervention de ces unités stationnées en mer Noire. Bien que la présence d'hélicoptères embarqués sur ces navires ait donné satisfaction aux marins, le porte-hélicoptère apparait comme étant un navire hybride, trop petit pour faire office de commandement pour une escadre. La destitution de Nikita Khrouchtchev et l'arrivée au pouvoir de Leonid Brejnev en 1966 ouvre la voie à la construction de navires de plus fort tonnage.

Parallèlement, l'amiral Gorchkov précise sa pensée et publie ses thèses sur le rôle de la marine de guerre soviétique en temps de paix et en temps de guerre. Désormais, la Marine soviétique doit en temps de paix assurer un rôle diplomatique fort en incarnant la présence de la puissance soviétique dans les différentes régions du globe et démontrer la force dont elle est détentrice. En temps de guerre, la Marine doit désormais dépasser son rôle d'appoint aux opérations terrestres et doit ainsi contribuer à la victoire. Cette nouvelle stratégie navale est adoptée en 1974, dans un contexte plutôt favorable à l'URSS dans la mesure où de nombreux pays anciennement colonisés accèdent à l'indépendance et souhaitent d'emblée se démarquer du camp de leurs anciens colonisateurs. Le vide politique laissé par l'éviction des anciennes puissances coloniales occidentales est comblé par l'URSS qui dispose pour la première fois de son histoire des moyens de ses ambitions avec une flotte de haute mer.

La succession des porte-hélicoptères de classe *Moskva* est assurée par des croiseurs porte-aéronefs polyvalents, capables d'embarquer non seulement des hélicoptères, mais également des avions de combat[278]. La première unité de ce projet qui porte le numéro de code « 1143.1 » est mise sur cale à Nikolaïev au mois de juillet 1970. Le *Kiev*, c'est son nom, est mis à l'eau le 31 décembre 1972 et entre en service au mois de septembre 1975. Etant donné ses dimensions et le fait qu'il embarque des avions, ce projet de *Protivolodochnyy Kreyser* (croiseur) devient dès 1977 un *Taktycheskiy Avionosnyy Protivolodochnyy Kreyser*, à savoir un croiseur tactique porte-avions. Le bâtiment réalise des missions non seulement en Méditerranée, mais également en mer de Barents et en mer du Nord. A l'origine, il était prévu de construire 6 navires du projet, mais seuls le *Kiev*, le *Minsk* (Projet 1143.2) et le

[278] Il s'agit de Yakolev Yak-38 Forger A.

Novorossisk (Projet 1143.3) sont construits entre 1970 et 1975[279]. En plus de ces porte-aéronefs, l'URSS envisage un temps de construire des porte-avions et pour ce faire, envisage également la construction d'une nouvelle grande cale sèche à Leningrad. Il s'agit de doubler le rythme de construction des bâtiments en disposant d'un second chantier naval capable de les construire en plus de Nikolaïev. En juillet 1973, le Projet 1160, un porte-avion à propulsion nucléaire, voit le jour ; trois unités doivent être construites à Leningrad. Toutefois, l'URSS a de plus en plus de mal à supporter le coût de ces constructions navales, aussi, l'édification même du chantier est repoussée. Il est finalement décidé de construire des porte-aéronefs à propulsion classique une fois les projets 1143 tous réalisés. Le *Bakou* (Projet 1143.4)[280] est ainsi mis à l'eau au mois d'avril 1982 à Nikolaïev, puis c'est au tour du *Riga* (Projet 1143.5)[281] d'être mis à l'eau au mois de décembre 1985. Deux autres unités ont bien été mises sur cale, mais elles n'ont pas le temps d'être terminée avant l'effondrement de l'URSS[282]. La Marine gorchkovienne revêt les attributs de l'Armée rouge : elle privilégie la puissance de feu et la saturation du champ de bataille par le nombre afin de détruire l'adversaire. Les navires soviétiques sont hérissés d'antennes et de pièces d'artillerie qui leur donnent une silhouette caractéristique et menaçante.

C'est donc sous la direction de Leonid Brejnev[283]que la Marine soviétique se hisse au second rang des puissances navales au cours des années 1970 et 1980. A son apogée en 1985, les forces navales de l'URSS disposent de 1 742 bâtiments qui déplacent en tout plus de 3,5 millions de tonnes[284], ce qui en faisait une des branches les plus puissantes de l'Armée rouge. L'entrée en dotation au sein de la Marine soviétique de bâtiments de haute mer, et en particulier de porte-aéronefs, symbolise cette rupture dans la posture doctrinale de la flotte russe. Pour la première fois de son histoire, la Marine dispose d'outils de projection de forces et réalise donc un désenclavement culturel et stratégique en élargissant sa zone de compétence. Il ne s'agit plus à partir des années 1970 de se cantonner à un rôle de subalterne

[279] Il n'existe à Nikolaïev qu'une seule cale de construction pour ce type de navire. Aussi, les unités sont bâties à la chaîne. Le *Kiev* mis à l'eau, le *Minsk* est mis sur cale deux jours après, le 28 décembre 1972. Lorsque ce dernier est à son tour mis à l'eau le 30 septembre 1975, le jour même, la quille du *Novorossisk* est posée.

[280] Entrée en service au mois de décembre 1987, cette unité est affectée à la flotte du Nord et porte le nom de *Bakou* jusqu'en 2004. Aujourd'hui, elle est en cours de modernisation à Severodvinsk afin d'être vendue à la Marine indienne sous le nom de INS *Vikramaditya*.

[281] Mis à l'eau au mois de décembre 1990. Ayant successivement portée le nom de *Riga*, puis de *Leonid Brejnev* et de *Tbilissi*, cette unité est finalement baptisée *Amiral Kouznetsov*. Ce bâtiment est actuellement en service au sein de la flotte du Nord.

[282] Il s'agit du *Riga* (Projet 1143.6), qui diffère du précédent navire qui fût renommé, et de l'*Oulianovsk* (Projet 1143.7).

[283] Leonid Ilitch Brejnev est le secrétaire général du parti communiste de l'Union soviétique de 1964 à 1982.

[284] A titre de comparaison, l'US Navy met en œuvre à cette date 523 navires qui représentent 4,1 millions de tonnes. Voir Jean Labayle-Couhat, *Les flottes de combat 1986*, Paris, Editions Marine et d'outre-mer, 1985, 890 pages.

des force armées terrestres qui a consisté depuis la création de la Marine à appuyer les opérations terrestres en temps de guerre et à surveiller les approches du territoire en temps de paix. L'ascension de la flotte soviétique au rang de seconde flotte mondiale a été rendue possible d'un point de vue stratégique par l'œuvre doctrinale de l'amiral Gorchkov qui a été appuyée politiquement par Leonid Brejnev. Le secrétaire général du parti communiste de l'Union soviétique, qui souhaite alors conférer une dimension mondiale à sa politique, favorise l'édification d'un outil de puissance qui lui permet à l'avenir d'éviter l'humiliation subie à Cuba en 1962 tout en réalisant un désenclavement naval historique pour la Russie. A la veille de l'effondrement de l'URSS, les navires soviétiques sont déployés sur la plupart des zones océaniques du globe et l'*Eskadra* soviétique bénéficie de facilités navales à l'étranger qui lui assurent un soutien logistique, comme en Syrie (Tartous) et au Viêt-Nam (Cam-Ranh). Cette Marine soviétique de haute-mer, la première du genre dont ait disposé la Russie au cours de son histoire, est installée de façon tout à fait spectaculaire et fugace à la fois par la doctrine Gorshkov, qui s'apparente à un choix éminemment politique[285].

Les éléments liés à la politique maritime de la Russie poutinienne feront l'objet d'une analyse ultérieurement, lorsque nous proposerons des pistes de réflexions sur l'avenir des intérêts russes en Méditerranée et la place que devrait tenir la flotte de la mer Noire dans la protection de ces intérêts. Comme le rappelle Martin Motte, « *depuis 1945, on assiste* […] *à une transformation rapide de la guerre sur mer. Nombre d'enseignements du passé restent pourtant actuels*[286] ». La Marine russe actuelle est en effet l'héritière directe de la marine gorchkovienne par les navires et le matériel qu'elle met en œuvre qui sont dans leur écrasante majorité de conception soviétique.

Au lendemain de l'effondrement de l'URSS, l'armée russe d'une manière générale, et la Marine en particulier, connaissent de profondes mutations. Les années 1990 sont synonymes de recul pour la Marine russe. Recul de sa présence sur les eaux du globe, recul, voire arrêt, de l'entrée en dotation de nouveaux matériels, recul enfin dans les pratiques opérationnelles. Durant la période 1992-1997, la Fédération de Russie est dépourvue de doctrine navale. Aussi, il faut attendre 1997 pour que le général Igor Sergueïev propose un document doctrinal. Prenant acte du fait que la donne stratégique a changé, le général Sergueïev renvoie la déliquescence de l'ex-Armée rouge à la responsabilité de ses cadres qui n'ont pas su intégrer le changement d'époque. La dissuasion nucléaire devient la clef de voûte

[285] David Dominique, Jean-Christophe Romer, « La pensée stratégique russe au XXe siècle », *art. cit.*, pp. 447-448.
[286] Martin Motte, « Stratégie maritime », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit.*, p. 563.

de la sécurité nationale russe. La Marine doit être maintenue dans un état opérationnel suffisant pour pouvoir mettre en œuvre ses missiles balistiques et faire face à des conflits locaux. Toutefois, ses effectifs doivent être progressivement diminués. Cette doctrine, résolument défensive, montre de façon quasi immédiate ses limites avec les conflits dans les Balkans et les bombardements de l'OTAN au Kosovo au printemps 1999 qui ont l'effet d'un électrochoc sur l'élite militaire et politique russe. La Russie, impuissante face à cette crise, est dans l'impossibilité de manifester son opposition à cette guerre en déployant des navires en Méditerranée. Le Kremlin est mis devant le fait accompli, et ne peut qu'acter son statut de puissance régionale.

3) La course aux « mers chaudes » : la quête du désenclavement

L'expansion de la Russie n'a pu débuter qu'après le rejet de la suzeraineté de la Horde d'Or, et l'unification des cités russes autour d'un pouvoir autocratique fort au XVe siècle. Cette première étape est le prélude à l'agrandissement de la Russie qui est sous-tendu dès le XVIe siècle par la volonté des tsars de désenclaver leur territoire.

a) De Moscou à Sébastopol : l'expansion vers le sud, XVIe-XIXe siècle

L'intérêt porté par la Russie pour la Méditerranée trouve ses racines dans l'histoire de l'Etat russe naissant, tout en étant teinté de messianisme orthodoxe. Cet intérêt remonte bien avant les prémices d'une politique visant à doter l'Empire russe d'un accès direct sur le bassin méditerranée, politique amorcée par Pierre Ier (1682-1725) et concrétisée sous Catherine II (1762-1796).

Dès le IXe siècle, l'ancêtre de la Russie, la *Rouss' kiévienne*, intègre déjà Byzance à sa politique étrangère. La Russie kiévienne était une fédération composée de principautés qui s'étendaient le long des cours d'eau d'Europe orientale, essentiellement le long du fleuve Dniepr. Cet Etat kiévien occupait une position de carrefour entre la Scandinavie et la mer Noire d'une part, les steppes asiatiques et l'Europe centrale d'autre part. Deux routes ont contribué à sa prospérité et sa richesse : la première est la route dite « des Varègues aux Grecs » qui relie la mer Baltique à la mer Noire via Smolensk, Kiev et le Dniepr. Cet axe marchand est ouvert en 858 par Askold et Dir, deux compagnons de Rurik, le fondateur de la dynastie des Varègues, la première dynastie royale russe issue des Vikings suédois. La seconde est une route commerciale empruntée par les marchands arabes depuis la mer Caspienne jusqu'au lac

Ladoga, via la Volga. Cette position de carrefour favorise dès IXe siècle les interactions entre le monde slave russe kiévien et le monde byzantin. Dès 860, les Varègues lancent leurs premiers assauts sur Constantinople sans succès. Le déplacement de la capitale de Novgorod à Kiev en 882, matérialise ce vif intérêt porté par le jeune Etat russe pour les activités situées à l'Ouest de son territoire, et en particulier celles se déroulant dans la région de la mer Noire. Dès 907, le souverain russe Oleg marche sur Constantinople, qu'il prend. Les Russes signent alors leur premier traité international en 911 : ils obtiennent le droit de commercer librement dans Constantinople où ils bénéficient d'emplacements réservés[287]. Le successeur d'Oleg, Igor, entreprend à son tour plusieurs raids sur Byzance au cours des années 940, et finit par obtenir en 944 un traité de commerce avec Byzance, et favorise un peu plus l'ouverture de son royaume aux influences chrétiennes. En 989, le royaume de Kiev adopte la religion orthodoxe et se retrouve de fait absorbé dans l'aire d'influence byzantine, bien qu'il en relève d'un point de vue économique depuis déjà plusieurs décennies. Ainsi, Byzance, un des principaux phares culturels, religieux et économiques méditerranéens, étend son influence jusque sur les rives du Dniepr et dans les cœurs et les esprits des Russes du Xe siècle. Toutefois, l'état d'affaiblissement interne de la Russie kiévienne ainsi que les coups de boutoir des peuples turco-mongols venus des steppes asiatiques ont raison du premier Etat russe. Néanmoins, les premiers contacts entre la Russie et le monde méditerranéen imprègnent à jamais l'identité russe en lui conférant une religion et une culture issue de la civilisation gréco-byzantine.

Des siècles plus tard, la prise de Byzance par les Ottomans en 1453 suscite en Russie une double réaction : il s'agit à la fois d'un châtiment justifié pour Constantinople qui avait rejeté l'Union de Florence de 1439, traité qui visait à unifier les Eglises chrétiennes d'orient et d'Occident. Mais en même temps, la prise de la « deuxième Rome » par des Musulmans est perçue comme une menace pour la Chrétienté orthodoxe, et sous le règne de Ivan III (1462-1505), une opinion se répand progressivement dans les consciences orthodoxes russes : le souverain russe a vocation à remplacer l'empereur byzantin, et les Russes sont appelés à succéder aux Grecs et à prendre la première place parmi les peuples orthodoxes.

Lorsqu'à la fin du XVe siècle la Russie met un terme à l'occupation mongole qui dure depuis près de deux siècles, elle entreprend de rompre avec son isolement, ce qui passe

[287] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 31.

notamment par l'acquisition d'une interface et le rétablissement des communications avec l'Occident chrétien[288].

Afin de réaliser ce désenclavement, les tsars entament une politique d'expansion visant à disposer de ports sur des mers libres de glaces dans le but d'établir des liens maritimes avec les Etats occidentaux. Dans leur recherche d'un accès à ces « mers chaudes », les souverains moscovites ne disposaient alors guère que de deux solutions directement envisageables : la mer Baltique et la mer Noire. Or, chacun de ces espaces relevait à la fin du XVe siècle de l'hégémonie d'une grande puissance : la Suède pour la mer Baltique, et l'Empire ottoman pour la mer Noire. En outre, les débouchés de ces deux mers sont verrouillés par des détroits solidement gardés respectivement par le Danemark pour le Sund, et par les Ottomans pour le Bosphore et les Dardanelles. Ces deux puissances sont par conséquent devenues de facto des adversaires de la Moscovie, puis de l'Empire russe, dans la mesure où elles ont constitué des obstacles aux ambitions maritimes et commerciales des tsars, qui même lorsqu'ils ont disposé d'un accès maritime, demeuraient sous la menace de se voir interdire le franchissement des détroits. En tant qu'alliée des Suédois et des Ottomans, tout en étant de surcroît historiquement liée à la Pologne, la France s'est érigée en adversaire indirecte de la Russie. Plus tard, au XIXe siècle, l'Angleterre, après avoir un temps aidé les tsars contre les alliés des Français, s'est également opposée à la Russie, car elle ne souhaitait pas non plus voir s'implanter durablement en Méditerranée un nouvel acteur susceptible de remettre en cause les rapports de forces géopolitiques méditerranéens établis au sein desquels Londres jouait un rôle de tout premier ordre. Tout au long des XVIIe et XVIIIe siècles, la poussée russe en direction de la mer Noire et en direction du Caucase s'est inscrite au cœur d'un contexte géopolitique européen au sein duquel la Russie tient plus que jamais sa place dès lors qu'elle s'insère au sein d'un système d'alliances entre les Etats d'Europe occidentale. En outre, les conquêtes russes au dépens de Turcs n'ont pu être réalisées qu'à la faveur d'un contexte géopolitique globalement défavorable aux Ottomans qui doivent livrer des combats sur plusieurs fronts et notamment contre leur principal ennemi chrétien : les Habsbourg.

Cependant, la quête d'un débouché maritime au sud de la Moscovie n'a pu être envisagée qu'une fois le joug tatar levé et les terres russes rassemblées au sein d'un Etat central moscovite suffisamment fort et centralisé.

[288] A partir de 1245, les Mongols étendent leur domination sur toute la Russie. Karakorum devient la capitale du Grand Khan Oegedei et son neveu Batou fonde la « Horde d'Or » en 1251. Les relations entre l'Occident et la Russie s'interrompent et débute alors une longue période d'isolement de la Russie qui dure près de deux siècles.

C'est Ivan III le Grand[289] qui entame cette œuvre de recomposition à travers l'édification d'un pouvoir autocratique auquel il apporte d'emblée la dimension religieuse mythique tournée vers Constantinople en prenant pour épouse une princesse byzantine, Sophie Paléologue, avec qui il se marie en 1472. Le souverain se nomme « tsar de toute la Russie », et apporte à l'autocratie russe en pleine création ses attributs symboliques byzantins dont l'aigle bicéphale demeure aujourd'hui encore l'expression la plus emblématique de l'autoreprésentation du pouvoir tsariste puis impérial russe. La dimension mythique de Moscou comme « Troisième Rome[290]» trouve sa continuité dans le sentiment qu'ont les souverains russes d'être investis d'une mission divine de protection de l'orthodoxie.

Le Kremlin, dont les premiers bâtiments sont érigés sous l'impulsion d'Ivan III, se tournent déjà vers le sud et Constantinople. La première étape consiste à rejeter la suzeraineté de la Horde d'Or, ce qui est chose faite en 1480, puis à rassembler les différentes terres russes éclatées en plusieurs entités regroupées autour de cités : Novgorod, Smolensk, Pskov... Dès lors, le souverain entame une expansion en direction du Nord-Ouest, en direction de la Lituanie. La poussée vers le sud est retardée par les guerres en Livonie qui agiront comme des freins à cette expansion en direction de la mer Noire. Ivan IV le Terrible[291], petit-fils d'Ivan III, poursuit l'œuvre d'expansion et de conquête en se tournant vers le sud et les khanats de Kazan et d'Astrakhan, qui tombent entre 1552 et 1556. Puis, le souverain s'oriente dès 1559 en direction du khanat de Crimée. L'avancée russe est une nouvelle fois freinée, cette fois-ci par une contre-offensive des Tatars de Crimée et de leur chef, le khan Devlet, qui remonte jusqu'à Moscou qu'il livre aux flammes. Les ambitions russes en direction du sud connaissent par la suite un coup d'arrêt en raison de troubles politiques intérieurs[292], et il faut attendre 1637 et la prise d'Azov par les Cosaques qui remettent la ville au tsar Michel Ier pour revoir la Russie sur les marges de la mer Noire. Cependant, la perspective d'une guerre ouverte avec la Porte et l'impossibilité de défendre le port oblige le souverain moscovite à rendre Azov aux Turcs. Après l'allégeance de l'Ukraine à Moscou en 1654, la mer Noire apparait comme un objectif de plus en plus à la portée de l'ambition des tsars qui voient dans la conquête de la Crimée une étape fondamentale. La régente Sophie déclenchera bien deux campagnes pour tenter de s'en emparer entre 1682 et 1689, mais ces tentatives demeureront des échecs.

[289] Ivan III le Grand règne de 1462 à 1505.
[290] C'est dans une lettre de 1510 adressée à Vassili III que le moine de Pskov, Philothée, qualifie Moscou de « Troisième Rome ». Nicolas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, pp. 139-140.
[291] Ivan IV le Terrible règne de 1533 à 1584.
[292] « Temps des troubles », ou *Smouta*, entre 1605 et 1613.

Sous le règne de Pierre Ier[293], l'expansion russe vers le sud franchit une nouvelle étape. L'objectif du futur empereur est la ville d'Azov, tenue par les Turcs, qui verrouille l'accès à la mer Noire depuis le Don. Pierre Ier lance une première campagne en 1695 et après l'échec d'un premier siège, il entame une seconde tentative l'année suivante et parvient à s'emparer de la ville portuaire. Cette seconde tentative réussie voit l'emploi de la première véritable flottille de guerre russe puisque pour prendre Azov, le tsar fait construire au chantier naval de Voronej, sur le cours moyen du Don, deux navires, *Apôtre Pierre* et *Apôtre Paul*, équipés de 36 canons qui doivent servir à la phase maritime de l'offensive. En 1698, deux ans après la prise de la ville, la flotte d'Azov comporte près de 52 navires : il s'agit là de la première flotte de guerre russe[294].

Pour autant, la mer Noire demeure un lac ottoman tant que la forteresse de Kertch, qui défend le détroit du même nom, entre la mer d'Azov et la mer Noire, est tenue par les Turcs. Les projets russes subissent un nouvel arrêt lorsque l'armée de Pierre le Grand est encerclée sur le Prut : le tsar est contraint de rendre Azov et les territoires conquis en 1711. Vaincu par les Ottomans, le tsar est plus heureux en mer Baltique où il écarte son principal adversaire, la Suède de Charles XII, alliée de la France, et donne à la Russie une place de premier ordre sur l'échiquier diplomatique européen. Dès lors, les questions touchant à l'accès à la mer Baltique évoluent en faveur des Russes : Saint-Pétersbourg, la capitale maritime l'Etat pétrovien, est officiellement fondée le 16 mai 1703, deux jours avant que la flotte de la Baltique ne soit également officiellement créée à l'occasion de sa première victoire sur des bâtiments suédois, en pleine Guerre du Nord (1700-1721). A Nystad (1721), la Russie remplace la Suède en tant que grande puissance du Nord. Dès lors, les successeurs de Pierre le Grand se tournent vers le sud et poursuivent l'expansion de l'Empire en direction de la mer Noire.

Les tsars moscovites manifestent leur intérêt pour le Caucase qu'ils considèrent comme une fenêtre sur la Perse et le Proche-Orient. La conquête du Caucase, ainsi que la maîtrise de la mer Caspienne, doivent fournir à la Russie un débouché pour commercer avec ces contrées et au-delà, avec l'Inde. Les premières tentatives ont été entreprises sous le règne de Pierre le Grand en direction de la mer Caspienne, au dépens de la Perse alors affaiblie. Le souverain russe se lance en 1722 dans une guerre contre la Perse qui lui procure l'année suivante les littoraux occidentaux et méridionaux de la mer Caspienne[295]. Pierre Ier pensait trouver un fleuve qui permettrait de rejoindre l'Inde à partir de cette mer, mais devant

[293] Pierre Ier règne entre 1682 et 1725.
[294] Roger Portal, *Pierre le Grand*, Paris, Complexe, coll. « Historiques », n° 65, 1990, pp. 109-110.
[295] Les provinces du Daghestan, de Chirvan, Ghilan et Mazandéran. Voir Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op .cit.*, p. 463

l'impossibilité de réaliser ce projet, il fait appareiller en 1723 deux navires depuis le port de Reval avec pour mission de rejoindre l'Inde. Ce « Projet indien » illustre toute la fascination qu'exerce alors l'Extrême-Orient sur le premier des empereurs russes.

Sous la période « allemande », la guerre contre l'Empire ottoman qui dure entre 1735 et 1739 voit les troupes russes reprendre Azov[296], et pénétrer pour la première fois en Crimée le 22 mai 1736. Les victoires d'Otchakov et de Chotin permettent à la Russie de devenir pour un temps une puissance en mer Noire. L'objectif des maréchaux allemands[297] qui commandent les armées russes est de prendre Constantinople et de permettre ainsi à l'impératrice Anna d'y être couronnée lors d'une cérémonie à Sainte-Sophie. Par ailleurs, lors de négociations avec les Ottomans à Nemirov en 1737, la Russie revendique pour la première fois sa pleine souveraineté sur la Crimée pour des motifs sécuritaires : il s'agit de mettre un terme aux raids des Tatars sur les terres russes du sud[298]. Le traité de Belgrade signé en 1739 ne reflète en rien les rapports de force dans la guerre qui a opposé le Russie à la Porte : l'Autriche, alliée à la Russie, ayant signé une paix séparée avec les Ottomans par l'entremise des diplomates français, l'Empire russe se voit contraint d'arrêter les opérations et de signer à son tour la paix avec les Turcs. La Russie conserve définitivement Azov qu'elle ne peut cependant pas fortifier, et dispose d'un débouché sur la mer Noire avec les côtes des steppes situées entre le Bug et le Dniestr.

Il faut attendre Catherine II[299] pour que la Russie renoue avec les campagnes contre les Turcs, et que le projet de disposer d'un accès direct et sûr à la mer Noire ne soit réalisé. En 1770, lors de la bataille navale de Tchesmé, une flotte russe partie de mer Baltique et dirigée par un commandement anglo-russe détruit la flotte ottomane[300] non loin d'Izmir, près de l'île de Chios. Cette bataille navale remportée par les Russes à proximité du cœur politique de l'Empire ottoman les rapproche un peu plus des rives du Bosphore. Le 21 juillet 1774, le traité de Kutchuk-Kaïnardji est signé entre Saint-Pétersbourg et La Porte : la Crimée devient indépendante et surtout, les navires de commerce russes acquièrent la liberté de navigation à travers les Détroits. Enfin, la Russie devient la protectrice des communautés orthodoxes des Balkans[301], notamment celles des provinces turques de Moldavie, de Valachie et des Balkans. En outre, la tsarine obtient de solides bases pour entreprendre une future conquête du Caucase

[296] La ville devient définitivement russe le 20 juin 1736.
[297] Notamment le feld-maréchal Munich.
[298] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, pp. 497- 498.
[299] Catherine II règne entre 1762 et 1796.
[300] Le commandement de l'escadre est assuré par les amiraux Orlov, Spiridov et Elphinstone.
[301] Voir à ce sujet Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, Paris, Economica, 2008, 160 pages.

puisque les territoires situés entre le Terek et le Caucase lui reviennent. L'administration ainsi que la mise en valeur des immenses terres acquises est confiée au prince Grigori Alexandrovitch Potemkine, le « père » de la Nouvelle-Russie. Les villes de Nikolaïev et Kherson sont bâties et, le 19 avril 1783, Catherine II publie un manifeste sur l'annexion de la péninsule de Crimée à l'Empire russe. Quelques jours plus tard, le 13 mai 1783, l'impératrice signe un second document qui autorise la création d'une flotte de guerre en mer Noire : la flotte russe de la mer Noire était née. Le même jour, un détachement de 11 vaisseaux issus de la flottille d'Azov investissait la baie d'Aktiar qui correspond à l'actuel site de Sébastopol. Le 21 février 1784, Catherine II signe un oukase selon lequel le lieu-dit d'Aktiar se nommerait désormais Sébastopol. L'Empire russe dispose dès lors non seulement d'un débouché vers la Méditerranée, mais également de l'outil lui permettant de concrétiser la défense de ses intérêts dans la région.

Rappelons qu'en 1790, la Russie possède la quatrième flotte européenne en termes de nombre d'unités, avec près de 67 vaisseaux, alors qu'elle ne disposait d'aucune flotte moins d'un siècle plus tôt[302]. Cette même année, dans le Caucase, la Géorgie orientale passe sous protectorat russe[303]. Une seconde guerre russo-turque éclate en 1787 et se conclut en 1791 par le traité de Jassy qui confirme les dispositions du traité de 1774. L'Empire ottoman renonce définitivement à toute forme de prétention sur la Crimée et accepte la présence russe en mer Noire. La Russie gagne le vaste territoire compris entre la mer d'Azov et le Kouban. La fondation d'Odessa en 1794 par la tsarine s'inscrit directement dans la logique de la mise en valeur de la Nouvelle-Russie et dans la préparation de la mise en œuvre du « projet grec » : la création d'un vaste Empire slave orthodoxe englobant Constantinople et ayant Moscou, la « Troisième Rome », pour capitale. La Crimée, cette « Province frontière », avait jusque-là servi d'Etat tampon entre l'Empire ottoman et le territoire russe. La frontière entre les deux ensembles, mouvante depuis près d'un siècle, se déplace de plus en plus vers le sud, au détriment de la Porte, qui perd progressivement ses vassaux à l'image du Khan de Crimée. La Russie acquiert une nouvelle frontière maritime avec la Porte : cette frontière court depuis l'embouchure du Dniestr pour passer au large de la Crimée avant de rejoindre l'embouchure de la rivière Kouban, au pied des Monts Caucase, où se situent des Etats vassaux des deux empires.

[302] La marine russe se retrouve quatrième derrière les flottes britannique, française et espagnole. Jean-Pierre Bois, *De la paix des rois à l'ordre des empereurs, 1714-1815, Nouvelle histoire des relations internationales,* Paris, Seuil, coll. « Point histoire », t. 3, 2003, p. 94.

[303] Le traité de Saint-Georges est signé entre l'Empire russe, représenté par Potemkine, et Irakli II, tsar de Kartli et de Kakhétie.

Sous le règne de Catherine II, le rattachement à l'Empire des territoires compris entre le Dniestr et le Kouban change non seulement la physionomie du territoire russe, mais également celle de la vision des dirigeants concernant Constantinople qui ne se trouve plus qu'à deux jours de navire des côtes de la Crimée. La représentation de Moscou comme « Troisième Rome » évolue pour passer d'une conception mythique à un axe géopolitique en voie d'accomplissement. Toutefois, l'impératrice voit déjà plus loin que Constantinople et les terres orthodoxes.

Les chefs de la politique extérieure russe qui se succèdent, qu'il s'agisse du comte Fiodor Vassilievitch Rostopchine (1799-1801) ou du prince Adam Jerzy Czartoryski (1804-1806), soulignent tous le devoir d'intégrer la libération des peuples slaves soumis dans les Balkans dans la politique étrangère russe, ainsi que la nécessité de créer un protectorat russe sur la péninsule balkanique. Parallèlement, une nouvelle préoccupation émerge peu à peu en cette fin de XVIIIe siècle : « l'homme malade », l'Empire ottoman, devient un sujet de crispation pour la diplomatie russe dans la mesure où sa faiblesse présumée le laisse à la merci des puissances occidentales. La pérennisation de la circulation à travers les Détroits, principal enjeux alors en question, ne saurait être mieux garantie que par l'instauration d'un Etat grec, protégé par la Russie. Nous retrouvons donc le « Projet grec » au cœur de la diplomatie mise en œuvre par l'administration d'Alexandre Ier.

La poussée en direction du Caucase et de l'espace caspien est retardée par les guerres napoléoniennes. Toutefois, le répit apporté par la paix de Tilsitt en 1807 permet à la Russie de poursuivre le refoulement de « l'ennemi héréditaire », la Turquie, de la rive nord de la mer Noire, tout en poursuivant la poussée en direction de la Perse. Les opérations entamées en 1806 se concluent avec un traité signé entre les Russes et les Ottomans à Bucarest : la Russie récupère la Bessarabie et elle obtient une forme d'autonomie substantielle pour la Serbie, ainsi qu'un droit de regard sur le respect de cette autonomie par les Turcs. Dans le Caucase, les armées russes se heurtent aux Ottomans mais également aux Perses. Les opérations débutent dès 1802 et voient les troupes russes prendre possession des territoires situés au nord de la rivière Araks. Bien que recevant l'aide de conseillers techniques français ainsi que des subsides et des armes anglaises[304], la Perse est contrainte de signer une paix en 1813 qui entérine les succès russes[305]. Le Caucase apparait donc dès le début du XIXe siècle comme un

[304] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, pp. 659-660.
[305] Ce traité confirme la souveraineté de la Russie sur tous les khanats conquis antérieurement. L'article 5 stipule en outre que seule la flotte de guerre russe aura désormais le droit de naviguer sur la mer Caspienne.

espace inséré dans la géopolitique européenne tout comme il l'est aujourd'hui, et comme les événements d'août 2008 l'ont encore démontré.

Alors qu'il a l'opportunité de franchir une étape supplémentaire en direction de la réalisation du « projet grec », Alexandre Ier renonce à aider les Grecs qui se soulèvent en 1821 contre les Turcs, car la dimension révolutionnaire de ce mouvement constitue une menace pour l'autocratie russe. Pourtant, le soulèvement des orthodoxes des Balkans a toujours fait partie des plans russes visant à affaiblir l'Empire ottoman, ce soulèvement devant aller de pair avec l'action de la flotte russe et le débarquement d'un corps expéditionnaire, comme ce fut par exemple le cas en 1770[306].

En 1826, puis en 1827, la Perse attaque la Russie en pensant mettre à profit une supposée faiblesse politique de l'Empire russe révélée par les événements du 14 décembre 1825[307]. La Perse espère ainsi revenir sur les clauses du traité de Gulistan signé en 1813 qui lui étaient particulièrement défavorables. Les deux campagnes entreprises par les Perses sont des échecs, et ces derniers sont contraints de signer la paix de Tourkmantchaï le 13 février 1828. Ce traité confirme et remplace non seulement le traité de Gulistan, mais le complète en rattachant à l'Empire russe les khanats de Erivan et de Nakhitchevan : les Arméniens sont désormais des sujets de l'Empire russe.

Nicolas Ier est également préoccupé par la question d'Orient suscitée par le déclin de l'Empire ottoman qui attise les convoitises des puissances européennes. La guerre russo-turque de 1828-1829 constitue un nouvel épisode dans l'affrontement entre les deux empires. Néanmoins, la paix d'Andrinople constitue une étape supplémentaire dans la consolidation des positions russes autour de la mer Noire. Le littoral caucasien de la mer Noire est en effet rattaché à la Russie, tout comme les îles du delta du Danube. En outre, les marchands russes obtiennent le droit de commercer librement en mer Noire et partout dans l'Empire ottoman. Les campagnes de 1828-1829 ont vu les armées russes entrer dans Andrinoples et donc se rapprocher de Tsarograd, contribuant ainsi à raviver les courants slavophiles porteurs de l'idée de libération des peuples slaves soumis, ainsi que de la création d'un Etat orthodoxe. Si Nicolas Ier n'ordonne pas à ses troupes de prendre la capitale turque, c'est qu'il est bien conscient qu'il favoriserait automatiquement la constitution d'une alliance occidentale hostile menée principalement par la France et l'Angleterre. La puissance russe se trouve alors à son apogée dans la mesure où elle est amenée à s'ériger en protectrice d'un Empire ottoman

[306] En avril 1770, un corps expéditionnaire russe composé de 1.100 hommes dirigé par les frères Orlov, débarque dans la baie d'Oetylos, au sud du Péloponnèse, afin de prêter main forte aux insurgés Grecs. L'insurrection échoue faute de forces suffisantes.
[307] Il s'agit de la révolte des Décembristes suite au décès d'Alexandre Ier.

souffrant et rongé par des dissensions internes qui menacent la stabilité du pouvoir du sultan[308]. La paix d'Andrinople éloigne la Russie de la France et de l'Angleterre et contribue à la rapprocher des puissances centrales européennes, l'Autriche et la Prusse, ainsi que de l'Empire ottoman avec qui elle conclut le 26 juin 1833 le traité d'Unkiar-Skelessi qui scelle une alliance défensive entre la Porte et Saint-Pétersbourg[309]. Le mer Noire devient une *mare nostrum* russe, ce que constate amèrement François Guizot quelques années plus tard :

« *Le gouvernement de Pétersbourg, ayant de fait changé sa position dominante à Constantinople en droit écrit, a formellement réduit le Turquie au rôle de client des Russes. Quant à la mer Noire, elle en a fait un lac russe dont ce client défend l'accès contre tous les ennemis potentiels de la Russie* [310] ».

Plutôt que de risquer une confrontation directe avec Paris et Londres en s'emparant de Constantinople *de facto*, la Russie préfère se rendre maître du Sérail *de jure*. Le sultan n'a guère le choix, tant son pouvoir est affaibli par des luttes intestines et menacé par une puissance russe qui a arrêté quelques années auparavant sa progression à Andrinople, à un peu plus de deux cents kilomètres du Bosphore. Ce traité constitue d'une certaine manière le premier pas en direction de la Guerre d'Orient et de la campagne de Crimée qui se déroulent près de vingt ans plus tard.

Dans le Caucase, l'Empire russe doit faire face à des difficultés liées à ses conquêtes en direction de la Perse qui rendent chaque jour un peu plus vulnérables les communications des armées russes qui s'étirent, et qui sont harcelées par les montagnards. Ces peuples des montagnes se soulèvent en 1825. Certains chefs de file de la révolte, dont le plus connu est l'imam Chamil, en appellent au djihad. En 1840, c'est tout le Caucase oriental qui s'embrase. Il faut attendre 1859 et la capture de Chamil, pour que les guerres caucasiennes prennent fin officiellement et que le Caucase oriental soit rattaché à l'Empire russe.

Dans le bassin de la mer Noire, la Guerre d'Orient (1853-1856) voit la Russie affronter une alliance composée de la Turquie, de la France, de l'Angleterre et de la Maison

[308] Le 16 juin 1826, le sultan Mahmoud II promulgue un décret dont l'objectif est de dissoudre le corps des janissaires qui conteste son autorité. Les janissaires se soulèvent et Constantinople devient le théâtre d'affrontements sanglants. Au final, les soldats d'élite qui représentaient le noyau de l'armée ottomane sont massacrés dans tout l'Empire et le sultan se retrouve avec ses troupes régulières comme seule armée. Plus tard, à la fin de l'année 1832, une armée dirigée par Ibrahim, le fils de l'ancien représentant du sultan en Egypte, se dirige vers Constantinople.

[309] Selon ce traité, le sultan s'engage à fermer les Détroits en cas de guerre entre la Russie et une autre puissance.

[310] François Guizot, *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps*, Paris 1861, vol. IV, p. 49. Cité par Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, pp. 735-736.

de Savoie. Le prétexte de la querelle autour de la détention des clefs des Lieux Saints qui oppose Nicolas Ier à Napoléon III cache un tout autre enjeu : celui de la question d'Orient. Entamée par Nicolas Ier, c'est Alexandre II qui a la difficile charge d'assumer les conséquences du conflit en signant le traité de Paris qui conclut les hostilités en 1856. Ce texte met temporairement un terme à l'influence russe dans la région de la mer Noire. Selon l'article 11 du traité, la mer Noire est neutralisée : aucune flotte de guerre ne peut désormais y stationner, et aucune fortification ne peut être édifiée le long de ses côtes, celles existantes devant être démantelées[311]. A travers ce traité de paix, les puissances occidentales souhaitent mettre un terme à l'influence russe non seulement dans la région, mais également en Méditerranée. C'est toute l'influence de la Russie en mer Noire et au-delà, en Méditerranée, qui est en effet remise en question en 1856, dans la mesure où l'Empire ottoman conserve des capacités d'évolutions directes en Méditerranée à travers ses ports sur l'interface sud. Tout l'effort d'expansion de l'influence russe, acquise depuis Catherine II et confirmée encore à Andrinople en 1829, est compromis dans la mesure où sans flotte de guerre, la Russie ne peut plus protéger ses intérêts en Méditerranée, ni se donner les moyens de mener une diplomatie efficace. Ce traité limite donc le poids de la Russie dans la géopolitique méditerranéenne.

A la suite de la guerre franco-prussienne, la Russie déclare unilatéralement au mois d'octobre 1870 qu'elle ne s'estime plus liée par les contraintes du traité de Paris, et dans cette démarche, elle est soutenue par Bismarck. En 1871, la convention de Londres réunie à l'initiative du Chancelier allemand décide de la levée de l'ensemble des restrictions qui pesaient sur la Russie suite au traité de Paris : Saint-Pétersbourg peut de nouveau disposer d'une flotte de guerre en mer Noire ainsi que de forteresses sur ses côtes. Le traité de San Stefano en 1878 ne changera que peu de choses aux positions russes dans le bassin de la mer Noire, malgré une campagne victorieuse des armées russes contre la Turquie en 1877-1878. Cette guerre illustre surtout le messianisme russe panslave qui s'érige toujours en libérateur des peuples slaves soumis puisqu'à l'issue de la paix de San Stefano, puis du Congrès de Berlin, la Roumanie devient indépendante et une grande Bulgarie est créée. En outre, le Kosovo est rattaché à la Serbie et le Monténégro devient indépendant. Le Congrès de 1878 apporte globalement aux côtes de la mer Noire leur physionomie politique actuelle.

A compter de cette date, il n'est plus véritablement question d'expansion russe en mer Noire ou sur ses littoraux. La frontière entre le monde russe et le monde ottoman, mouvante depuis le XVIIe siècle, semble alors fixée de façon pérenne par le droit. Le seul enjeu porte

[311] MAE, CADN, Mémoires et documents, Russie, vol. 42 : Déclaration de guerre, blocus, contrebande, course, prises…, 1853-1856, *Congrès de Paris*, [P18048], f. 120.

désormais sur la circulation à travers les Détroits ; sa réglementation est fixée définitivement par la convention de Montreux en 1936[312]. La Convention, qui est constituée de vingt-neuf articles, quatre annexes, et un protocole, stipule qu'en temps de paix, la libre circulation des navires de commerce et de guerre des puissances riveraines est pleinement assurée, sous réserve de notification à la Turquie du passage des bâtiments selon un délai ainsi que des modalités fixés par les textes[313]. En temps de guerre, c'est la Turquie qui règle la circulation à travers les Détroits selon son statut, belligérante ou non, et selon si elle se sent menacée ou pas[314].

***

La progression de la Russie en direction du sud et de la mer Noire ainsi que vers le Caucase et l'espace caspien s'inscrit dans la longue durée : près de trois siècles. Cette expansion relève d'une triple volonté : un désenclavement géopolitique lié à la recherche d'un accès aux « mers chaudes », une quête de sécurisation des frontières qui ont longtemps été exposées aux raids menés par les cavaliers des steppes, les Tatars, alliés objectifs des Ottomans, et un messianisme panslave ayant pour objectif la libération des peuples slaves du sud soumis au « joug » ottoman. A cela, il faut aussi ajouter les motivations économiques et commerciales, liées à la volonté de disposer de nouveaux débouchés sur la Méditerranée et la Perse. Loin de laisser indifférentes les puissances européennes occidentales, l'expansion russe s'est pleinement insérée dans le schéma géopolitique de l'Europe moderne et au-delà, dans les territoires sur lesquels s'installaient les occidentaux : en Extrême-Orient, les Russes profitent de la faiblesse de la Chine d'après le traité de Nankin pour lui arracher en 1860 ce qui sera la province maritime de Khabarovsk. Puis, en 1885, Russes et Britanniques se mettent d'accord sur une première délimitation de leur zone d'influence respective au nord de l'Inde et également sur le Tibet. Ce n'est que dix ans plus tard, en 1895 que la convention de Simla permet d'éviter une guerre entre l'Angleterre et la Russie en faisant de l'Afghanistan un Etat tampon entre les prétentions des deux Empires[315].

[312] Les Etats signataires de la convention sont alors la Bulgarie, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, le Japon, la Roumanie, la Turquie, l'URSS et la Yougoslavie. En tant que pays successeurs, la Russie, l'Ukraine et Chypre sont également signataires. Le texte intégral de la Convention de Montreux est disponible à l'adresse suivante : http://www.doc.diplomatie.gouv.fr/BASIS/pacte/webext/multidep/DDD/19360023

[313] Convention de Montreux, articles 2, 10, 11, 12 et 13.

[314] Convention de Montreux, articles 4, 5 et 6.

[315] Voir sur ce sujet un ancien article qui permet de saisir le point de vue d'un spécialiste contemporain des événements : Edouard Blanc, « Le partage du Pamir. La convention de Simla. Avril 1895 », *Annales de Géographie*, 1896, t. 5, n° 22, pp. 438-441.

Ainsi, tout au long de l'époque moderne et jusqu'aux premières décennies de l'époque contemporaine, les ambitions de l'Empire russe en Méditerranée reposaient sur trois motivations principales : géostratégique, commerciale et politico-religieuse.

b) De Sébastopol à la Méditerranée : vers une redéfinition des rapports entre la Russie et le bassin méditerranéen ?

La maîtrise des côtes du bassin de la mer Noire dès la fin du XVIIIe siècle procure à la Russie un débouché commercial direct et libre de glaces sur la Méditerranée, et marque également une double rupture pour l'Empire russe. Tout d'abord, l'acquisition des territoires correspondant à la province de Nouvelle-Russie[316] constitue un tournant dans la progression russe vers la Méditerranée : désormais, la Russie a atteint ses frontières méridionales naturelles et remplit ainsi des objectifs sécuritaires. L'annexion de la Crimée permet en effet à l'Empire russe de contrôler l'ensemble des côtes de la mer d'Azov, ce qui contribue à consolider la sécurisation de l'estuaire du Don et des ports russes en mer d'Azov (Azov, Taganrog). A l'Ouest, la frontière de l'Empire se fixe sur le Dniestr, tandis que plus au Sud, les limites de l'Empire s'adossent un peu plus vers le Caucase en se fixant sur le Kouban. L'établissement de la souveraineté russe sur le Caucase relève également d'impératifs commerciaux, mais aussi de considérations géostratégiques liées à la sécurisation des frontières de l'Empire et à la recherche de frontières naturelles solides. Le commerce avec la Perse et plus loin, avec les Indes, suppose la maîtrise de la navigation sur la mer Caspienne. De ce côté-ci, la frontière de l'Empire a dépassé le Terek pour arriver jusqu'aux contreforts du Caucase. Par ailleurs, cette période correspond également à une rupture dans la représentation de la Russie comme un « Etat barbare ». Comme le souligne l'historienne Marie-Pierre Rey, la Russie commence non seulement à surmonter sa « fatalité » continentale, mais elle « *commence aussi à échapper à sa fatalité barbare* [317]». En remportant en juillet 1770 à Tchesmé, en mer Egée, une victoire navale sur l'Empire ottoman, la Russie inflige une défaite au Grand Turc et « *incarne à présent l'éclat de la civilisation européenne* [318]». D'autant plus que ces gains territoriaux servent également de socle en vue de l'accomplissement du « projet grec » partagé par l'impératrice et son favori, le Prince Grigori

[316] La Nouvelle-Russie comprend les territoires situés entre la mer d'Azov et la région d'Odessa, sur la rive Nord de la mer Noire. Cette province comprend également la Crimée et les steppes situées au Sud de la Russie, de même que les territoires qui bordent la mer d'Azov.
[317] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe.., op. cit.*, p. 102.
[318] *Ibid*.

Alexandrovitch Potemkine. Néanmoins, le caractère utopique de ce projet paraît de plus en plus évident : le coût des guerres épuise les finances de l'Empire, Potemkine, principal artisan des conquêtes russes dans le Sud, meurt le 5 octobre 1791, et l'Empire ottoman, s'il apparaît comme déclinant, est de plus en plus ouvertement soutenu par la France et la Grande-Bretagne qui s'opposent à la poussée russe en Méditerranée. Pour autant, même si le « Projet grec » semble relégué au second plan des priorités de Catherine II derrière celles développement de la Nouvelle-Russie et celle de l'édification d'une flotte de guerre en mer Noire, il n'en demeure pas moins qu'il connaît par la suite des avatars (guerre russo-turque de 1828-1829, guerre de Crimée, guerre russo-turque de 1877-1878) même si il paraît de plus en plus chimérique.

Néanmoins, la nécessité pour la Russie de disposer d'une puissante base de départ sur la mer Noire pour mener à bien ses projets dans le Caucase et en Méditerranée devient impérieuse. Ce rôle est dévolu à Sébastopol dont la création, officiellement décrétée le 21 février 1784 par Catherine II, marque une étape fondamentale et fondatrice dans la présence russe dans la partie orientale de la Méditerranée, tout en changeant également la donne géopolitique dans le bassin méditerranéen. En effet, ce port, l'un des plus sûrs[319] de la mer Noire, et peut être même du bassin méditerranéen, met les armées russes à quelques heures de navigations des Détroits, et à quelques jours de la Méditerranée. Il permet en outre à la marine russe d'appuyer les unités terrestres lors de leurs opérations contre la Porte et dans le Caucase. De plus, la Russie dispose désormais d'une fenêtre, certes tenue par la Turquie, mais une fenêtre qui l'autorise à agir plus rapidement en lui permettant de projeter des navires et des troupes sur un théâtre méditerranéen, sans devoir mobiliser la trop lointaine flotte de la mer Baltique, qui existe officiellement depuis le 18 mai 1703.

Depuis qu'elle dispose de cet accès à la mer Noire et au-delà, à la Méditerranée, la marine russe commence à appréhender un monde nouveau pour elle : le monde méditerranéen. Il s'agit bien d'un monde nouveau dans la mesure où la Méditerranée orientale a déjà été ponctuellement sillonnée par des Russes : pèlerins se rendant en Terre Sainte, envoyés religieux et culturels et, plus rarement, marchands. Il convient de rappeler ici que les empereurs russes étaient devenus les protecteurs officiels des Chrétiens orthodoxes de l'Empire ottoman en vertu du traité de Kutchuk-Kaïnardji signé en 1774. Déjà, suite à la paix de Karlowitz, de plus en plus de pèlerins russes se rendent en Palestine via la Syrie. Les

[319] Le port de Sébastopol se compose de huit baies en eau profonde qui permettent d'abriter les bâtiments des tirs de navires ennemis. En outre, la présence de forts et de batteries côtières voue à l'échec toute tentative de prendre la ville par la mer. Voir *infra* la partie consacrée à la Crimée et à Sébastopol.

vaisseaux russes commencent donc à sillonner la Méditerranée et à mouiller dans des ports occidentaux au cours du XVIIIe siècle et tout au long du XIXe siècle. L'Empire russe ouvre un consulat à Nice en 1783, mais également au Levant, à Alep, Lattaquié, Beyrouth et Saïda au cours des années 1830. En 1893, un consulat supplémentaire est installé à Damas. La Société Orthodoxe Impériale russe dispose ainsi de près de 74 écoles en Syrie en 1905 au sein desquelles elle dispense des enseignements aux jeunes « syriens » tout en assurant son rôle d'accueil des pèlerins[320]. D'un point de vue géostratégique, le mouillage d'une escadre russe dans le port de Toulon au mois d'octobre 1893, à la suite la signature d'une alliance franco-russe en 1892, témoigne de la pleine insertion de la Russie, et de sa marine, dans la géopolitique méditerranéenne à l'aune du XXe siècle.

La Grande Guerre signe la fin du régime impérial et l'avènement d'un nouvel Etat : l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS). La Russie appartenait au système d'alliance qui la liait non seulement à la France depuis 1892, mais également à l'Angleterre. L'idée pour les franco-britanniques étaient de disposer d'une alliance de revers contre le Second Reich en cas d'affrontement, obligeant ainsi Berlin à fournir un effort de guerre sur deux fronts. Les Français et les Britanniques avaient tellement besoin de ce second front que lorsque les difficultés des armées russes devinrent évidentes après la défaite de Tannenberg au mois d'août 1914, puis plus tard aux lacs Mazurie en février 1915, ils garantirent à Nicolas II, le 18 mars 1915, la possession de Constantinople et des Détroits en cas de défaite de l'Empire ottoman. Cet accord venait compléter le traité de Londres signé le 5 septembre 1914, selon lequel Français, Anglais et Russes s'engageaient à ne signer aucune paix séparée. La Révolution russe de 1917 met un terme à toute ambition russe sur de nouveaux territoires qu'aurait pu lui conférer une victoire sur l'Empire ottoman. La signature de la paix « honteuse » de Brest-Litovsk se traduit par d'immenses pertes de territoires pour l'Empire russe finissant : la Livonie, la Courlande, la Lituanie, l'Estonie, la Pologne, la Finlande et l'Ukraine. Par la suite, la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan déclarent leur indépendance[321]. Pour la Russie, la perte de l'Ukraine et des rives orientales de la mer Noire signifierait une diminution de près de 75% de son interface maritime dans cette région, et surtout, la perte du port de guerre de Sébastopol. Ces pertes sont toutefois provisoires dans la mesure où les Soviétiques parviennent à remettre la main sur presque toutes ces régions qui sont intégrées en 1922 à

[320] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, USA, Praeger Security International, 2006, p. 12.
[321] La Géorgie déclare son indépendance le 26 mai 1918, tandis que les Arméniens et les Azéris la déclarent deux jours plus tard, le 28 mai 1918.

l'URSS, à l'exception de la Finlande, des pays Baltes, des territoires polonais, de la Bessarabie et du district de Kars dans le Caucase.

Lors de la période révolutionnaire, qui s'étend de 1917 à l'avènement de l'Union soviétique en 1922, les ports de Crimée et les ports russes de la mer Noire[322] jouent également le rôle des débouchés pour les armées alliées qui y débarquent en 1918 afin d'aider les Russes blancs à combattre les Bolcheviks. En 1919, ces mêmes troupes évacuent la Russie à partir de ces ports, et quelques mois plus tard, ce sont les Russes blancs qui émigrent en Occident[323]. Consciente de son état de faiblesse généralisé, épuisée par la Grande guerre, puis par la Révolution et enfin par la NEP, l'URSS s'empresse de stabiliser son flanc Sud : le nouveau gouvernement entend normaliser ses relations avec le voisin turc et signe en 1925 un pacte de neutralité et de non-agression avec Istanbul. Dans la région, la principale revendication de Moscou porte alors sur la Bessarabie qui s'est retrouvée en Roumanie au lendemain du traité de Brest-Litovsk, ce qui pousse Bucarest à adhérer au Pacte balkanique en 1934[324]. L'URSS récupère ce territoire à la faveur de la Seconde Guerre mondiale d'abord en 1940, avant de le perdre lors de l'offensive allemande de 1941. La région de la mer Noire est particulièrement touchée par les combats de la Seconde Guerre mondiale dans la mesure où la Crimée et la région de la mer Caspienne deviennent des objectifs stratégiques. Aussi, la Crimée est occupée dès 1941 par les troupes de l'Axe, mais pas Sébastopol qui subit un siège à partir du mois d'octobre 1941 avant de tomber le 4 juillet 1942. La Crimée est finalement libérée par les armées soviétiques au printemps 1944 et Sébastopol reçoit le statut de ville héros, tout comme onze autres villes d'URSS.

Dans l'immédiat après-guerre, les intérêts soviétiques en Méditerranée tournent autour de la question des Détroits et des frontières sud de l'URSS. La Turquie subit de fortes pressions de la part de Staline : dès le 19 mars 1945, alors que la guerre fait encore rage, l'URSS dénonce le traité d'amitié et de neutralité turco-soviétique de 1925. Cette dénonciation conduit à des pourparlers entre le ministre des Affaires Etrangères soviétique, Viatcheslav Mikhaïlovitch Molotov, et l'ambassadeur de Turquie à Moscou, Selim Sarper, au mois de juin suivant. Lors de ces discussions, Moscou formalise clairement ses demandes qui tournent autour de trois revendications principales : la révision du traité de 1921 conclu entre

[322] Les alliés ont débarqué en 1918 dans les ports de Batoumi, Soukhoumi, Sotchi, Novorossisk, Sébastopol et Odessa.
[323] Notamment les troupes du général Wrangel dont les dernières troupes embarquent depuis la Crimée au mois de novembre 1920.
[324] Ce Pacte balkanique, ou Entente balkanique, a été signé en 1934 par la Roumanie, la Grèce, la Yougoslavie et la Turquie, et sert de base d'union entre les signataires contre les revendications soviétiques et la politique national socialiste et révisionniste bulgare.

les deux pays au sujet des districts de Kars et d'Andaman, perdus par Moscou en 1917, un accord de principe avec Istanbul au sujet de la révision de la Convention de Montreux, et enfin, la cession par la Turquie de bases navales et aériennes dans les Détroits à l'URSS. Déjà, lors des négociations interalliées, Staline avait essayé d'arracher à Roosevelt et à Churchill la possibilité pour l'URSS d'assurer conjointement avec la Turquie la protection des Détroits. L'argument de Staline était alors d'ordre historique : la Turquie avait été incapable d'interdire l'accès à la mer Noir aux bâtiments allemands et italiens. Afin de rendre possible cette protection russo-turque des Détroits, Staline réclamait déjà l'ouverture de bases navales et terrestres le long des côtes turques, ce qui lui fut refusé par un front anglo-saxon venant appuyer les positions turques. Ces pressions exercées par Moscou poussent la Turquie à se tourner vers les Britanniques et les Américains. Lors de la Conférence de Potsdam[325], l'URSS met également la question du statut des Détroits à l'ordre du jour[326]. Néanmoins, la position américaine se précise à mesure que la pression soviétique s'accroît et, en 1946, Harry S. Truman, alors président des Etats-Unis, écrit à son secrétaire d'Etat, James F. Byrnes :

"*There isn't a doubt in my mind that Russia intends an invasion of Turkey and a seizure of the Black Sea Straits to the Mediterranean. Unless Russia is faced with an iron fist and strong language another war is in a making. Only one language do they understand-How many divisions have you?*[327]".

En 1946, le soutien américain à Istanbul se traduit par la visite de l'USS *Missouri* à Istanbul au mois d'avril 1946. La doctrine Truman de l'endiguement est énoncée quelques mois plus tard, en 1947.

A partir de 1952, le fait que la Turquie et la Grèce soient membres de l'OTAN accentue au Kremlin la représentation d'une URSS encerclée, que les Occidentaux cherchent à « endiguer » : désormais, l'accès à la Méditerranée est verrouillé par deux Etats membres de l'Alliance atlantique. C'est notamment pour cela que les dirigeants soviétiques tenteront

[325] Cette conférence se déroule entre le 17 juillet et le 2 août 1945.
[326] « *Lors de la conférence de Potsdam* […], *l'URSS déclara que le régime des Détroits et la sécurité de la mer Noire devaient être le domaine exclusif des Etats riverains, ce qui suscita les protestations de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis* », Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *Annuaire Français* des Relations Internationales, 2007, vol. VIII, p. 752.
[327] « *Il ne fait aucun doute dans mon esprit que la Russie a l'intention d'envahir la Turquie et de se saisir des Détroits de la Mer Noire qui mènent à la Méditerranée. A moins que la Russie ne se trouve confrontée à un poing d'acier et à un discours ferme, une nouvelle guerre se prépare. Un seul langage leur est accessible : combien de divisions avez-vous ?* ». Lettre d'Harry Truman au secrétaire d'Etat américain James Byrnes, 5 janvier 1946. La lettre est intégralement disponible sur : http://teachingamericanhistory.org/library/index.asp?document=592 .

régulièrement de revenir, sans succès, sur la Convention de Montreux, avec pour principale revendication d'interdire l'accès à la mer Noire aux bâtiments militaires des Etats non riverains, ce qui aurait eu pour effet, en pratique, de faire de cette mer un « lac soviétique »[328]. Toutefois, même sans cette interdiction, d'un point de vue stratégique, la mer Noire fut un lac soviétique dans la mesure où la flotte de la mer Noire constituait la principale flotte de guerre présente dans le bassin. D'un point de vue diplomatique, l'URSS commence à s'intéresser à la question moyen-orientale, car elle y voit un espace sur une partie de la rive sud de la Méditerranée où s'implanter et faire contrepoids à l'influence occidentale. C'est dans cette perspective que l'URSS devient le premier Etat à reconnaître officiellement l'existence d'Israël en 1948. Staline pense que le modèle de société israélien est le pendant oriental du modèle soviétique, là où les kibboutzim seraient les équivalents des fermes collectives. Au-delà d'une prétendue proximité idéologique, il s'agit avant tout pour les Soviétiques d'occuper politiquement un espace afin qu'il ne relève pas de la sphère d'influence occidentale. Aussi, cette reconnaissance quasi immédiate de l'Etat d'Israël traduit l'empressement de Moscou à renouer avec la question moyen-orientale à laquelle la Russie avait plus ou moins renoncé depuis la fin de la Première guerre mondiale, mais à laquelle l'URSS souhaitait apporter la dimension idéologique.

L'activité de la marine soviétique en Méditerranée se déploie progressivement dès lors que l'URSS s'intéresse au Moyen-Orient. Toutefois, cette activité est entravée par un certain nombre de freins d'ordre interne et externe.

Tout d'abord, le bassin méditerranéen demeure globalement une zone au sein de laquelle l'essentiel de l'activité militaire navale est assuré par les marines occidentales de l'OTAN et principalement par la VIe flotte américaine. D'autre part, jusqu'à la crise des missiles, l'intérêt de l'URSS pour l'outil militaire que représente une flotte de guerre en tant que vecteur de projection demeure encore trop limité dans la mesure où Nikita Khrouchtchev privilégie le développement de l'arsenal nucléaire[329]. Avant lui, Staline avait également mis l'accent sur la nécessité pour l'URSS de pouvoir assurer la protection du territoire soviétique grâce à l'arme atomique.

A compter de 1964, et jusqu'à la chute de l'URSS, le « détachement de la Méditerranée de la flotte de la mer Noire », bientôt rebaptisé *Eskadra* (Ve escadre soviétique),

[328] Doru Cojocaru, *Géopolitique de la mer Noire : éléments d'approche*, Paris, L'Harmattan, coll. « Diplomatie et Stratégie », 2007, p. 23.

[329] « *L'URSS en tira la leçon, et dans les années qui suivirent la crise* [des missiles], *elle fit des efforts considérables pour développer sa marine de guerre, négligée jusque-là en raison de l'accent mis sur l'arme nucléaire, dont Khrouchtchev espérait trop* », *in* Jacques Lévesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, p. 218.

sillonne la Méditerranée[330]. Toutefois, à ses débuts, son activité demeure limitée dans la mesure où ses unités ne disposent pas de points de relâche en dehors de leur base d'attache de Sébastopol, ce qui oblige les navires à mettre en place un système de rotation pour assurer une présence constante en mer. La marine soviétique avait cependant bien mené des sorties régulières en Méditerranée occidentale auparavant, entre 1958 et 1961, lorsqu'elle disposait d'une base de sous-marins sur les côtes de l'Albanie, à Pashaliman, non loin de la ville côtière de Vlorë. Cette facilité, accordée par Enver Hodja, permettait aux submersibles soviétiques de mener des missions en Méditerranée occidentale sans avoir à revenir systématiquement à Sébastopol. Lorsqu'il visite cette base en 1958, Nikita Khrouchtchev déclare ainsi: « D'ici, je pourrais contrôler la Méditerranée jusqu'à Gibraltar ». Mais en 1961, Moscou et Tirana rompent leurs relations suite à un différend idéologique et la marine soviétique perd l'usage de la base de Pashaliman où elle laisse aux Albanais 4 sous-marins qui rouillent à quai aujourd'hui encore[331]. L'alliance entre l'URSS et l'Albanie disparaît pour être remplacée cette même année par une alliance entre Pékin et Tirana.

Presqu'au lendemain de la rupture albano-soviétique, les espoirs du Kremlin se tournent vers l'Algérie qui obtient son indépendance en 1962. Les dirigeants soviétiques escomptent faire reposer leur influence dans le bassin occidental de la Méditerranée sur l'Algérie indépendante de Ben Bella. Dès l'accession à l'indépendance, et étant donné la trajectoire économique adoptée par le nouveau gouvernement algérien avec notamment les nationalisations des terres des colons, l'URSS développe avec l'Algérie des relations multisectorielles. A la chute de Ben Bella en 1965, c'est l'Egypte nassérienne qui endosse à son tour ce rôle de pilier de la stratégie soviétique dans la région. Depuis les années 1950, l'URSS était présente en Egypte où elle fournissait des armes via la Tchécoslovaquie. Elle avait également accepté de construire le barrage d'Assouan en 1958, et de fournir en outre une aide économique et militaire au Caire. L'URSS entretenait également de solides relations avec la Syrie depuis le début des années 1960. En 1966, le pays devient à son tour un point d'appui soviétique dans la région après le coup d'Etat mené par les éléments prosoviétiques du parti Baas syrien. Comme nous l'avons évoqué plus haut, la marine de guerre soviétique opérait difficilement loin de ses bases dans la mesure où elle était essentiellement formatée jusqu'en 1962 pour des missions de souveraineté et de protection des côtes du territoire.

[330] Charles Zorgbibe, « La question de la Méditerranée sous la Guerre froide », p. 101.
[331] Il s'agit de sous-marins de classe *Whiskey*.

Après cette date, elle reçoit en dotation de nouveaux navires[332] susceptibles de lui conférer des capacités de projection si bien qu'à partir des années 1960, la présence de bâtiments soviétiques en Méditerranée croît progressivement : entre 1964, date à laquelle les premiers bâtiments commencent à se manifester régulièrement en Méditerranée, et 1967, leurs effectifs quadruplent pour atteindre une moyenne de présence de 22 navires par jour en sortie. Toutefois, ce déploiement demeure limité étant donné que la marine soviétique ne dispose toujours d'aucun véritable point de relâche avec des bases de maintenance.

Le déploiement soviétique en Méditerranée s'accentue véritablement après la défaite des armées arabes, alliées de Moscou, face à Israël en 1967. Au lendemain de la guerre des Six Jours, l'URSS entreprend de reconstituer le potentiel militaire des Syriens et des Egyptiens, ce qui implique des livraisons de matériels plus nombreuses, ainsi qu'une présence accrue de conseillers soviétiques dans ces pays. Le 29 mai 1971, Moscou et Le Caire signent un traité d'amitié et de coopération qui permet aux Soviétiques d'accroitre un peu plus leur présence militaire en Egypte. Cet accord demeure toutefois limité dans ses applications, d'autant plus qu'un an plus tard, le 18 juillet 1972, le président Sadate décide de renvoyer tous les conseillers soviétiques et de récupérer toutes les bases militaires sur le sol égyptien, avant d'abroger en 1976 le traité d'amitié soviéto-égyptien. Toutefois, au cours des années 1980, l'URSS peut compter sur des bases navales en Syrie (Tartous), en Libye (Benghazi) et au-delà, au Yémen du Sud[333] (Socotra). Il s'agit de disposer d'unités pré positionnées dans la région afin de sécuriser les liaisons entre la Méditerranée et l'Extrême-Orient russe qui passent par l'Océan indien. Qu'il s'agisse de simples points de relâche, officiellement pour réparer les chalutiers soviétiques (Mers el Kébir, Tobrouk, l'archipel de Dahlak), ou de véritables installations logistiques (Tartous, Socotra), la flotte soviétique peut désormais assurer une présence constante en haute-mer, aussi bien en Méditerranée qu'au-delà du canal de Suez, dans l'Océan indien. Ainsi, en 1987, l'*Eskadra* soviétique compte 43 bâtiments

[332] Comme conséquence de cette volonté de reformatage de la marine soviétique après la crise de Cuba, les porte-hélicoptères de type *Moskva* (Projet 1123) sont les premières unités à but de projection qui voient le jour. Il est intéressant de noter que le premier bâtiment, le *Moskva*, mis sur cale en décembre 1962 au chantier naval de Nikolaïev, est affecté directement à la flotte de la mer Noire qu'il rejoint en juillet 1967. Il est rejoint en 1969 par son *sister-ship*, le *Leningrad*. A eux deux, ils peuvent assurer une présence continue en Méditerranée, ce qui démontre tout l'intérêt porté par les dirigeants soviétiques aux affaires du Moyen-Orient et donc à la présence russe dans le bassin méditerranéen. Source : Redstars.

[333] Selon le traité d'amitié et de coopération signé en 1981, l'URSS dispose d'une base navale dans l'île sud yéménite de Socotra. Toutefois, les deux Etats entretiennent des relations étroites depuis 1969 et le coup d'Etat au Yémen du Sud. Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », in *Politique étrangère*, n° 1, 1983, 48e année, pp. 133-148.

majeurs dont une douzaine mouillent en permanence en Méditerranée afin d'assurer une présence navale soviétique[334].

Lorsque l'URSS disparait en 1991, l'ensemble des navires soviétiques de la flotte de la mer Noire pré positionnés en Méditerranée regagnent Sébastopol pour ne plus quitter leur port d'attache, sauf pour assurer la garde des côtes russes. Au cours de la décennie 1990, et du début des années 2000, l'essentiel de la présence navale russe dans le bassin méditerranéen est ponctuellement assuré par des unités de la flotte du Nord[335]. Il faut attendre la seconde moitié des années 2000, et le retour de crédits dans l'armée et la marine, pour assister à un redéploiement de la flotte de la mer Noire en Méditerranée. En effet, au début de l'année 2008, la Syrie a accueilli un groupe aéronaval de la flotte russe composé de près de 17 navires, dont l'unique porte-avions russe, l'*Amiral Kuznetsov*, et de 47 avions, dont 14 appareils de l'aviation stratégique. Ce déploiement en Méditerranée, opéré entre les mois de décembre 2007 et février 2008, est alors l'un des plus importants effectué par les forces aéronavales russes depuis la chute de l'URSS[336]. Moins d'un an plus tard, au mois de novembre 2008, le croiseur nucléaire Pierre le Grand, rattaché à la flotte du Nord, effectue une traversée de la Méditerranée, et s'arrête notamment dans la base navale turque d'Aksaz-Karagac, puis dans le port militaire de Toulon, avant d'appareiller pour la mer des Caraïbes afin d'y mener des exercices avec la marine vénézuélienne. Son déploiement précède de quelques jours l'envoi d'un nouveau groupe aéronaval composé d'unités de la flotte du Nord, articulées autour du porte-avions *Amiral Kuznetsov*, qui a été rejoint en Méditerranée par des bâtiments de la flotte de la mer Noire, dont son navire amiral, le croiseur lance-missiles *Moskva*[337]. Enfin, cette activité va de pair avec la réactivation des liens que l'URSS entretenait avec la Syrie et la Libye. Bien qu'encore limitées aujourd'hui à une coopération multisectorielle, notamment dans le domaine de la défense, les coopérations russo-syriennes et russo-libyennes pourraient s'intensifier et déboucher d'ici quelques années sur l'ouverture

[334] *The Military Balance*, 1987-1988.

[335] Ainsi, lors des bombardements menés par l'OTAN sur la Serbie et le Kosovo au printemps 1999, la marine russe a dépêché sur place le sous-marin Koursk (Projet 949A, classe OTAN *Oscar II*) relevant de la flotte du Nord pour surveiller les opérations de l'Alliance. Source : Jean-Michel Carré, *Le Koursk, un sous-marin en eaux troubles*, Les films Grain de Sable, 2005.

[336] Ce groupe était composé de 11 bâtiments de la flotte du Nord ayant quitté leur port d'attache de Severomorsk au mois de décembre 2007. Une fois en Méditerranée, ils ont été rejoints par des unités de la flotte de la mer Noire. Le groupe, articulé autour de l'*Amiral Kuznetov*, était composé des destroyers lance-missiles *Amiral Levchenko* et *Amiral Chabanenko*, du pétrolier ravitailleur *Ivan Bubnov*, du navire de sauvetage *Nilokay Chirikin* et de sous-marins d'attaque. Source : *Axis News*, *Mer et Marine*, 7 décembre 2007 et 9 janvier 2008.

[337] *Mer et Marine*, 4 novembre 2008. Certaines des unités de ce groupe auraient auparavant fait escale dans le port libyen de Tripoli au mois d'octobre 2008.

de véritables points de relâche pour les bâtiments de guerre russe[338]. Ces derniers aspects font l'objet de développement plus conséquent dans notre dernier grand chapitre.

***

Ainsi, l'annexion de la Crimée en 1783 et la fondation de la base navale de Sébastopol constituent un tournant majeur dans la présence russe sur les rives du bassin méditerranéen. Il existe un « avant » et un « après » la fondation de Sébastopol dans la mesure où la création d'une nouvelle flotte de guerre russe en mer Noire, en 1784, change la donne géopolitique régionale en donnant à la Russie les moyens d'agir plus rapidement en Méditerranée et donc d'accroître son rôle non seulement sur les théâtres méditerranéens, mais plus généralement sur la scène diplomatique européenne. Véritable outil de puissance au service des intérêts russes en Méditerranée, la flotte de la mer Noire constitue aujourd'hui encore un enjeu géostratégique majeur, qui s'inscrit dans un contexte géopolitique qui dépasse les frontières méditerranéennes. Loin de marquer la fin de la poussée russe vers le Sud, l'annexion de la Crimée permet au contraire aux tsars de pérenniser et d'appuyer leurs conquêtes en Transcaucasie. Les entreprises russes sur le pourtour du bassin de la mer Noire bénéficient en effet dès le début du XIXe siècle de l'appui logistique et tactique de la flotte. Les armées russes qui entrent en campagne dans le Caucase ou qui se dirigent vers Constantinople en franchissant de Danube peuvent compter tout au long de première moitié du XIXe siècle sur la puissance de feu des navires partis de Sébastopol ou d'Odessa afin d'appuyer leur progression. Le conflit d'août 2008 entre la Russie et la Géorgie illustre parfaitement ce schéma d'action combinée entre l'infanterie et la marine puisque la flotte de la mer Noire a mené des opérations sur le littoral géorgien qu'elle connaît depuis des siècles.

D'une certaine manière, ce conflit contemporain illustre les nombreuses problématiques auxquelles la Russie est confrontée sur ses marges du sud depuis plusieurs siècles : sécurisation des frontières, maîtrise du débouché caucasien, complexe d'encerclement et multiplication des acteurs et de leurs activités respectives aux frontières de la Russie.

[338] Aujourd'hui, la marine russe dispose à Tartous d'un poste d'entretien technique desservi par 50 marins. Elle procède actuellement à l'élargissement de ce port afin de le rendre praticable pour l'ensemble de ses navires. En outre, elle a entamé des travaux afin de construire un débarcadère dans le port de Lattaquié. Le poste de Tartous pourrait ainsi acquérir d'ici quelques mois le statut de point de déploiement, puis, dans quelques années, celui de base navale. Enfin, selon le quotidien russe *Kommersant* en date du 30 octobre 2008, Mouammar Khadafi aurait proposé à la marine russe d'utiliser le port de Benghazi comme base navale. Sources : « Un Sébastopol syrien pour la Flotte russe de la mer Noire ? », *RIA Novosti*, 2 juin 2008, et « Navires russes : escale en Syrie », *Le Figaro*, 12 janvier 2009.

III. La multiplication des acteurs en mer Noire, un facteur de dynamisme dans les échanges pontiques

Aujourd'hui, la région de la mer Noire[339] se caractérise par la richesse des échanges qui l'animent ainsi que par sa position stratégique grandissante au sein de la géopolitique eurasiatique. Pour Robert Kagan, ancien conseiller au Département d'Etat américain, la zone mer Noire fait partie de ces failles géopolitiques, « *là où les ambitions des grandes puissances se recoupent et s'opposent, et où les séismes du futur risquent le plus de survenir* [340]». En tant qu'Etat riverain de cette zone et acteur majeur de la géopolitique régionale, la Russie, revigorée, cherche actuellement à garantir ses intérêts dans cette zone tout en faisant face à l'irruption de nouveaux acteurs.

Depuis la seconde moitié du XXe siècle, l'espace pontique a en effet vu l'arrivée de nouveaux acteurs qui se sont insérés progressivement dans les échanges locaux. Qu'ils s'agissent d'Etats non riverains ou d'organisations internationales, leurs motivations reposent sur différents éléments: économiques, politiques ou encore stratégiques. Les modifications consécutives à leur insertion dans les rapports de force régionaux ont eu en outre des répercussions sur les liens que la Russie entretient avec la mer Noire et ses Etats riverains.

La problématique économique soulevée en particulier par les enjeux énergétiques est directement liée à la question de la géostratégie régionale. Le bassin de la mer Noire se présente aujourd'hui comme un espace de projection de puissances, qu'elles soient riveraines, comme la Russie ou la Turquie, ou étrangères, à l'image des Etats-Unis ou d'Israël, toutes désireuses de s'y implanter, d'y renforcer leur présence et d'y pérenniser leur implantation, notamment dans l'espace transcaucasien. Néanmoins, l'implantation au sein des rapports de forces régionaux de différents acteurs internationaux est plus ancienne. L'internationalisation du franchissement des Détroits est le fait du Sultan qui, au lendemain du traité russo-turc de 1774, souhaite trouver des contrepoids à l'influence grandissante de la Russie sur le bassin pontique. L'Empire ottoman cherche ainsi « *à inclure d'autres puissances dans l'équilibre régional, en permettant aux navires de commerce anglais (1799) et français (1802) d'y naviguer librement, la mer Noire devenant par là même un objet de la diplomatie*

[339] Il n'existe pas de définition « universelle » des limites de la région de la mer Noire. Nous pouvons bien sûr nous restreindre aux six Etats qui à ce jour bordent les rives de la mer Noire : la Bulgarie, la Roumanie, l'Ukraine, la Russie, la Géorgie et la Turquie. Toutefois, il convient d'inclure à cet ensemble l'Arménie, l'Azerbaïdjan et la Moldavie, dans la mesure où ces pays sont directement impliqués dans les dynamiques régionales. L'espace ainsi considéré correspond alors à la définition de la région de la mer Noire selon l'Union européenne.

[340] Robert Kagan, *Le retour de l'Histoire et la fin des rêves*, *op. cit.*, p. 22.

européenne [341]». Au XVIIIe siècle, la politique menée par la France et le Royaume-Uni est essentielle pour comprendre la configuration géopolitique dans cette partie du bassin méditerranéen. Paris et Londres ont notamment participé, plus ou moins directement, aux conflits russo-turcs tout au long du XVIIIe siècle[342] avant de s'impliquer directement en 1854 dans une entreprise visant à contenir l'expansion de la puissance russe en Méditerranée : la guerre de Crimée. Les traités diplomatiques portant sur l'espace pontique signés au XVIIIe siècle, qu'il s'agisse de la Convention de Londres (1841), du traité de Paris (1856) ou du traité de Londres (1871), tendent tous vers une internationalisation de la mer Noire. Aujourd'hui, après les quarante années durant lesquels la mer Noire fut un espace sous domination soviétique[343], le bassin pontique redécouvre ce caractère international. Comme le rappelle Catherine Durandin, « *L'espace mer Noire est emmaillé dans une toile d'institutions où se côtoient riverains et grandes puissances, acteurs et observateurs* [344]». Il nous faut dès à présent évoquer ces acteurs afin de saisir l'ampleur de l'intérêt que suscite cet espace auprès de grandes puissances, et tous les enjeux au centre desquels il se trouve.

L'OTAN : du *containment* à l'élargissement vers le bassin pontique, une activité perçue comme un danger par la Russie

Le processus d'élargissement de l'OTAN est aujourd'hui perçu comme une menace par la Russie. Même si, comme le rappelle Evgueni Primakov, l'ancien ministre des affaires étrangères russes, « *le processus d'élargissement de l'OTAN n'est pas destiné à contenir la Russie, ce qui n'est pas du tout nécessaire, mais l'affaiblir, la rendre plus conciliante lorsqu'il s'agit de ses intérêts nationaux* [345]». Cette dynamique d'extension de l'Alliance atlantique concerne directement la zone mer Noire.

---

[341] Tolga Bilener, « La mer Noire, un enjeu maritime », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit*., p. 96.

[342] En 1770, ce sont les ingénieurs français, sous la direction du baron de Tott, qui sauvent les Turcs d'une invasion russe en fortifiant les Dardanelles et en y positionnant correctement des pièces d'artillerie. Le but était alors de venir en aide à l'*homme malade*, allié séculaire de la France, dont la flotte avait été anéantie à l'été 1770 à la bataille de Tchesmé par les escadres russes parties de la Baltique, dont le commandement avait été secondé par des Britanniques, notamment le contre-amiral Elphinston. Voir Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) …*, *op. cit*.

[343] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique, le bassin de la mer Noire, un espace sous domination », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire…*, *op. cit.*, p. 43.

[344] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p. 83.

[345] Evgueni Maximovitch Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, Paris, Economica, 2009, p. 149.

Figurant parmi les plus grandes organisations internationales actuelles, l'OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord) s'insère dans les rapports de force régionaux en 1952 avec l'intégration à ses membres de la Turquie et de la Grèce. Il s'agit alors pour l'Alliance de mettre en œuvre sur le flanc Sud de l'URSS la stratégie de *containment* édictée par George F. Kennan dès 1947[346]. Même si l'OTAN abandonne le théâtre de la mer Noire à la Marine soviétique qui en fait son « lac », il verrouille son accès en contrôlant les Détroits, hypothéquant ainsi un coup de force de Moscou, qui s'exposerait à des représailles collectives et probablement nucléaires émanant des membres de l'Alliance[347]. Au cœur de ce dispositif, la Turquie a donc joué, comme tout au long de l'époque moderne, le rôle de gardienne des frontières orientales de la Méditerranée face à la pression russe.

L'OTAN renforce encore sa position dans la région avec le Partenariat pour la Paix lancé au mois de janvier 1994 dont l'un des objectifs est « *la contribution à la transparence dans l'établissement des plans et des budgets nationaux de défense des pays de l'ex-glacis soviétique, républiques de la CEI comprises* [348]», et en 2004 en intégrant deux nouveaux Etats, la Roumanie et la Bulgarie. Aujourd'hui, l'Alliance ne sert désormais plus seulement à verrouiller militairement le Bosphore, mais compte bien comme un acteur pleinement inséré dans la géostratégie de la mer Noire. L'Alliance atlantique a en effet progressivement élargi sa zone d'activité au-delà des frontières de ses pays membres[349], et a notamment intensifié son partenariat avec la Géorgie à partir de 2003, en nommant un agent de liaison permanent à Tbilissi, et deux ans plus tard, en y ouvrant un centre d'information avec le soutien de la Division Diplomatie publique de l'OTAN. En 2006, l'Alliance propose à la Géorgie de développer un dialogue intensifié, tandis que l'année suivante, le pays accueille un exercice aérien, *Cooperative Archer 2007*[350], dans le cadre du Partenariat Pour la Paix[351].

---

[346] George Frost Kennan (1904-2005) est un diplomate et un historien américain. Il est l'artisan de la stratégie de containment qu'il édicte en 1947 et qui consiste en l'opposition systématique à l'expansionnisme soviétique. Source : *Encyclopédie Britannica*, art. « George F. Kennan » (http://www.britannica.com/EBchecked/topic/314760/George-F-Kennan).

[347] Il s'agit de l'article 5 de la Charte de l'Atlantique Nord.

[348] Garik Galstyan, *Les intérêts géopolitiques russes dans la région caspienne : rivalités anciennes, enjeux nouveaux*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 216.

[349] La première démonstration d'intervention de l'OTAN en dehors de son périmètre d'action traditionnel, qui est la défense de ses pays membres, a eu lieu lors des crises qui ont suivi la dislocation de la Yougoslavie, en 1995, puis au Kosovo en 1999.

[350] Voir le site officiel de l'OTAN : http://www.nato.int/issues/nato-georgia/index-f.html

[351] Le Partenariat Pour la Paix, ou PPP, est un programme de coopération bilatérale établi entre l'OTAN et un Etat.

Enfin, en 2008, des négociations en vue de l'adhésion de Tbilissi à l'Alliance s'ouvrent et portent alors sur son adhésion au MAP[352]. Toutefois, lors du sommet de Bucarest au mois d'avril 2008, les membres de l'OTAN se divisent sur la question de l'adhésion de Tbilissi, mais s'accordent cependant sur le fait qu'à terme, le pays a bien vocation à intégrer l'Alliance[353]. Les tensions croissantes entre la Géorgie et la Russie au sujet des deux provinces séparatistes d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud ont en effet dissuadé un certain nombre de membres de l'organisation d'intégrer trop vite Tbilissi ; le conflit d'août 2008 leur a a posteriori donné raison[354]. Aujourd'hui, les relations entre l'Alliance et la Géorgie ont pour cadre le Commission OTAN-Géorgie créée en septembre 1998. En ce qui concerne les relations entre l'OTAN et l'Ukraine, la situation est relativement identique quoique les relations entre les deux parties soient plus anciennes. Le cadre de coopération est celui défini par la Charte de partenariat spécifique de 1997 qui a créé la Commission OTAN-Ukraine. En 2005, les deux parties intensifient leurs discussions en vue d'une adhésion future de Kiev à l'Alliance. Toutefois, le sommet de Bucarest au mois d'avril 2008 ajourne également les perspectives d'adhésion du pays en préconisant une décision souveraine émanant du peuple et des dirigeants démocratiquement élus[355]. Dans le cas de Kiev, le contentieux latent lié à la présence de la flotte russe de la mer Noire à Sébastopol, ainsi qu'au courant séparatiste prorusse en Crimée, ont également dissuadé un certain nombre de membres de l'Alliance, dont la France et l'Allemagne, d'appuyer une intégration jugée trop prématurée. A ce jour, les tentatives d'élargir l'Alliance à l'Ukraine et à la Géorgie semblent gelées ; elles n'auraient fait qu'accentuer les tensions avec la Russie qui perçoit tout élargissement de l'OTAN au sein de l'espace post-soviétique comme hostile et dirigé directement contre elle. En outre, l'élargissement de l'organisation à Kiev et à Tbilissi, aurait contribué à faire de la mer Noire un « lac otanien », ce que la Russie aurait difficilement pu accepter, d'autant plus que son

[352] "*Membership Action Plan*". Il s'agit du Plan d'Action à l'Adhésion qui constitue l'étape précédent toute adhésion à l'OTAN.
[353] La France et l'Allemagne se sont ainsi opposées aux Etats-Unis qui souhaitaient accorder aux deux pays le MAP. « Géorgie, OTAN, Kosovo : la revanche russe », *Le Monde*, 11 août 2008.
[354] Par ailleurs, si l'on se réfère aux textes fondateurs de l'OTAN, cette intégration aurait été impossible. En effet, selon ce texte, la présence d'un conflit irrédentiste sur le territoire d'un Etat constitue un critère rédhibitoire pour devenir membre de l'Alliance. Voir le chapitre 5, paragraphe B, article 72 de « L'étude sur l'élargissement de l'OTAN » datant de septembre 1995. Document disponible sur le site officiel de l'OTAN : http://www.nato.int/docu/fonda/ela-9501.htm
[355] Voir le site officiel de l'OTAN : http://www.nato.int/cps/fr/natolive/topics_37750.htm?

territoire se serait alors trouvé directement en contact avec celui de pays membres de l'OTAN[356].

La perspective de devoir affronter la Russie à travers des crises issues des conflits gelés, comme en Transnistrie, en Abkhazie ou en Ossétie du Sud, a donc pour le moment dissuadé les membres de l'Alliance de poursuivre les démarches d'intégration de l'Ukraine et de la Géorgie. Toutefois, les Etats-Unis poursuivent leur coopération militaire avec l'Ukraine à travers la tenue d'exercices navals biannuels intitulés *Sea Breeze* auxquels ils convient d'autres Etats. Enfin, d'un point de vue stratégique, le bassin de la mer Noire représente une zone clef dans la stratégie russe de contrepoids à l'implantation américaine sur ses frontières.

Depuis le 11 septembre 2001 et la guerre lancée contre le terrorisme, les Etats-Unis se sont en effet installés économiquement et militairement, avec l'accord de Moscou, dans l'espace post-soviétique, et notamment en Asie centrale[357]. Ils ont également intensifié leurs partenariats bilatéraux avec les pays du Caucase du sud, comme la Géorgie[358], toujours dans le cadre de la lutte contre le terrorisme islamiste. Toutefois, les Révolutions de couleur qui se sont déroulées en Géorgie en 2003 (Révolution des roses) et en Ukraine en 2004 (Révolution orange) ont été perçues par Moscou comme une conséquence des activités américaines visant à affaiblir sa position dans ces pays situés sur le pourtour de la mer Noire. Les tentatives, qui pour l'instant demeurent des échecs, d'intégrer la Géorgie et l'Ukraine au sein de l'Alliance atlantique, ont également suscité de vives tensions entre Moscou et l'OTAN, dont le point d'orgue a été le conflit russo-géorgien d'août 2008. Les Russes y ont fait la démonstration de leur détermination à ne plus tolérer ce qu'ils perçoivent comme de l'ingérence occidentale au sein d'un territoire qu'ils entendent maintenir sous leur influence. Vladimir Poutine avait pourtant, dès 2006 averti l'Occident, par contentieux gazier ukrainien interposé, qu'il n'accepterait plus l'unilatéralisme de l'administration américaine, comme le rappelle Catherine Durandin :

---

[356] Avec l'enclave de Kaliningrad, la Russie possède déjà des frontières communes avec des pays membre de l'Alliance. Toutefois, la perspective de voir l'Ukraine rentrer dans l'OTAN constitue un défi sécuritaire supérieur pour le Kremlin.

[357] Les Etats-Unis ont ainsi ouvert des bases militaires en Ouzbékistan (base aérienne de Karshi-Khanabad) et au Kirghizistan (Manas). Toutefois, aujourd'hui, seule cette dernière base est en activité malgré les menaces de fermeture qui ont fait suite à un vote du parlement kirghize en février 2009. La base de Karshi-Khanabad a fermé, après que les autorités ouzbeks aient vu la main de Washington dans les émeutes d'Andijan de mai 2005, qui ont donné lieu à de sévères répressions de la part de Tachkent.

[358] L'armée américaine a ainsi envoyé un groupe de 200 soldats des forces spéciales afin de former l'armée géorgienne à la guerre contre le terrorisme. L'objectif est alors de sécuriser les gorges de Pankisi qui sont utilisées par des groupes terroristes opérant en Tchétchénie. « L'Asie centrale, base arrière américaine », *Le Monde Diplomatique*, février 2003.

« *Dès 2006-2007, alors que l'administration Bush prétend à l'unilatéralisme, la Russie de Poutine s'exerce à placer déjà des jalons signifiants et à faire clairement savoir qu'elle a l'intention de poser des limites à la logique d'extension de l'OTAN, de l'Union européenne, aux ambitions de Washington en mer Noire. La première cible choisie, le 1er janvier 2006 est l'Ukraine* (…) [359]».

Les enjeux énergétiques sont l'une des principales raisons qui explique cette extension politico-militaire de l'OTAN et cette pénétration de l'influence des Etats-Unis dans l'espace mer Noire. La stabilité politique et sécuritaire du Caucase paraît nécessaire afin d'acheminer les ressources naturelles de la mer Caspienne vers la mer Méditerranée, à travers le « couloir » formé par des Etats riverains de la mer Noire, stables et favorables à Washington.

L'Union européenne : une puissance pontique ?

La disparition de l'Union soviétique a également permis l'élargissement de la zone d'activité politique d'un autre acteur majeur de la vie internationale : l'Union européenne (UE), qui, en intégrant la Roumanie et la Bulgarie en 2007, est devenue une puissance pontique. Au cours des années 2000, l'UE a déployé ses activités au-delà de l'aire formée par ses pays membres, particulièrement dans la région de la mer Noire et en Transcaucasie. Dès le printemps 2007, suite à l'intégration de la Bulgarie et de la Roumanie, deux Etats riverains de la mer Noire, l'UE lance le programme *Black Sea Synergy*[360] qui regroupe sept Etats riverains de la zone[361]. Manifestation de l'intérêt grandissant de l'Europe occidentale pour le devenir de la zone de la mer Noire, ce programme est centré autour de cinq objectifs principaux : promouvoir la transition vers la démocratie libérale, encourager la stabilité et promouvoir le développement de la région, servir de cadre à des projets d'intérêts communs aux Etats membres, favoriser la coordination entre les Etats impliqués dans des défis communs et enfin, servir à l'établissement d'un climat de confiance nécessaire à la résolution des conflits gelés de la région (Transnistrie, Abkhazie, Ossétie du Sud, Haut-Karabagh). *Black Sea Synergy* se présente donc comme un instrument de coopération et de dialogue, activement soutenue par

[359] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?, op. cit.*, pp. 113-114.
[360] Voir le portail officiel de l'Europe: http://ec.europa.eu/external_relations/blacksea/index_en.htm
[361] Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Moldavie, Russie, Turquie et Ukraine. Notons la présence de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan et de la Moldavie qui, bien que n'étant pas des Etats « baignés » par la mer Noire, sont néanmoins directement intégrés dans le programme européen. Le rôle de ces Etats dans les questions de sécurité régionale ainsi que dans la dynamique économique et politique de la région est donc confirmé par l'existence de ce programme. La Bulgarie et la Roumanie ne font pas partie de *Black Sea Synergy* car ils bénéficient déjà du soutien de l'UE en tant que membres de l'Union.

l'UE[362]. Le Caucase a en effet acquis une double importance aux yeux des Européens dans la mesure où Bruxelles y voit des Etats partenaires ayant à terme vocation à intégrer l'Union européenne. Ainsi, le 7 mai 2009, une Déclaration commune a été adoptée lors du sommet pour le Partenariat oriental de Prague entre les représentants de l'UE[363] et les chefs d'Etat et de gouvernement de la Biélorussie, l'Ukraine, la Moldavie, la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan. Les différents représentants ont alors lancé le partenariat oriental entre l'UE et les Etats représentés dans le but de densifier les liens déjà existant en créant « *les conditions nécessaires pour accélérer l'établissement d'une association politique et un approfondissement de l'intégration économique entre l'Union européenne et les pays partenaires intéressé* [364] ». Cette déclaration s'inscrit dans la continuité du document d'orientation de la Politique européenne de voisinage (PEV) qui préconisait dès 2004 d'élargir à la Géorgie, l'Azerbaïdjan et l'Arménie la politique de voisinage de l'Union[365].

Le principal atout des Européens réside dans leur pouvoir d'influence lié à la promotion de la démocratie et à l'aide qu'ils entendent apporter à l'achèvement de la transition démocratique au sein de la vie politique et institutionnelle de ces pays. Néanmoins, cette insertion européenne dans les anciennes républiques soviétiques est perçue par Moscou comme une ingérence dans ce qu'elle considère comme sa sphère d'influence. Malgré les efforts financiers et politiques consentis par Bruxelles afin de faciliter l'établissement d'un climat de confiance dans la zone, les différents outils institutionnels n'ont pas pu prévenir l'éclatement de conflit entre les Etats membres comme la guerre russo-géorgienne d'août 2008 l'a démontrée. Le fait que l'élargissement de l'UE à la Roumanie et à la Bulgarie se soit déroulée de façon concomitante à l'intégration dans l'OTAN de ces deux Etats a accentué le manque de clarté dans la démarche des Occidentaux vis-à-vis des fondements de leur politique d'expansion et dans leurs relations avec Moscou. La Russie a interprété ces agissements non seulement comme une ingérence dans son ancienne sphère d'influence, mais

[362] L'UE a ainsi investi en 2007, lors de la première année du programme, près de 837 millions d'euros dans les sept pays concernés par le programme à travers l'ENPI (European Neighbourhood Partnership Instruments) et l'IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance) destinés aux Etats étant candidats (Turquie notamment) ou potentiellement candidats à l'entrée dans l'UE (soit les autres membres du programme, à l'exception de la Russie qui n'est pas candidate à l'entrée dans l'UE). La Turquie est le premier bénéficiaire de cette assistance avec une aide de plus de 497 millions d'euros. Voir p. 6 et annexe II du *Report on the first year of implementation of the Black Sea Synergy* disponible sur le portail officiel de l'Europe : http://ec.europa.eu/external_relations/blacksea/index_en.htm

[363] Il s'agissait de Mirek Topolanek, président du gouvernement tchèque et alors président du Conseil européen, Javier Solana, Haut Représentant pour la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) et secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, et Jose Manuel Barroso, président de la Commission européenne.

[364] « Déclaration commune adoptée lors du sommet du Partenariat oriental de Prague », 7 mai 2009, p. 6.

[365] « Communication de la Commission. Politique européenne de voisinage. Document d'orientation », 12 mai 2004, p. 7.

également comme une manifestation supplémentaire du double-discours de l'Occident qui ne tient pas les engagements pourtant donnés par James Baker à Mikhaïl Gorbatchev au mois de février 1990. L'élargissement de l'OTAN à l'ex-RDA était échangée contre l'engagement fait à la Russie qu'aucune « *structure militaire logistique de l'OTAN ne serait installée dans la zone de l'ex-pacte de Varsovie, au-delà des frontières de l'OTAN dans sa configuration d'alors* [366]». A ce qui est vécu par Moscou comme une absence de fiabilité de la part des Occidentaux s'ajoute le fait que l'UE a voulu appliquer dans sa relation avec la Russie le même schéma que celui qu'elle applique aux Etats candidats à l'adhésion. Entre 1999 et 2007, cette relation est régie par la Stratégie commune avec la Russie qui repose sur des objectifs qui consistent à « *amener la Russie à se conformer au modèle économique, social et politique de l'UE*[367] ». A partir de 2007, un nouveau document sert de support politique à l'UE dans sa relation avec Moscou : il s'agit du Document stratégique 2007-2013 concernant la Fédération de Russie. Les nouveaux objectifs des Européens y semblent plus mesurés quant à la conduite à tenir vis-à-vis de la politique intérieure russe, et admettent en outre le rôle de Moscou dans les affaires de l'espace post-soviétique :

« *Les principaux intérêts de l'UE en Russie résident dans la promotion de la stabilité politique et économique de la Fédération, le maintien d'un approvisionnement énergétique stable, le développement de la coopération dans les domaines de la justice et des affaires intérieures, de l'environnement et de la sécurité nucléaire dans le but de combattre les menaces « non militaires » pour la sécurité, et l'augmentation progressive de la coopération avec la Russie dans le Caucase du Sud et les NEI occidentaux afin d'assurer la stabilité géopolitique de la région de la CEI* [368]».

Si les relations entre l'UE et la Russie semblent s'orienter, d'après les objectifs énumérés dans ce document, vers un rééquilibrage, c'est que les Occidentaux ont notamment pris conscience qu'ils dépendent de la Russie en matière énergétique, domaine qui concerne directement la région de la mer Noire[369]. Au cours des années 1990, la « course » à la maîtrise

[366] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p. 122.
[367] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, Paris, Autrement, coll. « Atlas Monde », 2007, pp. 70-71.
[368] Voir « Document stratégique 2007-2013, Fédération de Russie », p. 4 : Les objectifs de la coopération de l'UE avec la Russie. (Voir le site de l'action extérieure de l'UE : http://eeas.europa.eu/russia/docs/2007-2013_fr.pdf).
[369] La Russie fournit à l'Europe 25% de son gaz et 19% de son pétrole : il s'agit du principal fournisseur de l'Europe en énergie. Toutefois, cette dépendance n'est en aucun cas à sens unique : les Russes ont besoin des investissements et des technologies des Occidentaux pour mettre en valeur de nouvelles ressources et honorer ainsi leurs engagements de livraisons. Voir Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, pp. 40-41.

des matières premières et à celle de leurs voies d'acheminement s'accélère et devient l'un des éléments nécessaires au décryptage des relations internationales dans la région de la mer Noire. Le bassin de la mer Noire représente en effet à plus d'un titre un espace clef dans la mesure où il se situe entre les réserves de pétrole de la mer Caspienne[370] et le débouché sur le bassin méditerranéen, stratégique pour l'approvisionnement des économies occidentales. Cette situation d'espace de transit lui confère donc une dimension stratégique évidente, d'autant plus que des réserves de pétrole pourraient en outre bientôt être exploitées également en mer Noire[371]. L'enjeu est tel que dès 1997, il fait écrire à l'ancien conseiller pour la sécurité nationale du président Carter, Zbigniew Brzezinski, que l'espace caspien est appelé à devenir le lieu sur lequel se jouera « *l'hégémonie mondiale* »[372]. Or, aujourd'hui, l'évacuation des hydrocarbures de la Caspienne se fait principalement à travers le Caucase puis via la mer Noire ou le port turc de Ceyhan sur la Méditerranée. Dès lors, la Transcaucasie et le bassin de la mer Noire se situent au cœur de l'enjeu énergétique, et des Etats comme la Géorgie se retrouvent impliqués dans des luttes d'influences opposant les acteurs russes aux acteurs occidentaux. Tbilissi bénéficie ainsi de nos jours du soutien politique, économique et militaire d'Etats non riverains de la mer Noire, au premier rang desquels se trouvent les Etats-Unis, comme nous l'avons évoqué. Washington a en effet établi dès 1999 une stratégie concernant cette région votée par le Congrès: la *Silk Road Strategy*[373]. Il s'agit d'un ensemble de mesures adoptées par le gouvernement américain pour accompagner le développement économique ainsi que la transition démocratique des pays d'Asie Centrale et du Caucase du sud. L'administration Bush manifeste également tout son intérêt pour la zone mer Noire et lui consacre un programme : "*The Wider Black Sea Strategy*" qui est l'équivalent pontique du projet américain de « Grand Moyen Orient »[374]. Washington souhaite en effet favoriser le développement d'un axe Bakou-Tbilissi-Ankara grâce auquel les hydrocarbures de la mer Caspienne pourront être acheminés vers la Méditerranée via des Etats amis[375]. Cet axe

[370] Les deux principaux producteurs de pétrole et de gaz dans la Mer Caspienne sont l'Azerbaïdjan (plus de 875 000 barils/jours) et le Kazakhstan (près de 1,5 millions de barils/jour) dans la mesure où leur consommation domestique est faible tandis qu'ils exportent la plus grande partie de leur production. En 2008, les réserves de pétrole prouvées sont de 7 milliards de barils pour l'Azerbaïdjan et 30 milliards de barils pour le Kazakhstan. Voir Agence américaine de l'énergie : http://www.eia.doe.gov/

[371] Le groupe énergétique russe Rosneft travaille sur deux projets en Mer Noire : la fosse de Touapse et le bloc Tchernomorsky - ouest. Voir le site de Rosneft (disponible en anglais) : http://www.rosneft.com/

[372] Zbigniew Brzezinski, *The Great Chessboard. American Primacy and its Geostrategics Imperatives*, New-York, 1997, cité par Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes*, *op. cit.*, pp. 233-234.

[373] Le *Silk Road Strategy Act* a été voté en 1999 et complété en 2006 par un amendement.

[374] Catherine Durandin, *Que veut la Russie*, *op. cit.*, p. 81.

[375] Il s'agit notamment de l'oléoduc BTC (Bakou-Tbilissi-Ceyhan) qui traverse l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie ou bien encore le gazoduc BTE (Bakou – Tbilissi – Erzeroum).

s'oppose à un autre axe au sein duquel la Russie joue un rôle de premier ordre : l'axe Moscou-Erevan-Téhéran[376].

Ainsi, l'intérêt manifesté à la fois par l'UE et par l'OTAN pour ces deux Etats riverains de la mer Noire relève manifestement non seulement d'impératifs politiques et économiques liés au processus de démocratisation de l'espace post-soviétique, et à son intégration au sein d'une économie libérale, mais nous pouvons également y voir une nécessité d'élargissement lié à des enjeux stratégiques. Comme nous l'avons évoqué, la région de la mer Noire, en tant que débouché des ressources naturelles de la mer Caspienne et en tant que zone de transit vers l'Asie centrale, l'Afghanistan et l'Iran, possède un intérêt stratégique évident. Cette insertion d'acteurs étrangers, organisations internationales, compagnies pétrolières ou Etats, dans la géopolitique régionale, ne s'est cependant pas déroulée sans préoccuper Moscou. Moribonde au cours de la décennie des années 1990, la Russie n'a pu envisager de réagir qu'à partir du début des années 2000, à la faveur de deux éléments : le traumatisme qu'a représenté pour l'élite politique et militaire russe l'intervention de l'OTAN au Kosovo au printemps 1999[377], et le sursaut économique favorisé par les rentrées de devises liées aux exportations de ressources naturelles[378]. Au mois d'août 2008, au cours de la guerre des cinq jours qui l'oppose à la Géorgie, la Russie a ainsi clairement montré qu'elle ne tolérerait désormais plus l'ingérence des Occidentaux dans ce qu'elle considère comme sa sphère d'influence.

L'Organisation du Traité de Sécurité Collective (OTSC): un rôle limité en mer Noire

Cette organisation a souvent été comparée à « l'OTAN de l'étranger proche »[379]. La Russie peut aujourd'hui recourir à un autre cadre afin de régler les conflits qui peuvent éclater sur ses marges. Moscou appartient en effet à l'Organisation du Traité de Sécurité Collective (OTSC)[380] qui est une structure intergouvernementale à vocation politico-militaire fondée en

[376] Brigitte Vassort-Rousset, "The US Silk Road Strategy: American Geostrategy for Central Asia", Actes du *4e Congrès Pan-européen de relations internationales de l'ECPR*, 8-10 septembre 2001, p. 92.
[377] La campagne de l'OTAN au Kosovo a secoué l'élite politique et militaire russe dans la mesure où Moscou n'a pas été en mesure de s'opposer à ce qu'elle percevait comme une transgression du Droit International. L'intervention de l'OTAN hors de sa sphère d'activité, historiquement limitée aux territoires de ses membres, a également constitué un tournant que les Russes ont pris en compte. Cette guerre a eu pour effet de mettre la Russie face à son état de faiblesse diplomatique et militaire.
[378] En 2008, la Russie était le second exportateur mondial de pétrole avec près de 6,9 millions de barils/jours. Source : Agence américaine de l'énergie : http://tonto.eia.doe.gov/country/index.cfm
[379] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes*, *op. cit.*, p. 114.
[380] En russe : Организация Договора о Коллективной Безопасности (ОДКБ).

2002[381]. Dans sa Charte de Sécurité, les objectifs de l'OTSC sont clairement définis : favoriser l'établissement de conditions garantissant la sécurité, la souveraineté et l'intégrité territoriale de ses membres[382].

Même si la zone de compétence de l'OTSC demeure principalement l'Asie centrale, il n'en demeure pas moins que la présence de l'Arménie, Etat situé au cœur du Caucase et en délicatesse avec l'Azerbaïdjan au sujet du Haut-Karabagh, contribue à insérer l'OTSC dans la géopolitique caucasienne en en faisant un cadre supplémentaire de discussion et de coopération et en insérant l'Arménie dans un système de défense collective. En effet, l'article 4 du traité de Sécurité Collective lui confère sa vocation défensive par la réponse collective qu'elle implique en cas d'agression contre l'un de ses membres[383], rappelant ainsi d'une certaine manière l'article 5 du traité de l'Atlantique Nord[384]. L'OTSC s'est également donnée pour but de lutter contre d'autres fléaux : le terrorisme et l'extrémisme, le trafic d'armes et de stupéfiants ainsi que le crime organisé[385] qui sont autant de maux qui rongent la Transcaucasie.

Toutefois, il convient de considérer cette organisation comme périphérique à la géopolitique pontique dans la mesure où, comme le rappelle le secrétaire général de l'organisation, le général Bordiouja, « *l'OTSC n'est pas destinée à intervenir dans les processus internes des Etats, elle ne peut devenir un gendarme pour ses Etats membres.* […] *La composante militaire de l'OTSC est destinée exclusivement à la défense des Etats membres*

[381] Les membres fondateurs de l'OTSC sont la Biélorussie, la Russie, l'Arménie, le Kazakhstan, le Tadjikistan et le Kirghizstan.

[382] On peut notamment lire sur le site officiel de l'OTSC que : "*The States Parties to the Treaty on Collective Security of 15 May 1992 (hereinafter — "the Treaty"), acting in strict accordance with their obligations under the Charter of the United Nations and the decisions of the United Nations Security Council, and guided by the universally recognized principles of international law, seeking to establish favorable and stable conditions for the full development of the States Parties to the Treaty and to ensure their security, sovereignty and territorial integrity*". Voir le site officiel de l'OTSC (disponible en anglais): http://www.odkb.gov.ru/start/index_aengl.htm

[383] Voir l'article 4 du traité de sécurité collective: "*If an aggression is committed against one of the States Parties by any state or a group of states, it will be considered as an aggression against all the States Parties to this Treaty. In case an act of aggression is committed against any of the States Parties, all the other States Parties will render it necessary assistance, including military one, as well as provide support with the means at their disposal through an exercise of the right to collective defense in accordance with Article 51 of the UN Charter*". Texte consultable (en anglais) à l'adresse suivante: http://www.odkb.gov.ru/start/index_aengl.htm

[384] L'article 5 du traité de l'Atlantique Nord stipule ainsi que : « *Les parties conviennent qu'une attaque armée contre l'une ou plusieurs d'entre elles survenant en Europe ou en Amérique du Nord sera considérée comme une attaque dirigée contre toutes les parties, et en conséquence elles conviennent que, si une telle attaque se produit, chacune d'elles, dans l'exercice du droit de légitime défense, individuelle ou collective, reconnu par l'article 51 de la Charte des Nations Unies, assistera la partie ou les parties ainsi attaquées en prenant aussitôt, individuellement et d'accord avec les autres parties, telle action qu'elle jugera nécessaire, y compris l'emploi de la force armée, pour rétablir et assurer la sécurité dans la région de l'Atlantique Nord* ». Voir le texte du traité de l'Atlantique Nord disponible sur le site officiel de l'OTAN : http://www.nato.int/cps/fr/natolive/official_texts_17120.htm

[385] Voir au chapitre III, art. 7 de la Charte de l'OTSC.

contre une agression extérieure de tierces forces [386]». Aussi, en cas de conflit entre l'Azerbaïdjan, pays tiers, et l'Arménie, l'OTSC pourrait théoriquement intervenir, bien que cette probabilité reste faible, Moscou considérant le Caucase comme son pré carré, elle préférerait probablement régler un tel conflit par ses propres moyens diplomatiques, voire militaires.

BlackSeaFor : favoriser la confiance mutuelle entre les Etats riverains de la mer Noire

La Russie est également impliquée au sein d'une autre structure régionale à vocation sécuritaire : la *Black Sea Naval Cooperation Task Group - BlackSeaFor*. La *Blackseafor* a été créée le 2 avril 2001, suite à une initiative de la Turquie lancée dès 1998 afin de favoriser la paix et la stabilité dans la région de la mer Noire[387]. Cette organisation regroupe les six pays riverains de la mer Noire[388] qui y participent à travers l'implication d'unités de leurs marines de guerre au sein d'une *task force* dont la vocation est multiple : recherche et sauvetage, assistance humanitaire, lutte contre les mines ou encore protection de l'environnement[389]. La présidence de cette structure est tournante et chaque année, un des pays membres se retrouve à la tête de ce groupe. Les unités de la *task force* se regroupent également chaque année pour se livrer à des manœuvres maritimes ainsi qu'à des visites portuaires en mer Noire. Les exercices portent le nom de *BlackSeaFor Activation* et représentent une opportunité pour les membres de s'entrainer ensemble à faire face à de multiples situations[390]. L'existence d'une telle structure de coopération en matière de sécurité régionale, si elle favorise la construction et le renforcement de la confiance mutuelle entre ses membres, n'a toutefois pu ni prévenir ni servir de cadre à la prévention et au règlement du conflit russo-géorgien d'août 2008. Il s'agit là d'une démonstration supplémentaire de la prégnance des rapports bilatéraux et des intérêts directs des Etats sur les structures régionale dans le cas du bassin de la mer Noire. Ainsi, le

[386] Général Nikolaï Bordiouja, cité par Evgueni Primakov, in *Le monde sans la Russie ?, op.cit.*, pp. 165-166.
[387] Ioannis Stribis, « Le rôle limité des institutions régionales en matière de sécurité dans la région de la mer Noire », in Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire…, op. cit.*, p. 371.
[388] La Bulgarie, la Roumanie, l'Ukraine, la Russie, la Géorgie et la Turquie forment le cercle des membres de la *Blackseafor*.
[389] Voir les aspects opérationnels de la BlackSeaFor sur le site officiel de l'organisation : http://www.blackseafor.org/english/operational.php
[390] Ainsi, lors de l'activation de *Blackseafor 2010* au mois d'août de la même année, 5 navires de guerres, soit un par membres, ont participé à des manœuvres communes en mer Noire. Les missions qu'ils ont dû remplir consistaient notamment en la préparation de concepts pour les opérations de maintien de la paix, à des tests d'engagement de cibles en conditions NBC (Nucéaire, Bactériologique, Chimique), en des entrainements et des opérations tactiques communes, aux tests d'utilisation de systèmes de communication entre navires et à des opérations de recherche et sauvetage. Source : site de la marine turque cité et traduit en anglais par Bosphorus Naval news: http://turkishnavy.blogspot.com/2010/08/august-2010-activation-of-blackseafor.html

manque d'efficacité de la *BlackSeaFor* repose en premier lieu sur les tensions bilatérales qui caractérisent les relations entre certains de ses membres. Ce frein est illustré notamment par le refus de la Géorgie de participer à des exercices sous commandement russe en août 2006, puis encore en avril 2007, sur fond de tensions entre Moscou et Tbilissi. Le manque de moyens ainsi que la limitation du périmètre d'activité de la *BlackSeaFor* à des missions de « police de la mer Noire » empêchent par ailleurs que la *task force* joue pleinement son rôle dans la mise en œuvre d'une politique commune et concertée de sécurité régionale[391].

La Communauté des Etats Indépendants (CEI) : quelle influence en mer Noire ?

La Communauté des Etats Indépendants (CEI), entité née des cendres de l'URSS, est créée le 21 décembre 1991 à Alma Ata au Kazakhstan. Elle regroupe aujourd'hui 9 Etats membres, parmi lesquels la Russie, l'Azerbaïdjan et l'Arménie sont des pays riverains du bassin de la mer Noire, l'Ukraine ayant le statut de pays participant[392]. A l'origine, la CEI devait permettre de conserver un cadre de coopération à vocation économique et sécuritaire entre les anciennes républiques soviétiques, moins les Etats baltes et la Géorgie, cependant, aujourd'hui elle ne semble plus jouer un rôle moteur dans les dynamiques régionales. Et pour cause, au début des années 1990, au lendemain de sa création, elle échoue à régler les conflits qui surviennent entre ses membres. La plupart de ces conflits éclatent entre des Etats riverains de la zone mer Noire : Haut-Karabakh (Géorgie-Azerbaïdjan), Ossétie du Sud, Abkhazie, le conflit entre la Moldavie et la Transnistrie. Cette incapacité à prévenir, gérer et régler ces crises lui porte un lourd préjudice en termes de crédit. Le règlement du différend russo-ukrainien concernant le partage de la flotte de guerre soviétique est également un temps envisagé dans le cadre de la CEI, avant de trouver un cadre de règlement bilatéral. L'appréhension de nombre de ses membres de voir la CEI servir avant tout les intérêts de Moscou en se substituant d'une certaine manière au cadre formé par la défunte Union soviétique est d'une certaine manière l'une des origines de son échec. L'idée d'une union monétaire eurasiatique reposant sur le rouble, idée lancée dès 1994 par le président Kazakh Norsultan Nazarbaïev, n'est actuellement reprise que par la Russie et suivie par la Biélorussie. Quant aux défis sécuritaires posés par les conflits internes à la CEI, Moscou pense pouvoir y

[391] Ioannis Stribis, « Le rôle limité des institutions régionales en matière de sécurité dans la région de la mer Noire », in Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire…, op. cit.*, pp. 372-373.
[392] La Géorgie a été membre de la CEI entre 1993 et 2009. Elle a quitté cette organisation suite au conflit d'août 2008 avec la Russie.

apporter une réponse en proposant une intégration militaire plus poussée « *aussitôt repoussée par la plupart des Etats membres*[393] ». Evgueni Primakov apporte une autre explication à cette paralysie : l'ingérence étrangère dans le « proche étranger » russe. Pour lui, les tentatives russes de médiation ont été vouées à l'échec car « *l'espace post-soviétique était devenu l'objet d'une expansion non seulement économique, mais également politique depuis l'étranger* [394]». Les pays européens s'intéressent dès les années 1990 à l'Ukraine, devenue d'un point de vue géographique un des principaux acteurs de la géopolitique pontique, la Roumanie s'est quant à elle rapidement penchée sur la Moldavie tandis que l'influence turque pénétrait notamment le Caucase (Azerbaïdjan, Géorgie).

La CEI ne constitue donc en aucun cas un ensemble politique homogène à l'image de ce que peut être l'UE, cependant nous devons tenir compte du fait qu'elle forme tout de même un cadre de discussions et de négociations entre ses Etats membres.

Le GUAM ou « *la parade des insoumis* [395]»

Afin de marquer la fin de la mainmise russe sur leurs affaires, les Etats riverains de la mer Noire se sont organisés entre eux, avant même que les Européens ne leur proposent un partenariat.

Dès 1997, la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie, quatre Etats qui sont alors en délicatesse avec Moscou, se regroupent ainsi au sein d'une organisation à vocation politique: le GUAM[396]. Comme le rappelle Hélène Carrère d'Encausse, le GUAM constitue pour Moscou, dès sa création, un véritable défi dans la mesure où, en plus d'être le fruit d'une initiative soutenue par Washington, cette structure s'érige en « *une alliance anti-CEI, en quête d'appuis occidentaux* [397]». Cette volonté de s'unir trouve une de ses principales motivations dans l'appréhension de chacun des quatre Etats de voir un jour la Russie compromettre leur souveraineté. Lors de sa création, cette organisation constitue un défi pour Moscou dans la mesure où elle souhaite se poser en alternative à la CEI, d'autant plus que cette dernière organisation semble alors peu dynamique. Elle est en outre définie par ses membres fondateurs comme une « *alliance politique, économique et stratégique formée afin de*

[393] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.*, p. 113.
[394] Evgueni M. Primakov, *Le monde sans la Russie ?..., op. cit.*, p. 163.
[395] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.* p. 125.
[396] Il s'agit d'un acronyme pour désigner les pays membres : la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie. En avril 1999, l'Ouzbékistan rejoint l'organisation qui devient alors le GUUAM. Toutefois, Tachkent se retire de l'alliance en 2005.
[397] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.*, p. 116.

renforcer l'indépendance et la souveraineté de ces anciennes républiques soviétiques [398] ». Soutenue par les Etats-Unis, cette initiative s'accorde, selon Evgueni Primakov, avec la volonté de Washington de renforcer ses positions dans les ex-républiques soviétiques[399].

Depuis 2005 et le sommet des chefs d'Etat de Chisinau, l'organisation a changé de nom et s'appelle désormais « Organisation pour la démocratie et le développement économique – GUAM », ou ODDE-GUAM. Cette nouvelle appellation renvoie à la représentation que se font les Etats membres de cette organisation : une structure transitoire vers une future adhésion à l'UE qui se réaliserait grâce à une orientation politique (une transition vers la démocratie) et économique (une transition vers l'économie libérale) progressive et collective. Les dirigeants des Etats membres ont en outre affirmé leur volonté de faire de la mer Noire « *une nouvelle Méditerranée* »[400]. Depuis sa création, le GUAM sert en effet de cadre au développement de coopérations multilatérales entre ses membres. Les efforts entrepris par l'Azerbaïdjan et par la Géorgie pour établir et développer directement des relations avec l'Ukraine sont perçus très négativement par Moscou qui y voit l'émergence d'une organisation régionale pro-occidentale dirigée contre elle[401]. Au mois de mai 2006, cette émancipation en dehors des cadres traditionnels établis depuis Moscou franchit une nouvelle étape : les membres du GUAM créent un secrétariat permanent destiné à coordonner afin d'établir entre eux une zone de libre-échange et de développer la coopération énergétique[402]. Par ailleurs, les Etats-Unis jouent un rôle significatif au sein de l'organisation qu'ils soutiennent politiquement et financièrement à travers le Programme-cadre GUAM-Etats-Unis[403].

A l'origine, il existe de la part des Etats fondateurs une volonté de résoudre les questions de sécurité régionale en favorisant la transition démocratique en s'associant aux principes défendus par l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE). Cependant, lors du sommet du Conseil de l'Europe à Strasbourg en octobre 1997, le champ de compétences du GUAM s'est également élargi aux questions économiques et politiques tout en conservant un important volet sécuritaire à travers la volonté manifestée par les Etats

[398] Voir le site officiel du GUAM (en anglais) : http://www.guuam.org/general/browse.html
[399] Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ?..., op. cit.*, p. 164.
[400] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.*, p. 132.
[401] Elisabeth Sieca-Kozlowski, Alexandre Toumarkine, *Géopolitique de la mer Noire : Turquie et pays de l'ex-URSS*, Paris, Karthala, 2000, p. 174.
[402] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?, op. cit.*, p. 87.
[403] Ioannis Stribis, « Le rôle limité des institutions régionales en matière de sécurité dans la région de la mer Noire », in Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire…, op.cit.*, p. 376.

membres d'intensifier leur partenariat avec l'OSCE, l'UE mais également avec l'OTAN[404]. A ce titre, la Roumanie et la Bulgarie, deux Etats européens, ont entamé des pourparlers bilatéraux avec Washington qui aboutissent, dès la fin de l'année 2005, à la signature d'accords qui autorisent Washington à déployer des bases militaires sur leurs sols.

Au cours de la première moitié des années 2000, le GUAM cherche à développer une coopération multisectorielle entre ses Etats membres[405], néanmoins, les derniers accords élaborés en 2007 et 2008 dans le cadre de l'organisation semblent privilégier les aspects énergétiques avec notamment la question du transport maritime. La coordination d'actions collectives en matière d'évacuation du gaz et du pétrole depuis la zone Caspienne en contournant le territoire russe n'était-il pas l'un des fondements du GUAM dès sa création[406] ? A ce titre, l'existence d'un partenariat particulier entre le Japon[407] et le GUAM avec la tenue régulière de sommets entre les deux parties tend à confirmer l'importance prise ces dernières années par le volet énergétique au sein des compétences de l'organisation[408]. Toutefois, le manque de réalisations concrètes, et ce malgré le soutien actif des Etats-Unis, tend plus à faire du GUAM une manifestation de la volonté d'anciens Etats du bloc communiste de s'affranchir de la tutelle de Moscou, qu'une véritable structure source d'échanges dynamiques. Le retrait de l'Ouzbékistan en 2005 ainsi que la désolidarisation des membres du GUAM lors du conflit russo-géorgien d'août 2008[409] tendent à prouver que cette organisation est en perte de vitesse. En effet, la volonté de l'ODDE-GUAM d'investir le champ sécuritaire pontique se heurte à un obstacle : l'absence de la Russie au sein de son organisation. Par ailleurs, il existe une forme d'ambiguïté dans la relation entre les membres, du ODDE-GUAM qui repose sur l'existence de conflits gelés sur les territoires de ces mêmes

---

[404] "*In this connection, they* [Leaders of the four nations] *underlined the prospects of the four nations cooperation within the framework of the OSCE, other European and Atlantic structures, including the recently established Euro-Atlantic Partnership Council and the Partnership for Peace NATO Program*". Voir le communiqué officiel du GUAM lors du sommet de Strasbourg du 10 octobre 1997 disponible sur le site de l'organisation : http://www.guuam.org/doc/browse.html

[405] Il s'agit notamment de promouvoir la coopération dans les domaines de la production, du commerce, de l'énergie, du transport, dans le domaine bancaire et financier, dans celui des douanes etc. Voir Global Security: http://www.globalsecurity.org/military/world/int/guuam.htm .

[406] Garik Galstyan, *Les intérêts géopolitiques russes dans la région caspienne…, op. cit.*, p. 213.

[407] En 2008, le Japon se classe comme le deuxième importateur mondial de pétrole, juste derrière les Etats-Unis, avec plus de 4,7 millions de barils/jour. Source : Agence américaine de l'énergie : http://tonto.eia.doe.gov/country/index.cfm

[408] Au mois de juillet 2008, Batoumi, ville géorgienne sur les rives de la mer Noire, a accueilli la troisième rencontre « GUAM – Japon » qui s'est tenue en marge du troisième sommet de l'Organisation pour la démocratie et le développement économique – GUAM. La rencontre entre Japonais et membres de cette organisation a notamment constitué le cadre de discussions sur les questions énergétiques et les aspects liés au transit et au transport de matières premières.

[409] Lors de ce conflit, le président ukrainien Viktor Iouchtchenko s'était rendu à Tbilissi afin de manifester son soutien au président géorgien Mikhaïl Saakachvili. De son côté, la président azéri Aliev était resté neutre et avait pris garde de ne pas s'impliquer outre mesure dans le conflit.

membres : en Géorgie (Ossétie du Sud, Abkhazie), en Azerbaïdjan (Haut-Karabakh), en Moldavie (Transnistrie), sans négliger les tensions russo-ukrainiennes au sujet de la Crimée. Les Etats qui le composent ne peuvent en effet durablement se priver d'entretenir des relations cordiales avec Moscou s'ils souhaitent stabiliser leur situation interne[410].

La Communauté économique eurasiatique : l'économie comme moteur des échanges

La Communauté économique eurasiatique[411] constitue un autre forum d'échange, à vocation économique cette fois. Fondée en 1996 sous l'appellation de Communauté économique intégrée, cette dernière structure devient la Communauté économique eurasiatique en octobre 2000. Outre la Russie qui en est membre, la Communauté Economique Eurasiatique comprend des Etats au statut d'observateur tels que l'Ukraine et l'Arménie. Cette organisation constitue essentiellement un espace de renforcement des échanges économiques et vise à terme à la création d'une union douanière entre ses membres.

Il convient de la considérer comme secondaire dans le cadre des échanges en mer Noire dans la mesure où cet espace bénéficie d'une autre organisation plus dynamique qui lui est propre, l'Organisation de Coopération Economique de la mer Noire.

L'Organisation de Coopération Economique de la Mer Noire (OCEMN): une manifestation des ambitions turques sur la région

Il s'agit de la première structure née de la nouvelle répartition des rôles en mer Noire au lendemain de la fin de la Guerre froide : l'Organisation de Coopération Economique de la Mer Noire (OCEMN), créée sous l'impulsion de la Turquie le 25 juin 1992 à Istanbul, par de nombreux pays riverains et voisins de la mer Noire[412]. L'OCEMN apparait dès sa création comme un espace ayant pour vocation de développer la coopération politique et économique

[410] Il est à noter que chacun des quatre Etats qui composent le GUAM abrite un conflit gelé ou des tensions communautaires au sein desquelles Moscou joue systématiquement un rôle clef : Ossétie du Sud et Abkhazie pour la Géorgie, Crimée pour l'Ukraine, Haut-Karabagh pour l'Azerbaïdjan et Transnistrie pour la Moldavie.

[411] Cette organisation comporte cinq membres : la Biélorussie, la Russie, le Kazakhstan, le Tadjikistan et le Kirghizstan. En russe : Евразийское экономическое сообщество. Il est également courant de trouver cette organisation désignée sous son acronyme anglais aussi utilisé en russe : Eurasec.

[412] Il également possible de trouver l'acronyme ZCEMN pour Zone de Coopération Economique de la mer Noire. Les pays fondateurs qui sont également les pays membres de l'organisation (cf. chapitre 3, article 5 de la Charte) sont l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, la Grèce, la Moldavie, la Roumanie, la Russie, la Turquie et l'Ukraine. Il faut toutefois attendre la ratification de la Charte de l'organisation par tous les Etats membres au mois de mai 1999 pour que l'OCEMN commence ses activités. Voir le site officiel de l'organisation : http://www.bsec-organization.org/Pages/homepage.aspx

entre ses membres[413], et à créer à terme une zone de libre-échange. Pour certains observateurs, elle constitue à ce jour la structure régionale « *la plus large et la plus opérationnelle* [414]», tandis que pour d'autres, les freins que constituent les contentieux bilatéraux entre certains membres de l'organisation ont contribué à en faire plus un forum d'échange qu'un réel outil servant à des actions communes[415]. Il est cependant intéressant de remarquer que l'on retrouve au sein d'une même structure régionale centrée autour de la mer Noire des pays comme l'Albanie ou l'Azerbaïdjan. Même si cette présence peut s'expliquer par l'origine turque de cette structure, la présence de deux Etats a priori non baignés par les eaux de la mer Noire confirme la perception qu'ont les pays riverains de cette région du caractère particulier de leur espace, situé à la croisée de l'Asie, l'Eurasie et l'Europe. La dimension stratégique de ce projet fût d'ailleurs saluée dès sa création par l'Union européenne qui y voit alors une structure destinée à « *combler un vide stratégique aux marges méridionales de l'ex-URSS* [416]».

***

La brève évocation des différents acteurs ainsi que des multiples facteurs contemporains qui composent le paysage géopolitique de la mer Noire tend à démontrer la complexité du contexte actuel qui anime l'espace pontique. L'intérêt croissant qu'il suscite aujourd'hui auprès d'acteurs Occidentaux, qu'il s'agisse d'organisations internationales (UE[417], OTAN[418]) ou d'Etats (Etats-Unis), auprès de puissances riveraines comme la Russie[419] ou la Turquie[420], démontre non seulement son attractivité lié à sa position

[413] Les objectifs de l'OCEMN sont définis dans le chapitre 2 de la charte, et particulièrement dans l'article 4, "Areas of cooperation". Voir la charte de l'organisation sur le site officiel de l'OCEMN: http://www.bsec-organization.org/documents/LegalDocuments/statutory/charter/Pages/charter.aspx

[414] Catherine Durandin, *Que veut la Russie, op. cit.*, p. 83.

[415] Annie Jafalian, « La mer Noire, un centre de gravité stratégique », *Questions internationales*, juillet-août 2005, n° 14, pp. 62-63.

[416] « La zone de coopération économique des pays riverains de la mer Noire », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien*, numéro spécial, avant-propos de M. Foucher, cité par Garik Galstyan, *Les intérêts géopolitiques russes dans la région caspienne…, op. cit.*, p. 216.

[417] L'UE gère un certain nombre de programmes qui concernent la région de la mer Noire. Citons TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) pour l'énergie ou DABLAS (Danube Black Sea Task Force) dans le domaine environnemental.

[418] Lors du sommet de l'OTAN d'Istanbul les 28 et 29 juin 2004, les membres de l'Alliance ont affirmé « *l'importance de la région de la mer Noire pour la sécurité euro-atlantique* », cité par Annie Jafalian, « La mer Noire, … », *art. cit.* Voir le communiqué officiel sur le site de l'OTAN : http://www.nato.int/docu/pr/2004/p04-096e.htm

[419] Le 19 janvier 2010, le président russe, Dmitri Medvedev, a annoncé la création du nouvel okroug du Nord Caucase. Cette nouvelle région fédérale, la huitième, a la ville de Piatigorsk pour chef-lieu. Elle regroupe le kraï de Stavropol et les républiques de Karatchaïévo-Tcherkessie, de Kabardino-Balkarie, d'Ingouchie, d'Ossétie du Nord, de Tchétchénie et du Daghestan. La création de cette nouvelle région fédérale rentre dans le cadre d'une

stratégique de carrefour, mais également le fait qu'aujourd'hui, tous ces acteurs y possèdent des intérêts propres qu'ils entendent défendre. Espace d'échanges pacifiques, la mer Noire n'en demeure pas moins également un espace de tensions où des acteurs s'affrontent par conflits gelés interposés comme en Transnistrie, en Abkhazie ou en Ossétie du Sud. Ainsi, la région de la mer Noire apparaît comme une zone essentielle pour l'influence russe en Méditerranée. La multiplication des structures régionales pontiques au lendemain de l'implosion de l'URSS n'a pas su procurer une stabilité politique à la région de la mer Noire[421], qui reste un espace où les relations bilatérales semblent conserver une importance particulière.

Moscou inclut particulièrement l'aire formée par l'Ukraine et la Crimée dans sa zone « naturelle » d'influence dans la mesure où elle s'y est intensément investie au cours des trois derniers siècles et a de ce fait mal intégré le changement de souveraineté de 1991, qui s'est traduit par la perte pure et simple de ces territoires. Lors de son déplacement à Kiev pour le dixième anniversaire de l'indépendance de l'Ukraine, Vladimir Poutine, alors président russe, rappelait ainsi que les racines de la Russie se trouvaient dans la *Rous' kiévienne* et que les liens entre le deux peuples étaient une réalité historique et non une légende[422]. La Crimée, province autonome ukrainienne, revêt une importance particulière aux yeux du Kremlin, qui dépasse la simple susceptibilité russe dès lors qu'il s'agit d'ingérence occidentale au sein de son « proche étranger ». Outre son caractère historique de « fenêtre du sud » sur l'Europe et la Méditerranée, la Crimée abrite en effet la forteresse navale russe de Sébastopol où mouille depuis près de 230 ans[423] la flotte de la mer Noire. Moins de deux siècles plus tard, en 1954, le dirigeant soviétique Nikita Khrouchtchev rattache la province de Crimée à la République soviétique d'Ukraine, à l'occasion du tricentenaire de l'union de l'Ukraine à la Russie. Aussi,

---

stratégie visant à développer économiquement et stabiliser politiquement une zone fortement déstabilisée par des mouvements séparatistes religieux. Sources : *RIA Novosti*, 19 janvier 2010, et Sophie Tournon, « Russie : formation d'un "nouveau Nord Caucase" », *Un Regard sur l'Est*, 22 janvier 2010.

[420] Au mois de décembre 2009, le chef de l'état-major turc, le général Başbuğ, déclarait que la Turquie avait l'intention d'ouvrir une base navale dans le port de Trébizonde. En mer Noire, le principal port de guerre turc se trouve à Ereğli, à 90 milles nautiques à l'est d'Istanbul. L'ouverture d'une base navale bien plus à l'est encore signifie que pour la Turquie, le centre de gravité stratégique s'est déplacé des Détroits vers le Caucase et la partie orientale du bassin de la mer Noire. Trébizonde se situe en effet à 350 nautiques de Sébastopol, 235 nautiques de Novorossisk et moins de 100 nautiques de Batoumi, en Géorgie. Source: Bosphorus Naval News.

[421] Ioannis Stribis, « Le rôle limité des institutions régionales en matière de sécurité dans la région de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire…, op. cit.,* pp. 381.

[422] "*Our roots are in Kievan Rus. Our brotherhood is not a legend, but a historical fact*", Vladimir V. Poutine, discours prononcé à Kiev le 23 août 2001 à l'occasion du 10e anniversaire de l'indépendance ukrainienne. Discours disponible dans son intégralité sur le site du Kremlin : http://eng.kremlin.ru/speeches/2001/08/23/0000_type82914type127286_139399.shtml

[423] La ville a été fondée par le Prince Potemkine sous l'impulsion de Catherine II en 1783.

lorsque l'URSS disparait en 1991, les simples limites administratives de l'URSS se meuvent en véritables frontières étatiques et la péninsule se retrouve ukrainienne. La perte de la Crimée a été très mal vécue non seulement par l'élite politique russe et la population russe, mais également par les habitants de la péninsule. Les 2,5 millions d'habitants de la Crimée sont en effet Russes à 65% et Ukrainiens à 22%, et la langue russe y est majoritairement utilisée dans la vie courante[424].

Au-delà des aspects linguistiques et culturels qui s'avèrent être des facteurs déterminants, Moscou peut en outre difficilement envisager sa position stratégique en mer Noire, et au-delà, en Méditerranée, sans Sébastopol. En effet, d'une part, la possession de cette base confère une supériorité stratégique certaine en Mer Noire, et d'autre part, la Russie a besoin de cette position afin de pouvoir maintenir une capacité d'intervention aussi complète que possible sur le théâtre méditerranéen[425]. En 2010, un ancien de commandant de la flotte de la mer Noire soulignait ainsi l'importance stratégique de la base navale de Sébastopol en déclarant que « *Même une dizaine de Tartous ou de Cam-Ranh ne saurait remplacer un Sébastopol* [426] ». Un de ses successeurs, rappelait quant à lui que la mer Noire et la Méditerranée composaient une zone maritime stratégique pour les intérêts politiques et économiques de la Russie[427], sans toutefois préciser la nature de ces intérêts.

Historiquement, la Russie a toujours cherché à se garantir un accès aux mers chaudes et à ce titre, l'accès à la mer Noire relève d'un intérêt stratégique majeur qui ne s'est jamais démenti au fil des siècles. Le flanc sud de la Russie, qui s'étend des côtes de la mer Noire jusqu'aux steppes asiatiques, est en effet le flanc géopolitiquement le plus instable et également le plus incertain d'un point de vue sécuritaire pour Moscou. Les guerres de Tchétchénie de 1994-1995 et de 1999 n'en sont qu'un exemple, et illustrent les nombreux défis que la Russie doit relever le long de cette frontière: lutte contre le séparatisme, afin de préserver l'intégralité territoriale de la fédération et lutte contre le fanatisme religieux et le terrorisme islamiste, particulièrement celui issu du wahhabisme. A cela s'ajoute les défis suscités par le trafic de stupéfiants en provenance d'Afghanistan et les activités occidentales

[424] On compte également 10% de Tatars. Il s'agit des données du recensement de 2001. Plus généralement, près de 8 millions de Russes « ethniques » vivent en Ukraine pour une population totale estimée à 46 millions d'habitants, ce qui fait qu'aujourd'hui se trouve en Ukraine une minorité russe qui représente un peu moins de 20% de la population totale. Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op .cit.*, p. 58.

[425] Les unités de la flotte de la Mer Noire peuvent gagner un théâtre en Méditerranée ou dans l'océan Indien plus rapidement que celles de la flotte du Nord ou même que celles de la flotte de la Baltique.

[426] Propos de l'amiral Viktor Kravtchenko, commandant de la flotte de la mer Noire entre 1996 et 1998, « Rien ne saurait remplacer la base navale de Sébastopol », *RIA Novosti*, 20 janvier 2010. L'amiral fait ici allusion aux bases navales dont disposait l'URSS puis la Russie en Syrie et au Viêt-Nam.

[427] « Rien ne saurait remplacer la base navale de Sébastopol », *RIA Novosti*, 20 janvier 2010. Il s'agit de l'amiral Vladimir Komoïedov qui a été commandant de la flotte russe de la mer Noire entre 1998 et 2002.

dans le Caucase et en Asie Centrale depuis le début des années 2000. Dans cette perspective, la stabilité de la région de la mer Noire et l'accès à la Méditerranée apparaissent comme vitaux pour la Russie si elle veut être à même de garantir la sécurité de ses frontières et défendre sa place sur la scène internationale.

Au-delà des enjeux économiques et politiques posés par les bouleversements qui ont affecté la région de la mer Noire au cours des 20 dernières années, la représentation russe de cette aire renvoie d'une manière plus générale à la perception qu'ont aujourd'hui les élites russes de leur territoire. Cette perception explique en partie les postures adoptées par la Russie aujourd'hui en mer Noire et dans le Caucase.

Conclusion de l'étude préliminaire

Nous avons donc évoqué le cadre spatiotemporel qui a vu la Russie accéder progressivement à l'élément marin, puis à sa maîtrise. L'accès aux mers libres de glaces relève encore aujourd'hui du dogme géostratégique pour le Kremlin. La nécessité de disposer et de pérenniser de telles fenêtres en mer Baltique, dans le Pacifique et en mer Noire a orienté la politique étrangère russe pendant des siècles. L'édification de l'outil naval russe s'est d'abord réalisée autour d'une pensée non formalisée résolument défensive. Ce n'est que tardivement, dans les dernières décennies du XXe siècle, que la Russie s'est dotée des outils doctrinaux et militaires qui ont fait d'elle une grande puissance navale. Le rêve de Pierre le Grand n'a été exaucé que pendant quelques longues années.

En ce sens, la zone de la mer Noire est particulièrement intéressante à étudier dans la mesure où plusieurs éléments que nous avons soulevés ci-dessus s'y entrechoquent. En plus de constituer un espace frontière très riche, le bassin pontique a focalisé des décennies durant toutes les ambitions politiques, religieuses et géostratégiques des tsars. L'historiographie russe, se conformant à la conscience nationale russe, a continuellement présenté les efforts des tsars et tsarines pour doter leur Empire d'un accès à la mer Noire sous un angle hautement symbolique qui était également empreint d'une certaine forme de passion, voire d'un certain lyrisme. L'ancien diplomate moldave Oleg Serebrian souligne le traumatisme qu'a représenté pour la Russie la perte de l'essentiel de son interface maritime pontique en 1991 :

« *La perte d'une importante partie de leur frontière maritime sur la mer Noire et de leur domination dans l'est, le nord et l'ouest de l'espace Pontique a été perçue par les Russes comme l'une de leurs principales défaites géopolitiques* [428]».

Nous l'avons vu lorsque nous avons évoqué la course à la mer entamée par la Russie dès le début de l'époque moderne, la défense de l'orthodoxie, le panslavisme ainsi que la quête de frontières naturelles sûres représentées par le Caucase, ont guidé la géopolitique de l'Empire russe sur son flanc Sud. En 1991, cet héritage est profondément remis en question par la recomposition politique de l'espace mer Noire.

La flotte de la mer Noire a donc pendant cette période qui court de sa création à l'effondrement de l'Empire russe été l'objet de toutes les attentions comme nous le montrerons. Par ailleurs, la densité de l'environnement géopolitique de la mer Noire, avec notamment l'isthme du Caucase, complexifie et enrichit à la fois les missions dévolues à la flotte russe dans cette partie de la Méditerranée. Enfin, comme nous l'avons évoqué la zone de la mer Noire concentre aujourd'hui un nombre important d'acteurs internationaux qui souhaitent s'y implanter ou y pérenniser leurs postions, notamment dans la perspective de s'y assurer un accès à ses richesses naturelles. Face à tous ces défis sécuritaires, énergétiques et politiques, comment la Russie actuelle entend-elle réagir ? Quel sera le rôle dévolu à la flotte de la mer Noire dans la sécurisation des intérêts russes et dans la défense de la politique russe dans cette région de la Méditerranée ? Au-delà des Détroits, quelles sont les ambitions du Kremlin en Méditerranée et quelle place la flotte de la mer Noire tiendra-t-elle au sein des ambitions méditerranéennes de la Russie ?

[428] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire…, op. cit.*, p. 31.

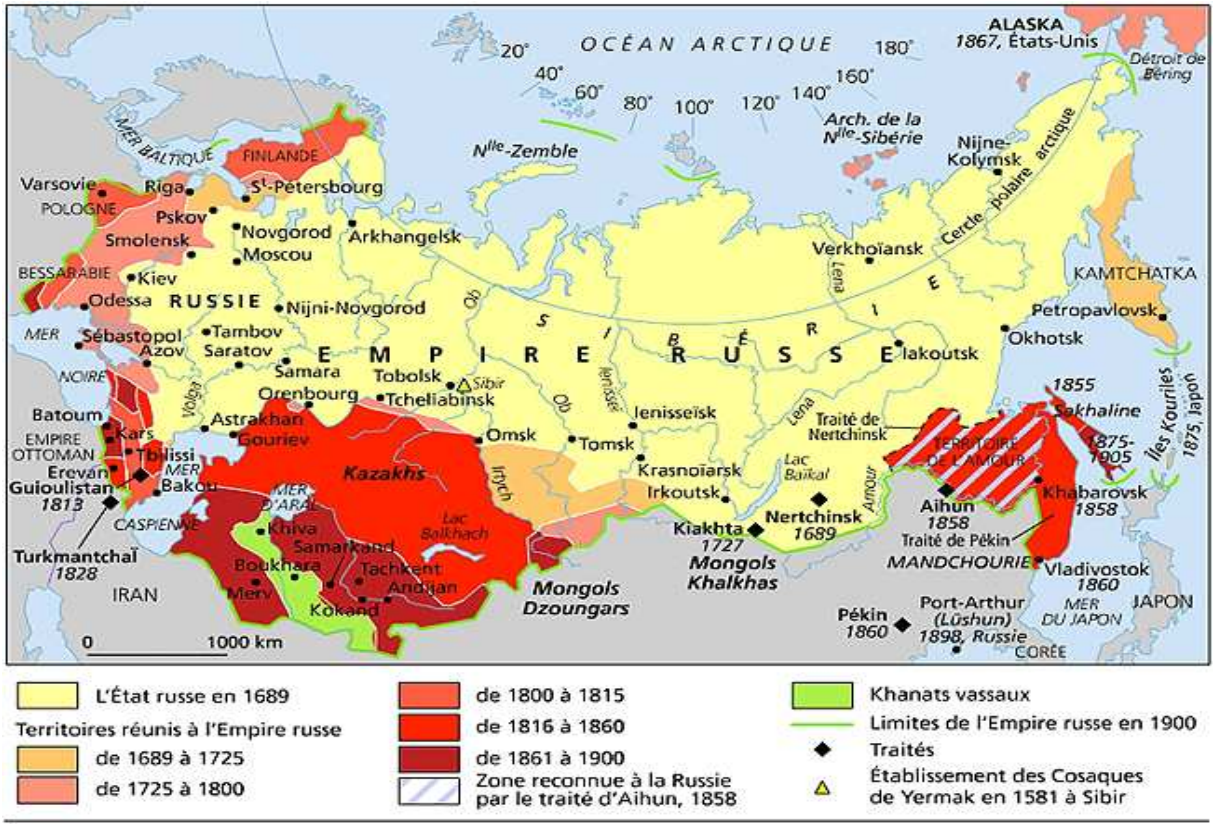
Partie I

La flotte à quai : la Nouvelle-Russie, la Crimée et Sébastopol

« *La nature offre à la Russie une forteresse maritime naturelle comme il n'y en a pas deux dans le monde : la mer Noire* ».

Nikolaï Danilevski, *Rossia i Evropa* (*La Russie et l'Europe*), Izdatelistvo Kniga, Moscou, Kniga, 1991, pp. 380-381.

La formation de l'Empire russe



Les principales villes et ports russes de Nouvelle-Russie et de Tauride

Cette citation est empruntée au sociologue russe Nikolaï Danilevski, qui écrivait dès 1871, alors même que l'Empire russe était privé de sa flotte de guerre en mer Noire suite au traité de Paris de 1856, que seule la mer Noire pouvait donner à la Russie pouvoir et influence sur les mers du globe[429]. Elle illustre toute la place que tient l'espace pontique dans la conscience nationale russe : à la fois espace de liberté par l'accès qu'elle procure aux mers libres de glaces, la mer Noire constitue également une frontière protectrice, une périphérie stratégique pour l'Empire des tsars qui y établit sa fenêtre sur la Méditerranée.

Que l'on évoque la présence russe dans le bassin méditerranéen, ou la flotte russe de la mer Noire, il convient de commencer par faire porter notre réflexion sur la région méditerranéenne directement concernée par les activités russes au début de l'époque moderne : le bassin pontique. Comme nous l'avons évoqué, l'Empire russe progresse en direction des territoires méridionaux et repousse toujours plus vers le Sud ses possessions. La création de la province de *Novorossiïa*, ou Nouvelle-Russie[430], conséquence directe des annexions russes réalisées au détriment de l'Empire ottoman sur le littoral septentrional de la mer Noire au cours du XVIIe siècle, annonce l'irruption de nouvelles activités maritimes russes dans le Pont-Euxin. L'établissement de ports de guerre et d'une flotte de guerre permanente constitue l'élément le plus remarquable de cette nouvelle présence russe en mer Noire, avec la réouverture du bassin pontique aux activités commerciales qui s'émancipent de l'exclusivité turque. L'objectif de cette première partie est de nous amener à considérer en premier lieu le territoire concerné par l'expansion russe et les premières activités maritimes auxquelles se livrent les Russes « à quai ». Ce territoire, c'est la Nouvelle-Russie, que nous divisons en trois

[429] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire. Géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit*., pp. 30-31.
[430] La Nouvelle-Russie comprend les territoires situés entre la mer d'Azov et la région d'Odessa, sur la rive Nord de la mer Noire. Cette province comprend également la Crimée et les steppes situées au Sud de la Russie, de même que les territoires qui bordent la mer d'Azov. Elle est constituée par trois districts : celui d'Ekaterinoslav, Kherson et Tauride. Plus tard, le district de Bessarabie lui est rajouté.

zones pour notre étude : les côtes ukrainiennes, avec les nouveaux ports d'Odessa, Kherson et Nikolaïev, la Crimée, à laquelle il convient de consacrer une section à part tant l'annexion de ce territoire constitue une étape majeure dans l'enracinement de la présence russe en mer Noire, et la base navale de Sébastopol. Les installations russes en mer d'Azov font l'objet d'une présentation dans la section consacrée à la Crimée dans la mesure où leur pérennité est assurée une fois la Russie maîtresse de l'ensemble des côtes de la mer d'Azov, et donc de celles situées au Nord-Est de la péninsule.

L'installation de la Russie sur les rives Nord de la mer Noire, processus initié par Pierre le Grand lors de sa première campagne d'Azov en 1695, franchit une étape majeure sous le règne d'Anna Ivanovna[431] : au terme d'une guerre victorieuse qui l'oppose à l'Empire ottoman entre 1736 et 1739, l'Empire russe gagne, selon le traité de Belgrade, une portion des steppes situées entre le Donets et le Bug, ainsi qu'Azov et les rives de l'estuaire du Don.

Toutefois, les Russes ne peuvent ni créer de places fortes dans ces nouveaux territoires, ni naviguer en mer d'Azov et en mer Noire. L'historienne Marie-Pierre Rey souligne l'importance du traité de Belgrade pour l'Empire russe car, « *même s'il s'efforce de limiter les appétits impérialistes de la Russie et de préserver les intérêts de l'Empire ottoman, il admet la légitimité des prétentions russes sur la mer Noire et va ainsi favoriser l'expansionnisme russe en Ukraine du Sud* [432]». La colonisation et la mise en valeur des terres de la Nouvelle-Russie se développent concomitamment à l'apparition d'entreprises commerciales russes dans le bassin pontique. Dès la seconde moitié du XVIIIe siècle, le commerce pontique connaît une refondation due à l'ouverture de la mer Noire au pavillon russe dans un premier temps, puis à d'autres pavillons étrangers vers la fin du siècle. Cette irruption de nouveaux acteurs, nous le verrons, sans bouleverser les routes commerciales en Méditerranée orientale, favorise le développement d'infrastructures portuaires. Aussi, dans la mesure où les aspects commerciaux constituent une des données de notre problématique, nous entendons les évoquer. Néanmoins, il ne s'agit pas de retracer l'histoire du commerce pontique de la seconde moitié du XVIIIe siècle, ce thème pouvant faire à lui seul l'objet d'une thèse. Dans cette perspective, nous nous sommes appuyé sur les travaux que Jean-Louis Van Regemorter a accomplis pour sa thèse sur *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*[433]. Les résultats mis évidence, enrichis par une série

[431] Il s'agit de la nièce de Pierre le Grand.
[432] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine*, *op. cit.*, p. 93.
[433] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, thèse université Paris I, 1982, 1046 pages.

de lectures complémentaires, notamment sur les structures commerciales déjà existantes, nous permettent d'évaluer la portée et la place que le commerce pontique tient dans les intérêts régionaux russes. Jean-Louis Van Regemorter démontre notamment que « *l'ouverture de la mer Noire n'avait entrainé aucune révolution dans le commerce entre l'Europe et l'Asie, ni même dans les échanges extérieurs de la Russie* [434]». Toutefois, bien que marginal, ce commerce a permis à la Russie d'acquérir une culture commerciale tout en développant des infrastructures dans une région périphérique de son Empire : la Nouvelle-Russie.

C'est donc par ce territoire, l'Ukraine du Sud, que nous débutons notre réflexion qui portera dans un second temps sur la Crimée. Cette péninsule, annexée par Catherine II en 1783, procure à la Russie la totale maîtrise des côtes de la mer d'Azov où se situent les ports d'Azov et Taganrog, ainsi que l'estuaire du Don, ce fleuve qui remonte haut dans les terres russes. Enfin, nous consacrerons la dernière section de cette première partie à Sébastopol. Fondée en 1784 dans la continuité de l'annexion de la Crimée à l'Empire russe, la vocation militaire de Sébastopol ne semble pas d'emblée évidente. Les Russes tentent dans un premier temps d'y attirer le commerce pontique en pleine refondation tout en y développant des infrastructures militaires. Toutefois, pour des raisons que nous analyserons, le commerce maritime de Sébastopol, mais plus largement celui de toute la Crimée, demeure limité tout au long de la période impériale. Aussi, si Sébastopol devient dès 1804 le port d'attache de la flotte russe de la mer Noire, c'est bien toute la Crimée qui se meut progressivement en une forteresse naturelle russe au cœur de l'espace pontique.

[434] *Ibid*., p. 469.

Chapitre 1

Les installations navales russes en Nouvelle-Russie

« *Je suis venu par terre d'Odessa à Nicolaief et ai à peine traversé quelques villages. Au passage du Bug, je n'ai pas vu un bateau et les rives n'étaient que partiellement cultivées, et celles de l'Ingoul plus sablonneuses paraissaient incultes.* […] *Je suis allé après vers l'Est jusqu'en Crimée et n'ai vu qu'un désert, excepté Kherson et Pérecop, toutes deux pauvres villes. Au Sud, ce sont des marais, puis la mer* ».

Victor Fontanier, *Notes sur Nikolaïef*, 21 février 1856[435].

[435] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38 : Caucase, 1836-1856, *Notes sur Nikolaïef*, par Victor Fontanier, 21 février 1856, [P08314], ff. 430-432. Victor Fontanier (1796-1857) est un diplomate français qui occupe notamment le poste de vice-consul de France à Trébizonde en 1831. Michel Lesure, « La France et le Caucase à l'époque de Chamil », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 19, n° 1-2, janvier-juin 1978, « Le Caucase », p. 23.

L'objectif de ce chapitre est de présenter les installations navales que les Russes édifient sur les côtes de Nouvelle-Russie, et de les inscrire au sein du schéma naval russe en mer Noire. Dans la mesure où ces installations voient le jour avant l'apparition d'une flotte de guerre russe en mer Noire, elles ont d'abord une vocation de place commerciale. Toutefois, comme nous allons le voir, le commerce pontique connaît des débuts très difficiles, ce qui pour autant, n'entrave en rien le développement d'une Marine de guerre russe dans les eaux du bassin pontique dès le début des années 1780. Aussi, l'idée directrice de ce premier chapitre n'est pas d'étudier l'ensemble de la Nouvelle-Russie, mais les principaux ports, dont ceux d'Odessa, de Kherson et de Nikolaïev, bâtis sur ordre Catherine la Grande, et d'étudier leur place respective au sein de la rupture terre-mer au cœur de laquelle ils se trouvent d'un point de vue de la géopolitique pontique russe.

Catherine II monte sur le trône de Russie en 1762 suite à l'assassinat de son époux[436]. Six ans plus tard, en 1768, s'inscrivant dans la continuité des objectifs géostratégiques d'expansion méridionale de l'Empire, l'impératrice entre en guerre contre l'Empire ottoman. Le conflit doit permettre à l'Empire russe, tout en consolidant ses positions acquises précédemment au traité de Belgrade, de disposer d'un débouché direct sur la mer Noire et permettre aux navires russes d'y naviguer en toute liberté. Rappelons que l'article 3 de ce traité interdit formellement à la Russie de construire et d'armer des navires de haute mer en mer d'Azov[437].

La victoire russe est entérinée en 1774 par le traité de Kutchuk-Kaïnardji qui apporte les gains escomptés : les steppes situées entre le Dniepr et le Bug passent sous souveraineté russe, de même que leurs embouchures respectives et le port criméen de Kertch, qui commande le passage par le détroit éponyme, ce qui renforce un peu plus la sécurisation des

[436] Catherine II la Grande (1729-1796) ou Sophie Augusta Fredericka d'Anhalt-Zerbst règne entre 1762 et 1796.
[437] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 23.

approches du territoire russe sur la mer d'Azov. Enfin, la Russie se voit octroyée un droit de libre-circulation en mer Noire et en mer Egée pour son commerce. Suite à ce conflit, l'Empire russe connaît douze années de paix au cours desquelles il assimile les terres nouvellement acquises, époque d'assimilation « *très étroitement liée au nom de Grigori Potemkine* [438]», à la colonisation et au peuplement des nouvelles terres méridionales. Le développement de la Nouvelle-Russie n'est pas une affaire simple : bien que la population de l'Empire russe passe de 19 millions d'habitants au début du règne de Catherine II en 1762, à 36 millions d'habitants lorsque la souveraine s'éteint en 1796[439], les rives Nord du bassin de la mer Noire et les steppes acquises au détriment des Turcs sont inhabitées et paraissent hostiles. La province méridionale russe, la Nouvelle-Russie, possède en effet une superficie d'environ 400 000 km² et constitue un territoire où habitent à la fin du XVIIIe siècle entre 850 000 et un million d'habitants[440]. Comme le souligne Jean Louis Van Regemorter, à la fin du XVIIIe siècle, « *les steppes de l'arrière-pays immédiats* [des ports russes du Sud de l'actuelle Ukraine] *étaient encore pratiquement vides : 500 000 paysans mâles pour un territoire légèrement supérieur à 375 000 km²* [441]». Si l'on considère les steppes côtières, la densité est encore plus faible : dans la région de Kherson, les deux districts du Sud ne comptent que 49 000 paysans mâles en 1808. Enfin, si l'on opère un saut de plusieurs décennies en considérant l'année 1861, la Nouvelle-Russie n'est alors peuplée que d'un peu plus de un million et demi de paysans mâles[442]. Aussi, pour le prince Potemkine, la solution du développement passe notamment par l'édification de nouveaux ports, Kherson et Nikolaïev, qui doivent capter le commerce et les techniques venues de Méditerranée : la mer doit apporter la civilisation et développer ces régions pour le moment encore isolées et en voie de colonisation. Kherson et Nikolaïev abritent également un arsenal et des chantiers navals pour la flotte de la mer Noire.

---

[438] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 589. Grigori Alexandrovitch Potemkine (1739-1791) est un militaire de carrière. Il s'illustre en particulier au cours de la guerre russo-turque de 1768-1774 au sortir de laquelle il est nommé par Catherine II gouverneur général des territoires nouvellement acquis. Il mène à bien la colonisation et le peuplement de ces régions avant d'annexer la Crimée et d'y fonder Sébastopol. En 1784, il est nommé maréchal et ministre de la Guerre et accueille Catherine II dans sa tournée en Nouvelle-Russie. Il participe au conflit russo-turc de 1787-1791 au cours duquel il subit des revers qui lui valent une semi-disgrâce, mais n'entache rétrospectivement en rien son statut de favori ayant le plus contribué à la gloire du règne de Catherine II.

[439] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, pp. 95-96.

[440] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 69.

[441] Données cités par Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 12.

[442] En 1858, la population des deux districts méridionaux s'élève à plus de 204.000 paysans mâles, soit une progression de + 316%. Voir *Ibid.*, p. 16.

I. Kherson : le premier arsenal russe de Nouvelle-Russie

« *Надлежит сделать на Лимане редут, в котором бы уместились адмиралтейские верфи и прочее, по примеру здешнего адмиралтейства, и назвать сие Херсоном* [443]».

Lettre de Catherine II au prince Potemkine, 18 juin 1778.

Kherson[444]. Le nom choisit par l'impératrice Catherine II pour le nouveau port qu'elle souhaite faire construire sur le Dniepr en 1778 fait écho à une autre place, la Cherson taurique, située sur la péninsule de Crimée. La volonté de filiation avec l'antique colonie mégarienne, siège d'un florissant et riche commerce dès sa fondation aux environs du VIIe siècle avant Jésus-Christ, a pu inspirer le choix de la souveraine. Cherson, ou encore Chersonèse, connaît en effet par la suite un renouveau à partir du Ier siècle de notre ère, durant l'époque byzantine, où elle constitue l'avant-poste commercial et militaire byzantin sur sa frontière Nord. Selon certaines sources, Cherson est également le lieu où le prince kiévien Vladimir Ier fut baptisé en 988, adoptant ainsi la foi chrétienne et l'orthodoxie pour lui et pour son peuple à qui il ordonne la conversion[445]. Aussi, le fait que Catherine II ait choisi le nom de Kherson pour la nouvelle place méridionale russe a peu de chance de relever du hasard dans la mesure où sa politique pontique s'inscrit largement dans sa volonté de relever l'héritage gréco-byzantin. Mais revenons sur les circonstances qui ont mené à la création du port de Kherson.

En 1774, la Russie et la Turquie signent la paix de Kutchuk-Kaïnardji qui met fin au conflit entre les deux puissances qui dure depuis 1768. Aux termes de cette paix, la Russie voit ses possessions méridionales s'agrandir considérablement : elle récupère les territoires situés entre le Dniepr et le Bug avec leurs estuaires respectifs, notamment la péninsule de Kinburn, où se trouve le port éponyme. Néanmoins, cette place présente trois inconvénients

[443] « *Faites une redoute sur le liman qui conviendrait aux chantiers de l'Amirauté et à d'autres, par exemple à l'Amirauté locale, et appelez le Kherson* ». Correspondance de Catherine II avec le Prince Potemkine, Archives d'Etat de la Fédération de Russie, cité par Ольга Игоревна Елисеева, *Геополитические проекты Г. А. Потемкина*, Москва, Институт Российской истории, 2000 (Olga Igorevna Elliseieva, *Les projets politiques de Grigori A. Potemkine*, Moscou, Institut de l'histoire russe, 2000). Voir URL : http://militera.lib.ru/research/eliseeva_oi/pre.html .

[444] Selon les récits et les auteurs, l'orthographe de ce port peut varier. Nous avons croisé les orthographes suivantes : Cherson et Kerson.

[445] Le lieu exact de la conversion du prince Vladimir Ier, ou Vladimir le Grand (958-1015), est encore aujourd'hui un sujet de débat entre spécialistes tant les sources qui évoque ce thème sont rares et contradictoires. Comme le rappelle Michel Heller, « *les sources historiques sont peu nombreuses et divergentes. Les historiens ne s'accordent ni sur le lieu du baptême de Vladimir – Cherson ou Kiev ? –, ni sur les raisons et les circonstances de cet acte. Un seul point ne fait pas de doute : Vladimir adopte la foi chrétienne. Et après lui, sur son ordre, le peuple, la population de la Russie kiévienne se convertit* ». Voir Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 40.

de taille. Tout d'abord, elle fait face à la forteresse turque d'Otchakov, l'Azov du Dniepr par sa fonction, qui commande l'accès direct à la mer Noire sur le Boristhène[446], et gène considérablement le développement des projets de l'impératrice pour ses nouvelles possessions. Depuis Otchakov, les Turcs peuvent surveiller, et le cas échéant, attaquer les Russes sans aucune difficulté. En outre, « *le port de Kinburn* (…) *est rempli de vase et de sable mouvant de sorte que son fond ne donne aucune sureté aux navires* [447]». Enfin, ce port est bien trop isolé du territoire russe pour répondre aux ambitions de l'impératrice russe qui souhaite édifier *ex nihilo* une nouvelle cité portuaire.

Or, Catherine II nourrit d'ambitieux projets pour ses possessions méridionales, situées sur les côtes de l'actuelle Ukraine, qui doivent abriter de nouveaux ports destinés à recevoir un commerce que la souveraine perçoit comme la source du développement et de la mise en valeur de la Nouvelle-Russie. En outre, bien que le traité de 1774 lui en interdise la possibilité, Catherine II songe déjà à l'implantation d'une flotte de guerre en mer Noire. Le futur maire de Marseille, Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph[448], qui passe près d'une dizaine d'années dans les territoires méridionaux de la Russie au cours des années 1770-1780, et fonde à Kherson l'une des premières maisons de commerce, livre la description suivante des objectifs de l'impératrice dans son essai consacré au commerce et à la navigation sur la mer Noire[449] :

« *Il était sans doute de la plus grande importance pour les nouveaux établissements de l'impératrice, projetés sur le Niéper, de posséder en entier la navigation de ce fleuve, qui devait vivifier le commerce qu'elle voulait établir et diriger vers la Mer-Noire* (…).[…] *Cependant, la cour de Pétersbourg voulait établir une marine militaire, élever un boulevard*

[446] Il s'agit du nom que les Grecs donnèrent à l'embouchure du Dniepr.
[447] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 74.
[448] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph (1749-1826) est issu d'une famille de magistrats. Il se lance dans le commerce, et se voit confier, grâce à l'appui d'un négociant de Marseille la direction d'une importante maison de Constantinople, où il réalise des bénéfices considérables. En même temps, il se préoccupe activement d'une union commerciale entre la Russie, la Pologne et la France, projet qui ouvre à la France un nouveau débouché par la mer Noire et le Bosphore. Anthoine de Saint-Joseph reçut du cabinet de Versailles la mission officielle de visiter la Russie pour travailler à la réalisation de ses plans; après les avoir fait adopter par le prince Potemkine et par Catherine II, il obtint l'autorisation de fonder à Kherson un établissement. Anobli par Louis XVI qui le fait baron en 1786, il revient en France après près de 10 ans passé dans la région de la mer Noire et en Russie, où il fait fortune grâce au commerce. Sous la Révolution, il se retire à Gênes; de retour à Marseille, le 18 brumaire, il devient membre de la Chambre de commerce, reçoit la croix de la Légion d'honneur, établit un majorat sous le titre de baron de Saint-Joseph et est nommé maire de Marseille, en 1805, poste qu'il occupe jusqu'en 1813. Dictionnaire des parlementaires français de 1789 à 1889 (A.Robert et G.Cougny), consultable sur http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=14310 .
[449] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer Noire*, Paris, chez H. Agasse, 1805, 300 pages.

contre les attaques des Ottomans sans leur causer de l'ombrage, et faire en même temps de cette place un port marchand, qui devînt l'entrepôt du commerce de ses provinces méridionales et de celles de la Pologne[450] ».

Les ambitions de la souveraine ne peuvent attendre, aussi, dès 1775, sur les conseils de son favori, le prince Potemkine, Catherine II ordonne au Collège de l'Amirauté de choisir sur les rives des bouches du Dniepr un site pour y établir une base navale. C'est sous la direction de l'amiral Alexeï Naoumovitch Seniavyn[451] que les études de terrains débutent. Les Russes écartent assez rapidement l'idée de créer leurs nouvelles installations sur la péninsule de Kinburn qu'ils ont reçue lors de la signature du traité de 1774 pour les raisons que nous avons évoquées plus haut, mais également à cause du fait que, s'ils en obtiennent la souveraineté, les Russes ne peuvent en revanche pas fortifier la péninsule. Les Russes s'orientent donc dans un premier temps vers un site qui se trouve à proximité immédiate d'un village côtier : Gloubokaïa Pristan[452], sur la rive orientale du Dniepr, presqu'au débouché du fleuve sur le Golfe du Dniepr. Antoine Ignace Anthoine de Saint-Joseph donne la description suivante de ce site :

« *La position de Gloubok, village bâti sur une petite éminence, eût été favorable au commerce. Il joint à l'avantage inestimable d'un air salubre, celui d'un port où abordent des navires marchands d'une portée ordinaire* [453]».

Toutefois, au mois de décembre 1777, les Russes apprennent qu'une flottille de navires turcs mouille à l'abri de la grande baie d'Akhtiar, en Crimée, et qu'ils se préparent à venir insulter les nouvelles positions côtières russes. Or, le site de Gloubokaïa Pristan paraît encore trop exposé aux possibles attaques des Turcs qui peuvent également y surveiller les activités des Russes. Pour parer à cette attaque annoncée, la Russie ne peut envoyer depuis la mer Baltique une escadre, comme elle l'avait fait quelques années auparavant, car les navires n'auraient jamais pu ni arriver à temps, ni franchir les Détroits turcs pour venir protéger les positions russes en Nouvelle-Russie. Constatant son impuissance à contrer une menace navale turque en mer Noire, Catherine II envisage donc de construire directement des chantiers

[450] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, pp. 20-21.
[451] Alexeï Naoumovitch Seniavyn (1722-1797).
[452] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота*, Москва, Эксмо, 2007 (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*, Moscou, Eksmo, 2007), p. 163.
[453] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, p. 21.

navals sur les côtes russes du bassin pontique afin d'y édifier et entretenir une flotte sur place et de protéger les approches côtières russes. C'est en ce sens qu'elle rédige, le 18 juin 1778, un oukase à l'attention du prince Potemkine lui donnant mission de trouver un endroit dans le liman du Dniepr pour l'établissement d'un port et de chantiers navals, port que l'impératrice nomme Kherson[454]. Potemkine cherche un site à l'abri des insultes côtières des Turcs, un site qui pourrait à la fois abriter une forteresse, un arsenal et un port où des navires de guerre peuvent mouiller en toute sécurité. Ce site, le favori de l'impératrice le trouve à 35 verstes[455] de la mer Noire, en amont du Dniepr, sur la rive occidentale du fleuve. Il met à profit plusieurs éléments offerts par la topologie : l'existence d'une petite colline, la largeur du fleuve qui à cet endroit mesure environ 7 verstes, ainsi que l'existence de plusieurs petites îles sur le Dniepr. Ces éléments paraissent d'autant plus intéressants que l'arrière-pays du port est composé exclusivement d'immenses plaines[456] qui facilitent le déplacement des troupes.

C'est à cet endroit que la ville de Kherson est fondée au mois de juin 1778. Le chantier de la ville est mené sous le commandement du général Ivan Abramovitch Hannibal[457], futur gouverneur de la ville. Le bois y arrive par flottaison sur le Dniepr, et les carrières de pierre et les gisements de fer voisins alimentent également le chantier de Kherson. Très vite, Hannibal est confronté à une première difficulté liée à nature du site : à cet endroit du Dniepr, les eaux sont relativement stagnantes, et le cours du fleuve est jonché de cataractes[458]. Sur les conseils d'un ingénieur, Korsakov, le général Hannibal engage un entrepreneur russe du nom de Faleev qui commence par faire sauter par endroit le lit du fleuve pour ensuite y dégager les bas-fonds, et nettoyer le lit du Dniepr[459]. Un diplomate français dénommé Legendre qui traverse la Nouvelle-Russie au début des années 1780 suggère quant à lui de contourner les cataractes « *en creusant un canal dans toute la longueur du terrain qu'elles embrassent* [460]».

---

[454] « О назначении места для заведения на Лимане гавани и верфи и о наименовании онаго Херсоном », oukase cité par Елисеева Ольга Игоревна, *Геополитические проекты Г. А. Потемкина* (Olga Igorevna Elliseieva, *Les projets politiques de Grigori A. Potemkine*, *op.cit.*). Voir URL : http://militera.lib.ru/research/eliseeva_oi/pre.html .

[455] Soit environ 36 kilomètres.

[456] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire, pendant l'année 1803,* Paris, chez Bossange, Masson et Besson, 1806, p. 8.

[457] Ivan Abramovitch Hannibal (1735-1801) est le fils aîné d'Abraham Petrovitch Hannibal, probablement originaire d'Abyssinie que Pierre le Grand avait fait venir en Russie. Il est mulâtre et fils d'un nègre attaché au service de Pierre le Grand. Il est décoté de l'ordre de Saint-Anne et il est lieutenant général. Voir Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage. Le voyage du marquis de Poterat vers la mer Noire (1781)*, Paris, classiques Garnier, coll. « Les Méditerranées », vol. 5, 2011, p.265 et note 1 p.265.

[458] Les cataractes sont des blocs de granit qui jonchent le lit du Dniepr gênant ainsi la navigation. Le marquis de Poterat en compte 13 entre Kremientschuk et Kherson. Voir *Ibid*., p. 261.

[459] Елисеева Ольга Игоревна, *Геополитические проекты Г. А. Потемкина* (Olga Igorevna Elliseieva, *Les projets politiques de Grigori A. Potemkine*), *op.cit.*

[460] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol.7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 74. Le mémoire de Legendre de 1784 est partiellement recopié sur

La navigation du Dniepr n'est pas aisée : comme le rappelle Jean de Reuilly, « *à quinze verstes de Cherson, on est obligé de décharger les vaisseaux marchands qui remontent le fleuve* (…). *Les meilleures passes n'ont que cinq à six pieds d'eau* [461]». Sur la rive opposée se trouve le village d'Aleschki, séparé de Kherson par un peu moins de 7 verstes. Le marquis de Castelnau est frappé au début des années 1800 par la difficulté posée à la navigation ne serait-ce que pour traverser ces quelques verstes :

« *On a fait diverses saignées pour l'écoulement des eaux ; mais il est à craindre que ces derniers travaux ne soient insuffisants, à cause de la masse d'eau souvent stagnante et toujours couverte de grands roseaux, qui s'étend de Cherson à Aleschki* (…). *Quoique l'intervalle qui sépare ces deux villes n'ait que six verstes en ligne droite, on est néanmoins obligé de faire des coudes dans ces eaux bourbeuses, où l'on navigue entre les roseaux, ce qui prolonge quelquefois le trajet jusqu'à douze ou quinze heures* [462]».

Néanmoins, malgré ces difficultés posées par le peu de fond offert par le site portuaire, les Russes entament le chantier de Kherson. Les Russes bâtissent la ville sur la petite colline qui surplombe le fleuve, et qui donnait au site tout son intérêt, étant donné l'absence de reliefs dans l'arrière-pays. Un lazaret est construit sur l'une des îles qui se trouvent en face de la ville[463], tandis que la cité elle-même est entourée d'une vaste enceinte. Antoine Ignace Anthoine de Saint-Joseph, qui connaît très bien la cité pour y avoir fondé l'une des premières maisons de commerce françaises, estime que Kherson « *peut être considérée comme une place très forte* » qui est en outre dotée de rues larges et bien alignées[464]. Toutefois, les travaux accomplis par les Russes pour créer une nouvelle cité sont compliqués par l'hostilité des éléments. Nous l'avons dit, les environs de Kherson sont désertiques, il s'agit d'un territoire « *désert dépourvu d'arbre* » comme le rappelle encore Antoine Ignace Anthoine de Saint-Joseph : « *son sol n'a rien fourni pour la construction de la ville ni pour la nourriture des habitants : tout y a été fait et transporté à force de bras et d'argent* [465]». Jean de Reuilly cite pour sa part les désagréments occasionnés par « *la poussière insupportable que le vent y pousse en tourbillons, la boue excessive en hiver et les essaims innombrables de cousins que*

---

celui de Drouet rédigé 50 and plus tôt. Voir MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 7 : *Commerce des Français en Russie*, 1728, par Drouet, ff. 8-30.

[461] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, pp. 273-274.

[462] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, tome 3, seconde édition, Paris, Rey et Gravier libraires, 1827, p. 134.

[463] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 274.

[464] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, p. 22.

[465] *Ibid*.

produisent les bas-fonds[466] ». En 1781, soit à peine plus de trois années après sa fondation officielle, le gouvernement russe a injecté des sommes immenses pour viabiliser le site de Kherson, car comme le rappelle le marchand marseillais, le climat ainsi que l'air qui caractérisent la place où s'élèvent Kherson sont propices au développement de fièvres comme celle suscitée par la malaria, et autres maladies une fois la chaleur arrivée :

« *Les vapeurs de ces eaux stagnantes, volatilisées par l'ardeur du soleil, y infectaient l'air et y engendraient des fièvres tierces ;* (…). […] *Ces fièvres ont causé beaucoup de ravages dans les premières années de la fondation de Cherson : on les attribuait principalement à l'écoulement d'une partie des immondices de la ville vers ces espèces de marais : d'années en années, le limon qui en compose le fond, se corrompait davantage, et ce dépôt pestilentiel, qui tour-à-tour se détrempe et se dessèche, produisait des exhalaisons qui communiquaient à l'air une malignité mortelle* [467]».

Le marquis de Castelnau perçoit également une atmosphère mélancolique dans le port, où la population semble démoralisée par le climat de la ville qui paraît être au voyageur « *un séjour très désagréable : le désir d'y acquérir des richesses sera toujours modifié chez les négociants sage, par la crainte d'y perdre sa santé* [468]». Le marchand phocéen Antoine Anthoine signale ainsi une épidémie de peste qui frappe la ville en 1784, fléau que l'observateur n'attribue pas à la négligence des autorités russes qui semblent pourtant avoir pris toutes les mesures nécessaires afin de prévenir ce type de catastrophe[469]. Le marchand est personnellement concerné par ces fièvres malignes puisqu'il perd en 1787 deux de ses frères, emportés par des violents accès de fièvres. Les équipages d'Antoine Anthoine sont touchés par le fléau qui transforme Kherson en « *un vaste hôpital : on n'y voyait que des morts et des mourants. La convalescence y était hideuse par le teint pâle et livide que conservaient longtemps les personnes qui avaient échappé à ce fléau destructeur* [470]».

---

[466] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 272.
[467] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, p. 24.
[468] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, p. 135.
[469] « *Si la peste s'introduisit à Cherson, on ne saurait l'attribuer à l'imprévoyance de la part du gouvernement ; il avait prescrit la pratique des mesures usitées pour empêcher que les équipages des bâtiments et les marchandises venant de Turquie n'eussent aucune espèce de communication avec les habitants avant le terme d'usage. Indépendamment des sages règlements établis, les administrateurs de la quarantaine avaient sous les yeux l'exemplaire de ceux du lazaret de Marseille, que mon frère avait présenté à M. le prince Potemkine* ». Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, p. 114.
[470] *Ibid*., pp. 172-173.

Pourtant, malgré ces contraintes, la colonisation du site se poursuit, et la population de la ville croît régulièrement jusqu'à l'éclatement de la guerre russo-turque de 1787 qui a pour effet d'arrêter son peuplement et de perturber les travaux. Aussi, en 1780, plusieurs milliers d'habitants, majoritairement des Russes, vivent déjà dans les faubourgs de Kherson[471]. D'après le mémoire du baron de Reuilly, la population de Kherson s'élève à environ 10 000, ou tout au plus 11 000 habitants[472] vers la fin des années 1780. En 1783, une épidémie de peste due aux éléments que nous avons évoqués ci-dessus décime la ville et gèle sa construction pendant une année. Toutefois, dès 1786, compte près de 3 000 bâtiments, majoritairement des maisons[473]. En 1803, un autre observateur français dénommé Paultre, note que la population de la ville s'élève toujours à 10 000 habitants[474] qui sont essentiellement des ouvriers et des marchands. La ville abrite au tournant du XVIIIe et du XIXe siècle les résidences des consuls anglais et autrichien et celle du commissaire français car elle est encore au début des années 1800 la ville la plus considérable de la Nouvelle-Russie[475]. Enfin, vers 1813, la ville ne compte pas moins de 30 000 habitants[476].

Pour comprendre le développement de Kherson, et sa place au sein du dispositif naval russe en mer Noire, et alors même que le rayonnement de cette ville semble éclipsé plus tard par celui d'Odessa, il nous faut évoquer les deux fonctions principales de cette place : la fonction commerciale, et la fonction militaire.

1) La nouvelle place du commerce en Russie du Sud

La question est ici de déterminer, à travers l'évocation de la création d'un nouveau circuit commercial, si l'apparition d'un commerce russe dans le bassin pontique contribue au développement de la flotte russe de la mer Noire. Notre hypothèse est que l'existence d'un commerce ultra-marin et donc d'une marine marchande favorise non seulement l'émergence d'une marine de guerre, dont l'une des missions est de protéger les routes maritimes, mais également permet à la nation concernée par ce commerce de disposer en permanence

[471] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 79.
[472] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 273.
[473] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 80.
[474] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 268.
[475] *Ibid*.
[476] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 69.

d'équipages entrainés et expérimentés, mobilisables pour la flotte de guerre. Comme le rappelle Jean Meyer :

« *Dans la marine à voile, il y a une étroite interconnexion entre marines de commerce et marines de guerre. Ce non seulement parce que la seconde est faite, en priorité, pour défendre la première mais surtout parce que* (…) *la limite d'une flotte très efficace se trouve dans le stock brut des matelots du commerce disponible, et sa qualification en haute mer* [477]».

La marine marchande russe ne se développe véritablement que sous le règne de Pierre le Grand, et encore, il s'agit plus d'une flottille qui sillonne essentiellement les eaux de la mer Baltique lorsque celles-ci ne sont pas gelées[478]. Toutefois, en mer Noire, l'Empire russe doit bâtir des structures commerciales *ex nihilo* : il n'existe alors aucune flotte marchande, ni aucune maison de commerce russe, ni comptoir de banque… Comme le souligne Jean-Louis Van Regermorter, Catherine II a le choix « *entre créer de toute pièce une marine locale ou recourir au pavillon de complaisance*[479] ». La nécessité de créer des chantiers navals directement en mer Noire, et de plus faire reposer la construction navale sur les chantiers situés en amont du Don se fait sentir. Ce rôle de place de construction et de place marchande est dévolu à Kherson, qui est le premier port russe directement implanté sur les côtes de la mer Noire. La volonté de Catherine II d'ouvrir un commerce russe pontique, et au-delà des Détroits, un commerce entre la Russie et la Méditerranée demeure cependant vivace. Cette volonté de l'impératrice et de son favori repose largement sur de fortes représentations, que Jean-Louis Van Regemorter n'hésite pas à qualifier de « songe » : celle des positions pontiques grecques, celle de la Route des Varègues aux Grecs, ou celle encore des circuits commerciaux dynamiques génois. L'historien rappelle ce rêve formulée par l'impératrice peu avant son accession au trône qu'elle consigne dans un de ses carnets :

« *Joindre la mer Caspienne à la mer Noire, et toutes les deux aux mers du Nord ; faire passer le commerce de la Chine et des Indes orientales par la Tartarie, c'est élever cet*

[477] Jean Meyer, « Techniques, stratégies et politiques navales : de quelques illusions », *in* Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, André Vauchez, *Horizons marins. Itinéraires spirituels (Ve - XVIIIe siècles)*, *op. cit*., p. 38.
[478] Thomas J. Schaeper, *The French Council of Commerce 1700-1715. A study of Mercantilism after Colbert*, Colombus, Ohio, 1983, p. 231, cité par Hubert Bonin, Silvia Marzagalli, *Négoce, ports et océans (XVIe-XXe siècles)*, *op. cit*., note n° 38, page 144.
[479] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 84.

Empire à un degré de puissance au-dessus de celle des autres empires de l'Asie et de l'Europe [480]».

Aussi, lorsqu'en 1774 la Russie acquiert pour ses navires de commerce et son pavillon le droit de naviguer librement en mer Noire et de circuler à travers les Détroits turcs, de nouvelles opportunités marchandes apparaissent, aussi bien pour les Russes, que pour les nations commerçantes du bassin méditerranéen. Les Français se sont en particulier rapidement intéressés aux potentiels marchands de la mer Noire, eux qui avaient du mal à soutenir la concurrence des Britanniques en mer Baltique. Leurs objectifs étaient particulièrement ambitieux, comme le rappelle Faruk Bilici :

« *Détourner le commerce de l'Asie au profit de la France et au détriment des Anglais, réhabiliter les anciens comptoirs grecs et italiens sur les bords de la mer Noire, relier les provinces pontiques turques et russes à Marseille,* (…), *ce sont là quelques-uns des thèmes abordés par une multitude de projets et d'écrits rédigés au cours du XVIIIe siècle* [481]».

Catherine II, à travers ce projet, élève la Russie au rang de carrefour du commerce mondial, et en un sens, inscrit l'Empire russe au cœur des circuits commerciaux de « l'île monde », véritable croisé des routes eurasiennes[482]. L'impératrice reste néanmoins consciente des faiblesses du commerce maritime russe, et du peu de notoriété des marchands russes à l'international. Une fois encore, la solution se trouve en bonne partie du côté des possibilités offertes par l'Occident. Toutefois, même avec l'aide et le savoir-faire d'Occidentaux, et les immenses fonds levés par Catherine II, les débuts du commerce russe en mer Noire sont laborieux : la première compagnie commerciale russe implantée à Constantinople dès 1776, *Sidnev, James et Cie,* périclite rapidement au cours de la première moitié des années 1780. En cause, les divergences internes entre les directeurs, le Russe Sidnev, et les Britanniques James et Eton, mais également les tensions régionales avec la Turquie qui exerce ses capacités de nuisances en bloquant le trafic des premiers navires russes dans les Détroits[483]. A l'échelle du gouvernement russe, il existe également de profondes divergences sur l'opportunité ou non d'impliquer des étrangers dans les ports russes de la mer Noire tant ces places possèdent une

[480] *Ibid*., pp. 48-49.
[481] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 55.
[482] Sur l'Eurasie et les théories géopolitiques, voir l'étude préliminaire.
[483] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 50.

dimension stratégique essentielle pour la Russie. En outre, la souveraine elle-même souhaite que le commerce russe de la mer Noire, à la différence de celui des mers du Nord, ne soit pas « subi » par l'Empire russe, mais que les nationaux y jouent un rôle de premier ordre. Pourtant, en voulant mettre son nouveau port à l'abri des entreprises côtières ottomanes et des canons de la citadelle turque d'Otchakov, le prince Potemkine amène deux difficultés : difficultés posées par la navigation sur le Dniepr, et la glace. Le Dniepr gèle durant deux longs mois, entre décembre et février pour la section qui concerne Kherson. Lors du dégel, la navigation est en outre rendue dangereuse jusqu'au mois de mai par la présence de blocs de glace qui descendent le cours du fleuve depuis sa source plus Nord qui reste prisonnière des glaces jusqu'en avril[484].

Malgré ces difficultés d'ordre interne et externe, les efforts de Saint-Pétersbourg pour développer le commerce russe en mer Noire se concentrent donc dans un premier temps sur le port de Kherson, création du prince Potemkine. Nous pouvons parler d'une route naissante et nouvelle pour les marins occidentaux pour au moins deux raisons : le port de Kherson est créé *ex nihilo* par les Russes et, en outre, depuis que les Turcs avaient conquis Caffa en 1476, ils avaient fermé la mer Noire au commerce international[485]. En 1739, aux termes du traité de Belgrade, les Turcs avaient bien concédé aux Russes le droit de commercer en mer Noire avec la Turquie, mais ils devaient le faire sous pavillon ottoman[486]. Aux difficultés d'ordre culturel qui se posent lors de l'ouverture d'un nouvel itinéraire s'ajoutent les obstacles posés par les éléments naturels. Ces derniers ne manquent pas et la navigation en mer Noire est largement tributaire de contraintes géographiques et climatiques, comme le rappelle encore Jean-Louis Van Regemorter :

« *Les vents qui règnent principalement sont ceux du Nord-Est en été, ce qui est la route directe de Caffa à Constantinople, mais ce vent est plus variable que dans les Détroits, où il est presque constant durant tout l'été, et c'est le plus grand désavantage du commerce de la mer Noire, étant donné que les navires sont parfois bloqués là par les vents pendant trois mois* [487]».

L'imprévisibilité des courants, l'apparition de violentes tempêtes, même durant la belle saison, les épais brouillards qui couvrent les eaux de la mer Noire durant six mois de

[484] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…*, *op. cit.*, p. 28.
[485] Exception faite des autorisations accordées de façon très ponctuelle par le Sultan à des marchands italiens.
[486] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 23.
[487] *Ibid*., p. 5.

l'année, contribuaient à ce que, encore à la fin des années 1810, peu de marins occidentaux s'aventurent au-delà du Bosphore pendant la mauvaise saison[488].

La France est l'un des tout premier Etats occidentaux à s'intéresser de très près aux possibilités offertes par le commerce de la mer Noire au XVIIIe siècle. Sous son règne, Louis XIV avait déjà envoyé en 1703-1704 Jean-Casimir Caluze pour rencontrer Pierre le Grand, et s'entretenir avec lui des possibilités de développer un tel commerce. Plus tard, au cours des années 1730, la position de médiateur qu'occupe le marquis de Villeneuve lors de la guerre russo-turque de 1736-1739 lui procure l'occasion de mieux connaître encore la région de la mer Noire[489]. Au cours de nos recherches, nous avons trouvé de nombreux rapports et mémoires portant sur l'état du commerce de Russie, et sur le commerce de la mer Noire, principalement aux archives du Ministère des Affaires étrangères situées à La Courneuve.

Leurs auteurs s'efforcent de dresser un tableau des échanges commerciaux de l'Empire russe et de restituer la place que pourrait y occuper le commerce pontique. Aussi, les marchands français occupent une place de premier ordre en tant que témoins et acteurs des balbutiements du commerce russe en mer Noire. Parmi eux, le marseillais Antoine Anthoine, dont le témoignage est consigné dans son *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, est d'autant plus précieux qu'il nous livre le point de vue et les observations d'un professionnel, qui fonde l'une des toutes premières maisons de commerce françaises à Kherson en 1782. Antoine Anthoine en confie la gestion à son frère Louis, et au capitaine Sauron, natif de La Ciotat[490]. Le marchand phocéen bénéficie d'un contexte propice au développement d'activités commerciales en mer Noire : la Russie obtient la liberté de navigation pour les navires de commerce en mer Noire en 1774, elle se lance dans la création de nouveaux ports de commerce ainsi que dans la création d'une flotte marchande. Par ailleurs, au mois de juin 1783, l'Empire russe arrache aux Ottomans un traité de commerce fort intéressant : désormais, les Turcs s'engagent à laisser transiter par les Détroits les denrées alimentaires provenant de territoires qui lui sont étrangers. Par ailleurs, au mois de février 1784, les Turcs autorisent le pavillon autrichien à naviguer en mer Noire, ainsi qu'à transiter par les Détroits « *sans rompre charge ni payer aucun droit* [491]». L'Empire ottoman, qui cherche à s'opposer par tous les moyens à la poussée russe, adopte à travers cette mesure une posture qui consiste à mettre les Russes en position de concurrence grâce à une stratégie de

[488] *Ibid*., p. 6.
[489] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 41.
[490] Gilbert Buti, « Du comptoir à la toge, Antoine Anthoine : négoce, famille et pouvoirs en Provence au XVIIIe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 112, n° 4, 2005, p. 206.
[491] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 59.

surenchère avec les autres puissances européennes[492]. L'intérêt que la France porte à la région de la mer Noire transcende les changements de régimes ; en septembre 1802, le Premier Consul adresse une lettre au général Brune, le nouvel ambassadeur français à Constantinople, où il évoque ainsi cette région :

« *Des fleuves considérables aboutissent à ces rivages.* […] *Le Dniestr peut faire arriver à Constantinople, les productions territoriales des plus riches provinces de Pologne. Le Dniepr et le Boug, qui arrosent les plus anciennes et les plus riches forêts du Nord, peuvent faire descendre dans les ports russes de cette partie de l'Europe des approvisionnements que la Marine achèterait et embarquerait à meilleur marché qu'à Riga. Le Don peut faire remonter jusque près de Saint-Pétersbourg les productions françaises et rapporter en retour celles de Russie ; ce fleuve, par ses communications avec la Volga, offre de plus à nos exportations un accès qui peut les faire parvenir sur la mer Caspienne et dans les provinces septentrionales de la Perse* [493]».

Cet intérêt que la France porte aux possibilités offertes par l'ouverture de la mer Noire en cette fin de XVIIIe siècle se manifeste clairement après 1763 et la signature du traité de Paris. La Guerre de Sept Ans a mis en lumière les difficultés d'approvisionnement en bois de construction pour la Marine royale. Or, la Russie regorge de vastes et denses forêts susceptibles de fournir tout le bois nécessaire à la construction de navires. Reste à acheminer ce bois à travers une route qui échappe au contrôle des Britanniques. C'est dans cette perspective que la mer Noire, qui se trouve au débouché des fleuves qui arrosent la Russie occidentale, revêt un intérêt renouvelé pour Versailles. Cet intérêt renouvelé prend forme au début des années 1780 du côté du port de Kherson, malgré les réticences de Louis XV et de son ministre en charge des affaires étrangères, le duc de Choiseul[494].

---

[492] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 55.

[493] MAE, CADC, Correspondance politique, Turquie, vol. 205, f. 129-143, lettre datée de vendémiaire an XI (septembre 1802), citée par Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 57.

[494] « *Dans les années 1760, la politique française en Europe orientale se caractérise par une hostilité marquée envers la Russie. Dans l'instruction dressée au baron de Breteuil, qui part à Saint-Pétersbourg en 1762, Louis XV l'exprime sans détour : « Vous savez déjà, et je le répèterai ici bien clairement, que l'unique objet de ma politique avec la Russie est de l'éloigner autant qu'il sera possible des affaires de l'Europe ». Le retour du duc de Choiseul aux affaires étrangères en 1766 donne une impulsion supplémentaire à la politique anti-russe de Versailles puisqu'il demande à Vergennes, de pousser la Porte à déclarer la guerre à la Russie* ». Voir Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 43.

2) Une nouvelle voie pour le commerce avec la Russie : l'exemple de la route Kherson-Marseille (1784-1787)

Au début des années 1780, une route maritime commerciale s'ouvre entre le port de Kherson, fondé en 1778 par le prince Potemkine sur la rive occidentale du Dniepr, malgré les tracasseries diplomatiques et douanières ottomanes concernant le franchissement des Détroits. La construction du port et de la forteresse de Kherson sur ordre de Catherine II est la conséquence directe du traité 1774 : l'impératrice souhaite y développer le commerce et « *y attirer le plus grand nombre possible de navires, d'armateurs et de commerçants* [495]». Le port de Kherson possède une fonction doublement stratégique tant que la Russie ne dispose ni de la Crimée, ni de la région comprise entre le Bug et le Dniestr. Elle est tout d'abord la première fenêtre russe sur la mer Noire, et en ce sens, le prince Potemkine souhaite y attirer tout le commerce russe pontique au détriment de celui de la mer d'Azov. Kherson abrite également, comme nous l'évoquerons ultérieurement, un arsenal et les chantiers navals de la couronne[496]. Outre les moyens financiers importants mobilisés par les Russes pour créer de toute pièce un port dans une zone pourtant marécageuse, Saint-Pétersbourg adopte une série de mesures incitatives. Catherine II promulgue un oukase le 27 septembre 1782 selon lequel les marchandises polonaises peuvent entrer dans le port de Kherson sans droits de douane. Cette initiative est d'autant mieux venue que l'impératrice met à profit un contexte géopolitique favorable à l'évacuation des produits polonais à travers son nouveau port en mer Noire[497]. Toujours en 1782, les droits exercés sur les marchandises exportées à travers les ports de la mer Noire bénéficient d'un abattement de 25%[498]. Toutefois, la plus emblématique est probablement celle fixée par l'oukase du 22 février 1784 : les ressortissants de tous les Etats amis reçoivent l'autorisation de s'installer notamment à Kherson pour une durée illimitée, d'y bénéficier comme hôtes des mêmes droits qu'à Saint-Pétersbourg et même de prendre temporairement la nationalité russe à laquelle ils peuvent renoncer à leur convenance[499].

---

[495] Jan Reychman, « Le commerce polonais en mer Noire au XVIIIe siècle par le port de Kherson », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 7, n° 2, avril-Juin 1966, p. 234.
[496] Nous étudierons l'activité des chantiers navals dans le second tome.
[497] Comme le rappelle Eric Schnakenbourg, les routes du commerce polonais sont sérieusement perturbées au lendemain du partage de 1772 : le seul port polonais sur la Baltique est Dantzig qui est enclavé dans les territoires prussiens. L'empereur Frédéric II, qui souhaite récupérer le commerce polonais, établit des droits de transit sur la Vistule exorbitants. Voir Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, pp. 46-47.
[498] Herbert Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphie, American Philosophical Society Independence Square, 1995, p. 133.
[499] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 61.

Un savant polonais, Piotr Pawel Maleszewski note, à propos du commerce de Kherson au tout début des années 1800, qu'il « *n'est pas très considérable : on y compte deux ou trois maisons françaises* [500]», ce que rapporte également le baron Jean de Reuilly[501]. Bien que le port subisse la concurrence d'Odessa à compter de 1794, sa position sur le Dniepr et les investissements dont il a bénéficié de la part du gouvernement russe ont contribué à en faire une place essentielle du commerce russe en mer Noire. Néanmoins, ce véritable couloir de transit pour les marchandises en provenance d'Ukraine que représente le Dniepr pose plusieurs difficultés à la navigation. Tout d'abord, des cataractes jonchent le fleuve en aval de Kherson, et perturbent ainsi la circulation sur le fleuve, obligeant les plus gros navires à décharger leurs cargaisons en aval, à Goubokaïa Pristan :

« *Les difficultés que le Dniepr offre à la navigation vers son embouchure, difficultés qui commencent à 15 verstes de Kherson, obligent à décharger les bâtiments marchands qui le remontent* […]. *Les meilleures parties n'ont que cinq à six pieds d'eau. Ces difficultés décideront peut-être un jour à ne faire de Kherson qu'un entrepôt de marchandises et de bois de construction* […][502] ».

A son embouchure, le Dniepr n'offre que 6 à 7 pieds de fond, et cette profondeur reste globalement la même jusqu'à Kherson. Aussi, les navires qui possèdent un tirant d'eau supérieur doivent s'arrêter au port de Gloubokaïa Pristan qui peut accueillir des bâtiments tirant jusqu'à 12 pieds d'eau[503]. La durée de la traversée entre Kherson et Marseille est alors estimée à trente jours, ce qui autorise quatre ou cinq voyages par an[504], toutefois, dans les faits, l'immense majorité des navires qui se livrent au commerce entre ces deux ports ne réalisent qu'une seule traversée par an[505].

Au début de l'année 1781, l'ambassadeur de la Cour de France à Constantinople, le comte de Saint-Priest, propose même de nommer un consul de France à Kherson en la personne de Pierre de la Roche[506]. Ce dernier est finalement nommé à la frontière polono-

[500] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes sur les principaux ports commerçants de la Mer Noire*, par Piotr Pawel Maleszewski, 1802, f. 239.
[501] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 275.
[502] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes sur les principaux ports commerçants de la Mer Noire*, par Piotr Pawel Maleszewski, 1802, ff. 238-239.
[503] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op.cit.*, p. 27.
[504] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Avis des députés du commerce sur le commerce du Nord et de la mer Noire*, f. 2.
[505] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op .cit.*, t. 1, p. 87.
[506] Pierre de la Roche est ancien agent de l'hospodar de Moldavie qui a longtemps séjourné à Varsovie.

moldave afin de surveiller le trafic entre la Pologne et l'Orient[507]. Cette période, celle des années 1780, correspond à celle où les autorités françaises envisagent de développer le commerce avec la Russie et via la Méditerranée et la mer Noire, à la manière de ce que les Anglais ont réalisé en mer Baltique depuis plus d'un siècle. Un anonyme rédige au cours des années 1780 un mémoire intitulé *Sur le commerce de la mer Noire,* et écrit ainsi :

« *La France, en obtenant l'entrée dans la mer Noire, peut faire directement, promptement, et commodément avec la Russie le même commerce qu'elle fait aujourd'hui par l'entremise des Anglois et des Hollandois, et profiter seule de son propre trafic* […] [508]».

Quels sont les produits et marchandises que la Russie est, en cette fin de XVIIIe siècle, en mesure d'envoyer vers les ports méditerranéens depuis ses nouveaux ports de mer Noire ? Une remarque préalable s'impose : l'arrière-pays de Kherson est, encore à la fin du XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle, une contrée relativement inhabitée et désertique. Le marquis de Poterat laisse le témoignage suivant concernant la région de Kherson lorsqu'il s'y rend en 1781:

« *Depuis Kremientschuk jusqu'à Kherson, après avoir traversé plusieurs villages extrêmement peuplés, on entre subitement dans un très beau et excellent pays de plaine qui est absolument nu et désert et dans lequel on ne trouve pas un seul arbre.* […] *Dans ces lieux, le très petit nombre des habitants qui s'y trouve déjà rassemblé sont encore logés pour la plupart sous la terre, attendu qu'on ne trouve point de bois, ni de broussailles pour y construire des baraques. Enfin, dans cet espace, on ne trouve rien de cultivé que ce qui a pu l'être déjà depuis la réunion de ces contrées à l'empire russe* [509]».

A ce désert géographique s'ajoute le désert humain : 87 742 paysans mâles peuplent l'arrière-pays de Kherson en 1782, 98 811 en 1795, soit presque 20 ans après la fondation de la ville, et encore, ce chiffre correspond au district de Kherson qui possède une superficie de 59 575 km². Il faut attendre la fin des années 1810 pour que la colonisation porte véritablement ses fruits grâce à l'apport de colons moldaves, bulgares et ukrainiens : en 1815,

[507] Jan Reychman, « Le commerce polonais en mer Noire … », *art. cit.*, p. 240.
[508] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Sur le commerce de la mer Noire*.
[509] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op.cit.*, p. 257. La ville de Kremientschuk est située en amont sur le Dniepr, au-dessus de Dniepropetrovsk, à 277 km de Kherson en ligne droite.

les terres environnantes de la ville comptent ainsi 236 453 habitants[510]. Le peuplement des terres cultivables est un processus long, malgré là aussi des mesures incitatives destinées à attirer des paysans et des seigneurs sur ces terres. Comme le rappelle Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, « *l'agriculture ne reçut pas moins d'encouragements. La cour de Russie donna gratuitement des terres à ceux qui en demandèrent, et elle les affranchit de toute imposition pendant plusieurs années*[511] ». Ce manque de bras pour mettre en valeur les « *plaines immenses* » évoquées par le baron de Reuilly[512] pèse sur l'essor de Kherson comme place commercial, à tel point que certains observateurs n'hésitent pas à lui prédire un destin de port d'entrepôts[513].

Malgré le peu de main d'œuvre disponible et un arrière-pays peu productif, le port de Kherson exporte bien des denrées vers la Méditerranée. Tout d'abord, le port exporte des céréales en quantité, venues notamment des plaines ukrainiennes. En ce qui concerne la route Kherson-Marseille, pour l'année 1786, ces exportations représentent plus de 20 700 quintaux, soit seulement 3% des importations de blé marseillaises, mais plus de 50% des exportations pour Kherson[514].

L'Empire russe fournit également via Kherson du chanvre, des cordages, du suif, du beurre, du caviar et du fer. Il expédie aussi des produits plus raffinés tels que des pelleteries, des fourrures et de la cire. L'état du commerce effectué via la route Kherson-Marseille nous est connu grâce notamment à un mémoire intitulé *Etat des marchandises venues de Kherson à Marseille en 1784 et 1785*, établi en 1786, avec les premières valeurs pour cette année, et expédié l'année suivante au comte de Saint-Priest à Constantinople. Nous disposons par conséquent d'une photographie du commerce naissant entre Kherson et Marseille.

Ainsi, en 1784, quatre navires[515] battant pavillon russe arrivent à Marseille. Lorsque l'on s'intéresse aux équipages, et notamment au nom des capitaines qui dirigent les vaisseaux, il apparait que ces derniers ne sont pas Russes, mais Français[516], tandis que l'appellation des

[510] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op.cit.*, t. 1, p. 16 et pp. 21-22.
[511] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op.cit.*, p. 26.
[512] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op.cit.*, p. 276.
[513] C'est notamment le cas du baron Jean de Reuilly par exemple qui écrit : « *Ces difficultés décideront peut-être un jour à ne faire de Cherson qu'un entrepôt de marchandises et de bois de construction* ». Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 274.
[514] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 99 et tableau n° 3 p. 106.
[515] Un navire de 120 tonneaux et trois autres de 190 tonneaux. Jan Reychman, « Le commerce polonais en mer Noire … », *art. cit.*, p. 240.
[516] En 1784, les quatre capitaines se nomment Reynaud, Jauvas, Gache et Trullet. En 1785, on trouve six navires, avec cinq noms de capitaine à consonance française : Preynaud, Jauvas, Vautrain, Reboul et Gautier. Voir AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Etat des*

navires est quant à elle bien de consonance russe[517]. Ils arrivent à Marseille avec pour cargaison des céréales (blé, seigle, orge et millet), du suif, du chanvre, de la cire, du miel, du tabac, du thé, du cuivre, du lin, du coton, des peaux de lièvre, des fourrures et pelleteries, de la viande salée, des bois de mature et de construction. La valeur totale des quatre chargements est alors estimée à plus de 194 000 livres, prix obtenu sur la base du prix de vente. Les marchandises dont le montant est le plus important sont le chanvre (227 balles d'une valeur totale de 58 000 livres, soit près du tiers du volume des produits russes arrivant de Kherson à Marseille), le blé (2 100 charges d'une valeur globale de 58 800 livres) et enfin, le suif (230 futailles valant en tout 56 000 livres). En 1785, Marseille accueille 12 bâtiments, dont 11 battant le pavillon russe et un navire impérial, tous en provenance de Kherson[518]. Ils débarquent avec à leur bord du blé, du suif, de la cire, des barres de fer, du seigle, du lin, du bœuf salé, du cuivre et des toiles à voile, pour une valeur totale estimée à un peu moins de 627.000 livres. Outre la réduction de l'éventail des marchandises proposées, il convient surtout de constater l'explosion de la quantité de blé débarquée : de 2 100 charges de blé arrivée en 1784 à bord des navires battant pavillon russe, on passe à 13 000 charges l'année suivante. Le seigle quant à lui diminue, en passant de 600 charges en 1784 à 340 en 1785. Le suif fait plus que doubler, avec 230 charges la première année, et plus de 500 un an plus tard pour une valeur de 140 000 livres. Enfin, les barres de fer, absentes en 1784, apparaissent dans les cargaisons en 1785. Les produits qui détiennent les plus fortes valeurs ajoutées sont la cire (262,50 livres le sac en 1784), le tabac (250 livres la balle en 1784) et le chanvre (545 livres la balle en 1785). Enfin, sur les six premiers mois de l'année 1786, cinq bâtiments arrivent à Marseille sous pavillon russe avec à leur bord du blé, du suif, de la cire et du bœuf salé, le tout estimé à une valeur de près de 208 000 livres. Comme pour l'année 1785, c'est le blé qui constitue la principale marchandise en termes de quantité et de valeur avec 4 800 charges représentant une valeur de 125 000 livres.

Toutefois, il ne faut pas oublier que la Nouvelle-Russie se trouve en périphérie de l'Empire et que par conséquent, les marchandises débarquées sur les quais de Kherson doivent encore franchir de longues distances avant d'arriver sur les étals des foires et marchés russes : 625 kilomètres jusqu'à Koursk, plus de 1 070 kilomètres pour aller à Moscou et plus de 1 300 kilomètres pour se rendre à Nijni-Novgorod. Pour parcourir ce type de distance, les marchands avaient recours à des charriots tractés par 3 ou 4 chevaux. Selon la route, le poids

---

marchandises venues de Kherson à Marseille en 1784 et 1785 par les bâtiments ci-après qui ont pris pavillon russe.

[517] Par exemple le *Saint Nicolas*, ou la *Princesse de Potemkine*. AN, *Ibid*.

[518] Leur tonnage est compris entre 120 et 500 tonneaux. AN, *Ibid*.

des marchandises et la vigueur des chevaux, les plus rapides parcouraient jusqu'à 100 kilomètres par jour[519]. Toutefois, la moyenne s'établit plutôt autour de 50 kilomètres, ce qui met les marchés moscovites à plus de 20 jours de routes de Kherson.

Qu'en est-il des exportations depuis Marseille vers Kherson ? Pour l'année 1784, quatre navires battant pavillon russe quittent Marseille avec principalement à leur bord du vin (220 futailles d'une valeur de 11 500 livres), de l'eau de vie (84 pièces pour un montant de 10 500 livres), des étoffes de Lyon (4 males d'une valeur globale de 16 000 livres), du vin de l'Archipel (282 futailles valant en tout 48 300 livres), de l'huile d'olive (51 barils pour une valeur de 7 000 livres). Le montant de l'ensemble des marchandises s'élève alors à 152 300 livres. En 1785, quatre navires battant pavillon russe partent vers Kherson chargés essentiellement de vins (251 pièces pour une valeur de 20 000 livres), de vins fins (100 caisses pour un montant de 9 000 livres), de draps (18 balles valant en tout 45 000 livres), de café (21 futailles s'élevant à 8 000 livres), de soieries (8 caisses pour une valeur de 9 000 livres) et d'étoffes de Lyon (2 caisses valant en tout 7 000 livres), la valeur de l'ensemble des cargaisons étant estimée à 153 450 livres. L'éventail des marchandises envoyées en Russie est toutefois très large : on trouve du chocolat, du fromage, du tabac, du liège, de l'huile d'olive, de la bière, de l'eau minérale…[520]

Le 14 janvier 1787, la France et la Russie signent un traité de commerce conclu pour douze ans, et ratifié au mois d'avril suivant à Kherson. Pour la France, il s'agit d'occuper rapidement une place de premier choix dans le tout nouveau commerce russe qui apparaît alors en mer Noire. Selon l'article 2, ce traité porte sur la « *liberté du commerce pour les sujets des deux nations conformément aux lois et règlements de chaque pays* ». L'article 4 porte sur les « *droits, franchises, exemptions dont jouissent dans chaque Etat les nations les plus favorisées* ». L'article 5 fixe le cadre dans lequel les deux parties accueillent des consuls généraux, des consuls particuliers et des vice-consuls. Selon l'article 9 favorise la levée des obstacles crées par les douanes puisque les navires russes sont exemptés de droit de fret, sauf dans le cas où ils chargeraient de la marchandise d'un port français à un autre. Il convient de noter que ce droit de fret représentait des sommes conséquentes. Ainsi, dans le cas des années 1784 et 1785 à Marseille, ce droit représente 47 000 livres de rentrées financières pour la France, pour un volume d'échange de 194 000 livres, soit près de 25% de ce dernier. En 1785,

[519] Le poids des chargements pouvait varier de 0,8 à 1,6 tonnes selon la qualité des routes. Voir Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t.1, p. 10.

[520] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Etat des marchandises venues de Kherson à Marseille en 1784 et 1785 par les bâtiments ci-après qui ont pris pavillon russe.*

il s'élève à 168 000 livres pour presque 627 000 livres d'échanges[521]. Les obstacles douaniers sont également en partie levés grâce à l'article 11 du traité qui mentionne la « *suppression du droit de 20% sur les marchandises venant des ports de la mer Noire à Marseille et à Toulon, en justifiant qu'elles sont du cru de la Russie par des certificats des agents de France et à défaut par ceux des douaniers ou juges locaux* ». L'article 11 précise en outre que « *les droits à payer en France par les navires russes et leurs cargaisons seront à l'instar de ce que paient les Français* [522] ». L'article 12 assujettit les vins français à une surtaxe qui le défavorise par rapport au vin espagnol, portugais ou grec qui sont taxés plus faiblement[523]. Pour la couronne de France, ce traité est d'autant plus important qu'il conclut une série de tentatives infructueuses de développer le commerce avec la Russie. Le Cardinal de Richelieu avait bien tenté d'établir des relations commerciales entre les deux Etats, et avait en ce sens conclu un accord commercial avec le tsar Michel en 1626. En 1669, c'est Colbert qui, à travers la création de la Compagnie du Nord, souhaite ouvrir le commerce de Zélande, de Hollande, des côtes allemandes, du Danemark, et plus largement, de la Baltique et de la Moscovie aux marchands français. Cette entreprise ne rencontre pas le succès escompté, et échoue, tout comme la précédente. Le Régent Philippe d'Orléans tente à son tour de ranimer ces projets de liens commerciaux avec la Russie de Pierre Ier ; les deux souverains forment le projet d'une alliance commerciale entre les deux nations qui n'aboutit pas à cause du décès du premier empereur russe. Toutefois, ces projets s'échouent surtout sur la rudesse de la concurrence britannique, assise sur de solides relations commerciales et diplomatiques établies avec la Moscovie dès 1553. En cherchant à ouvrir une route commerciale au Nord, les Britanniques avaient trouvé le port russe d'Arkhangelsk où ils s'étaient installés et avaient obtenus des autorités locales l'exclusivité des échanges commerciaux.

Aussi, le commerce franco-russe méditerranéen balbutiant souffrait des habitudes prises depuis près de deux siècles à Arkhangelsk et en mer Baltique : Riga et Saint-Pétersbourg continuent de capter l'essentiel du trafic avec l'Empire russe. D'autant plus que pour la Russie, rappelons-le, les eaux méditerranéennes sont presque inconnues ; le premier pavillon russe paraît en Méditerranée en 1769, lorsque Catherine II dépêche une escadre pour appuyer des opérations contre la Turquie. Enfin, même si le traité de 1774 garantit aux

[521] *Ibid*.
[522] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 5 : Russie, Mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), *Réflexions sur les traités avec la Russie et sur le commerce de la France par la mer Noire*, par Ponsard, 24 février 1806.
[523] Le vin français est taxé dans un premier temps à hauteur de 9 roubles par futaille, puis 11,25 roubles par la suite, tandis que le vin portugais, espagnol ou grec l'est selon une valeur comprise entre 3 et 6 roubles. *Ibid*.

vaisseaux russes la liberté de passage à travers les Détroits turcs, les Ottomans se complaisent à opposer aux Russes des tracasseries administratives et à bloquer les vaisseaux russes dans les Détroits[524]. En outre, lorsque la guerre éclate entre les deux empires en 1787, le trafic russe est logiquement interrompu.

Entre le 1 janvier 1787 et le 2 avril 1787, ce sont onze bâtiments battants pavillon russe qui arrivent de Kherson à Marseille. Comme pour les précédents, les noms des capitaines qui les dirigent ne possèdent pas de consonance russe. Dans l'autre sens, ce sont quatorze navires dont 12 battants le pavillon russe, qui quittent Marseille pour Kherson sur la même période. En 1802, la Russie nomme un agent de commerce à Marseille, preuve que le commerce avec les ports de la mer Noire se développe. Comme le précise François Philippe Fölsch von Fels, consul de Suède à Marseille dans une lettre datant du 6 octobre 1802 adressée au président de la Chancellerie Royale à Stockholm, « *il commence à arriver plusieurs bâtiments de la mer Noire et il s'en attend un nombre bien plus conséquent, ce nouveau commerce parait devoir devenir très important* [525]».

Toutefois, il convient de s'interroger sur ce que représente le commerce méditerranéen via les ports de la mer Noire pour la Russie par rapport à celui de la Baltique et d'Arkhangelsk. Nous disposons d'un premier élément de réponse grâce à un document intitulé *Etat général d'importation et d'exportation de l'année 1807, de tous les ports et domaines frontières de l'Empire de Russie, comparée de l'année 1806*, rédigé en 1808[526]. En 1806, les ports du Nord[527] ont servi de places d'échanges pour l'importation de près de 26,8 millions de roubles de marchandises dans l'Empire russe, et à l'exportation de plus de 53,2 millions de roubles de biens. Pour la même année 1806, les ports de la Mer Noire[528] ont vu pour 4,7 millions de roubles de marchandises rentrer en Russie, tandis qu'ils en exportaient pour 3,6 millions de roubles. En 1807, alors que le commerce par les ports du Nord se maintien, celui du Sud tend à diminuer, voire pour certains ports à disparaître, avec notamment la suppression du trafic sur Otchakoff, et l'absence de données chiffrées pour Nikolaïev, Yéni Kalé, Kertch et Marioupol. Le commerce du Nord continue ainsi de capter l'essentiel des échanges

[524] En 1776, la Porte interdit ainsi le passage à 4 frégates de la compagnie russe *Sidnev, James et Cie* qui voit également un autre de ses navire rester sous embargo pendant un an et demi. Voir Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 50.
[525] AS, Correspondance des consuls suédois en France, « Diplomatica Gallica », SE/RA/2105, vol. 513, Lettre de François Philippe Fölsch von Fels, 6 octobre 1802.
[526] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7 – Marines étrangères, BB7 5 : Russie : Mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808).
[527] Il s'agit principalement des ports de Saint-Pétersbourg, Cronstadt, Narva, Wibourg, Reval, Hapsal, Riga et Arkhangelsk.
[528] Il s'agit des ports d'Ovidiopol, Odessa, Otchakoff, Nikolaïev, Kherson, Eupatoria, Théodosie, Kertch, Yénikalé, Bougarsk, Marioupol et Taganrog.

commerciaux russes en ce début du XIXe siècle. Pour autant, un rééquilibrage s'opère au cours de la première moitié du XIXe siècle. A la veille des grandes réformes des années 1860, les exportations russes représentent 230 millions de roubles et les importations s'élèvent à 200 millions de roubles, tandis qu'au début du XIXe siècle, elles représentent respectivement 75 et 152 millions de roubles. Bien que l'essentiel des exportations russes soit encore constituée principalement de lin, de suif, de chanvre, de produits forestiers, les céréales occupent de plus en plus de place. Conséquence directe du développement de la culture du froment en Nouvelle-Russie, l'exportation des céréales se développe considérablement au cours de la première moitié du XIXe siècle. Les cargaisons sont transportées sr des navires grecs depuis les ports de la mer Noire qui connaissent un développement rapide à l'image de places telles que Taganrog et Odessa. Comme nous l'avons évoqué, ce commerce était balbutiant à la fin du XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle : en 1855, il représente près de 35% en valeurs des exportations russes, ce qui tend à faire de la mer Noire une rivale de la mer Baltique pour le commerce extérieur russe[529].

Le commerce russe apparaît en mer Noire *de jure* en 1774, mais de fait, il ne s'amorce qu'à partir des années 1780. Balbutiant sur la fin du XVIIIe siècle, il prend progressivement son essor au début du XIXe siècle tout en restant très en deçà de celui du Nord en termes de volumes et de valeur de marchandises échangées. La quasi absence d'une armature commerciale en Nouvelle-Russie, sauf en Crimée, le manque de main d'œuvre, les contraintes géographiques et climatiques ainsi que la défiance vis-à-vis de la question du pavillon russe contribuent à un bilan décevant du commerce privé pour la fin du XIXe siècle, ce qui contraint les Etats à intervenir afin de stimuler les initiatives[530].

Il faut attendre la moitié du XIXe siècle pour voir le commerce pontique concurrencer véritablement celui de la Baltique en termes de valeurs. En ce sens, si elle n'apparaît pas vitale pour l'économie russe *a priori* dans un premier temps, la route commerciale de la mer Noire n'en demeure pas moins stratégique pour l'Empire russe qui dispose là d'une voie supplémentaire pouvant servir à palier un éventuel blocus de ses ports du Nord. Deux éléments sont alors essentiels à la pérennisation de cette route : la libre circulation des vaisseaux russes à travers les Détroits turcs, et l'existence de plusieurs interfaces sur les côtes russes, bien desservis par les réseaux terrestres, et suffisamment aménagés pour accueillir les vaisseaux, de sorte à pouvoir absorber de marchandises et servir de plaque tournante au commerce avec l'Orient. Plus que la protection des lignes commerciales russes, la flotte de la

[529] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, p. 375.
[530] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 46.

mer Noire est censée protéger les ports russes du bassin pontique, et dissuader la Turquie de fermer les Détroits au trafic russe, comme nous l'évoquerons plus loin, lorsque nous étudierons les missions de la flotte.

Au final, l'apparition d'un commerce russe dans le bassin pontique ne contribue que modestement au développement de la flotte de la mer Noire : la plupart des équipages qui battent pavillon russe sont grecs et les nationaux russes ne prennent guère d'initiatives, se cantonnant dans une posture passive. Par ailleurs, si le commerce pontique russe ne se développe que trop lentement à la fin du XVIIIe siècle, c'est aussi parce que, comme le rappelle Jean-Louis Van Regemorter, Catherine II souhaite mettre ce secteur stratégique « *à l'abri des regards indiscrets* », d'où son opposition à l'introduction d'autres pavillons chrétiens en mer Noire[531]. Le climat de méfiance handicape ainsi le développement du commerce pontique jusqu'à l'apparition du pavillon autrichien en 1786 qui favorise l'émergence de relations commerciales plus denses avec l'Occident.

3) Les chantiers navals de la couronne : le premier port militaire russe en mer Noire

Les chantiers navals établis par la Russie à Kherson sont les premiers dont dispose le pays directement sur la façade de la mer Noire. La Russie disposait bien de chantiers navals à Taganrog en mer d'Azov, et en amont du Don, mais ces dernières étaient assez sommaires et en outre, elles ne permettaient pas à la Russie de construire des navires à fort tirant d'eau[532].

Malgré les défauts que présente son site, et notamment le manque flagrant de profondeur de son havre, Catherine II choisit d'implanter à Kherson des arsenaux et des chantiers navals, faisant ainsi de ce port fluvial l'un des berceaux de la future flotte russe de la mer Noire. Le marquis de Poterat, qui connaît les inconvénients du port de Kherson, est interpellé par cette décision de l'impératrice qu'il met sur le compte de l'entêtement qui caractérise le tempérament de la souveraine :

« *L'impératrice, dont les vues sont toujours tournées vers les grandes choses et qui n'est pas accoutumée aux résistances qui l'irritent au lieu de la ramener à la raison, imagina bientôt d'en faire une place de commerce, ensuite elle étendit son plan au point de vouloir*

[531] *Ibid*., p. 53.
[532] Voir la sous-partie consacrée à Taganrog et à Azov dans le second chapitre.

faire de Kerson un port militaire et d'y établir des chantiers de constructions assez considérables pour y construire des vaisseaux de guerre [533]».

Cette fonction militaire transparaît dans la description de la ville que livre le baron de Reuilly au sein de son mémoire : la cité est dominée par une *« forteresse qui embrasse une grande étendue de terrain et renferme de belles casernes, l'arsenal et plusieurs bâtiments destinés aux employés de la couronne* [534]». Le bois nécessaire à la construction des navires, celui-là même qui intéresse tant les Français, arrive par flottaison sur le Dniepr. Les chantiers navals ainsi que les magasins de l'amirauté ont été élevés en-dessous de la citadelle, le long du fleuve[535]. En 1781, soit trois ans après la fondation de la ville, Antoine Anthoine note déjà que l'activité des chantiers navals se développe : « *plusieurs vaisseaux et frégates étaient en construction sur les chantiers, mais il n'y avait de la plupart encore que la quille de posée* [536]». Au mois de juin 1781, le Phocéen remet au marquis de Vérac, ambassadeur de la couronne de France à Saint-Pétersbourg, un mémoire intitulé « Notions sur Kherson » afin que le diplomate l'envoie à Versailles[537]. Trois ans après sa fondation, Kherson est composée de trois parties principales : la ville à proprement parler, la citadelle, qui est entourée de remparts et où se trouve l'arsenal et les chantiers navals, et les faubourgs militaires, à l'Est de la cité. Au cours de l'été 1781, la citadelle est encore un chantier où travaillent près de 2 000 militaires, tandis que la ville abrite un peu plus de 2 500 habitants[538]. Bien que la citadelle et ses fortifications ne soient encore pleinement opérationnelles, les Russes ont déjà mis sur cale 7 navires de 60 et de 74 canons dans les nouveaux chantiers navals de la couronne. Comme l'indique le marquis de Poterat, l'objectif poursuivi par le général Hannibal, gouverneur de la ville, est d'aligner une flotte de 12 vaisseaux de ligne et de 12 frégates[539]. Au cours des années 1800, d'après le marquis de Castelnau, Kherson compte cinq principaux chantiers navals pour la flotte de guerre russe[540].

---

[533] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 268.
[534] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 272.
[535] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff,* par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 268.
[536] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, p. 23.
[537] Une partie seulement de ce mémoire est disponible aux Archives nationales à Paris : Marine, B7/445 : Espagne, Italie, Nord, 1781-1782.
[538] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, pp. 370-371.
[539] *Ibid*., p. 370.
[540] « *La Cherson moderne est principalement remarquable par ses chantiers de construction : il y en a cinq pour les gros vaisseaux de guerre, indépendamment de ceux fixés par la marine marchande* ». Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 134.

L'emplacement choisi par les Russes pour construire le port de guerre de Kherson, sur un fleuve disposant de peu de fond (6 à 7 pieds maximum) et dont le lit est jonché d'îles, peut paraître étrange. La volonté de mettre à tout prix la « Saint-Pétersbourg » du Sud à l'abri de la menace turque a en effet poussé le prince Potemkine à se tourner vers un site peu propice à accueillir des activités navales sollicitant des navires de guerre ayant des tirants d'eau de seize à dix-huit pieds d'eau. Voici comment le marquis de Poterat perçoit ce choix :

« *Vouloir faire de Kherson un port de mer, et de ce port de mer le centre de l'établissement d'une marine militaire et de commerce assez considérable pour prétendre obtenir avant peu de temps un avantage bien décidé sur celle des Turcs, c'est un projet extravagant et si déraisonnable que je ne conçois pas qu'il ait jamais pu être imaginé, résolu, et mis en exécution par un gouvernement qui ait l'ombre du sens commun* [541]».

Cette situation défavorable contribue certes à mettre le port à l'abri d'entreprises hostiles en provenance de la mer, mais il place également la flotte russe construite à Kherson dans une posture délicate : en temps de paix, les navires de guerre de fort tonnage doivent être gréés en aval, à Gloubokaïa Pristan. En outre, en cas de conflit avec l'Empire ottoman, les Turcs n'auraient aucune difficulté à bloquer le débouché du fleuve en y immergeant des navires. La flotte russe à Kherson, toute puissante qu'elle puisse être, se retrouverait prisonnière du Dniepr et perdrait toute sa valeur stratégique. Néanmoins, malgré ces contraintes, les Russes déploient une activité considérable dans la nouvelle place méridionale voulue et fondée par Catherine II.

Kherson est fondé au début de l'été 1778 : moins d'un an plus tard, au mois de mai 1779, les chantiers navals y sont en activité. Ils ont été bâtis le long du Dniepr, sous la citadelle, et munis de quais sur pilotis, tandis que le dépôt de bois est construit sur la rive opposé. Voici un témoignage laissé par un observateur au début du XIXe siècle :

« *La corderie est superbe : les cordages et les câbles sont excellents : on y travaille fort bien* [542]».

[541] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 288.
[542] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes sur les principaux ports commerçants de la Mer Noire*, par Piotr Pawel Maleszewski, 1802, f. 238.

Les chantiers navals mettent sur cale dès 1779 leur premier navire, le *Slava Ekateriniy*[543], qui est mis à l'eau en septembre 1783. Il s'agit d'un navire de ligne de 74 canons. La même année, un second navire est mis également à l'eau : une frégate de 50 canons, le *Saint-Georges le Victorieux*[544]. A compter de la mise à l'eau de ces premières unités de la nouvelle flotte russe de la mer Noire, les chantiers navals de Kherson livrent à un rythme régulier des navires de guerre à la jeune marine russe des eaux méridionales[545]. Ainsi, en 1785, une note informative rédigée par un capitaine français qui séjourne à Kherson indique que la Marine russe se compose alors de 3 vaisseaux de ligne de 74 canons, dont le *Slava Ekateriniy*, et de 20 bâtiments de plus petite taille (frégates ou corvettes). L'auteur indique par ailleurs que les chantiers navals de Kherson ont mis sur cale « *deux autres vaisseaux* (…) *qui seront mis à l'eau en juin et juillet* [546]» 1786.

La rapidité avec laquelle les Russes construisent les chantiers navals, en quelques mois, se retrouve dans l'ardeur qu'ils déploient à construire les navires. Paultre écrit ainsi au mois de juin 1803 que l'on « *construisit donc rapidement à Cherson des chantiers qui fournirent avec la plus grande célérité tous les bâtiments grands et petits* [547]». Toutefois, ce témoignage laissé une vingtaine d'années après la fondation de la ville contraste avec les premiers mois qui voient les débuts des chantiers à Kherson, où la construction des navires semble souffrir de lenteurs et de difficultés liées à l'approvisionnement en bois notamment, mais également du climat. Il ne faut pas oublier qu'en été les fortes chaleurs occasionnent à Kherson des fièvres malariennes, et qu'en hiver, le Dniepr gèle pendant environ deux mois, ce qui perturbe la production des navires en raisons de l'arrêt de l'acheminement des bois de construction par flottaison, et empêche l'évacuation des bâtiments achevés vers Gloubokaïa Pristan, comme nous le verrons plus loin. Cette question du bois de construction, chêne et sapin, ne semble d'ailleurs toujours pas résolue au début des années 1800 si l'on considère toujours le témoignage laissé par Paultre :

---

[543] Le nom du navire en russe est *Слава Екатерины*, soit la *Gloire de Catherine*.
[544] En russe : *Святой Георгий Победоносец*.
[545] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 163.
[546] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères : Russie, 1688-1793, *Notes données sur la Marine de Cherson par un capitaine français qui a séjourné dans ce port*, 1785.
[547] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff,* par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 268.

« *Il est difficile de voir plus de désordre dans la manière de recevoir le bois de construction et les mâtures, de les garder et de les employer. Les inspecteurs et ingénieurs de marine y font un affreux trafic des bois fournis à la couronne, et il se trouve que le plus mauvais bois marqué comme bon reste à l'amirauté, tandis que le meilleur refusé comme irrecevable se donne à bas prix comme marchandise* (…)[548] ».

Ce témoignage critique contraste avec l'analyse de Jean-Louis Van Regemorter qui évoque la présence d'une main d'œuvre pourtant qualifiée pour les constructions navales[549]. La mauvaise utilisation que les Russes semblent faire du bois, pourtant essentiel dans la construction navale, est également corroborée par les écrits que Jean de Reuilly rédige à la même période :

« *On construit à Cherson à un taux assez avantageux ; mais les bâtiments qui en sortent ont de la défaveur pour les assurances, et cette défaveur est généralement méritée par le peu de solidité et de durée : l'emploi de mauvais bois, la négligence des constructeurs en sont, sans doute, les véritables causes ; d'un autre côté, on n'apporte pas assez de soins à l'abattage des bois de construction : ce qui est presque général en Russie* [550]».

Les bois de construction qui arrivent par flottaison sur le Dniepr proviennent des mêmes régions boisées de Biélorussie et d'Ukraine qui fournissent les chantiers navals de la Baltique à Riga notamment, et d'une manière plus générale, les maisons britanniques spécialisées dans la construction navale[551]. L'approvisionnement des arsenaux de la couronne constitue également une source d'activités économiques. Un marchand russe dénommé Koshkin obtient ainsi en 1785 un contrat pour l'approvisionnement en bois des chantiers navals de Kherson[552]. En effet, le port est devenu sous l'impulsion de son gouverneur, le général Hannibal, un important entrepôt de munitions navales qui servent à la construction non seulement d'une nouvelle flotte de guerre, mais également à celle de navires marchands ;

[548] *Ibid*.
[549] « *Ni les capitaux, ni les matériaux, ni la main d'œuvre qualifiée ne manquaient pour les constructions nsvales* », Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 84.
[550] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, pp. 276-277.
[551] Comme le précise Eric Schnakenbourg, les maisons anglaises « *dominent alors le marché russe d'exportation* [des bois] *grâce à leurs connaissances des spécificités locales, l'ancienneté de leurs réseaux et leur envergure financière* ». Voir Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 38.
[552] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power, the State, and the People*, New-York, Praeger, 2008, p. 99.

ainsi, en 1781, le marchand russe Faleïev s'y fait construire une frégate de 20 canons qui ne reçoit pas son artillerie[553].

Les chantiers navals reçoivent dès 1783 le renfort de 700 matelots et 3 000 artisans et maîtres d'atelier, dont 1 000 charpentiers, et parviennent ainsi à livrer chaque année à partir de 1787 deux grands navires de ligne par an, à côté de frégates et de navires de guerre de taille plus réduite[554]. Cette même année, les chantiers navals de Kherson emploient près de 22 172 hommes dont 2 389 matelots[555] alors que la population totale de la ville avoisinait encore, rappelons-le, à peine plus de 1 700 habitants masculins en 1782, et que cette même population s'élève à un peu plus de 29 500 habitants en 1795. Le but poursuivi alors par Catherine II est de doter ses nouvelles possessions méridionales d'une flotte de guerre capable non seulement de protéger ses eaux brunes, mais également, à la première occasion, de mener des opérations contre les Turcs et leur flotte. Dès lors, les chantiers navals de Kherson s'attèlent à édifier cet outil avec un objectif numérique fixé par Catherine II : disposer dès que possible de 12 vaisseaux de ligne en mer Noire afin d'avoir une puissance navale suffisamment forte pour isoler les troupes terrestres turques de tout ravitaillement par voie de mer en cas de conflit. L'impératrice est consciente que le fait accompli qu'a représenté pour la Porte l'annexion de la Crimée en 1783 porte les germes d'une prochaine guerre entre les deux puissances pontiques. Toutefois, cet ordre de bataille voulu par la souveraine paraît suffisamment ambitieux pour que les chantiers navals radoubent au printemps 1780 trois frégates de 40 canons en autant de vaisseaux de lignes de 64 canons[556]. Si Kherson apparaît très clairement comme la place la plus sollicitée pour constituer de toute pièce une nouvelle flotte, le port de Taganrog en mer d'Azov contribue également à l'effort de construction, mais à un niveau bien moindre comme nous le démontrons dans notre seconde partie[557].

En 1787, une nouvelle guerre éclate entre la Russie et la Turquie. Le prétexte est l'attaque menée par 11 vaisseaux turcs contre la frégate russe *Le Rapide* et le brick *Bitioug* au large de Kinbourn. Même si l'essentiel des opérations se déroule encore sur terre, l'Empire russe mobilise néanmoins sa nouvelle flotte de la mer Noire pour ce qui s'apparente à sa première sortie opérationnelle. Les navires à fort tirant d'eau ont été construits à Kherson, puis chargés sur des embarcations que nos auteurs nomment « chameaux », en fait des

[553] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 370.
[554] В. Н. Алексеевна, С. С. Бережной, *Русские и советские моряки на Средиземном море*, Москва, Военное Издат., Министерства Обороны СССР, 1976 (V. N. Alexeievna, S. S. Berejhnoï, *Les marins russes et soviétiques en mer Méditerranée*, Moscou, Editions militaires, Ministère de la Défense de l'URSS), p. 48.
[555] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power,…, op. cit.*, p. 100.
[556] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères : Russie, 1688-1793, *Etat actuel des forces navales de la Russie dans la mer Noire*, 1780.
[557] Sur Taganrog et ses chantiers navals, voir la seconde partie consacrée à la Crimée et la mer d'Azov.

embarcations longues et carrées, à fond plat, d'origine hollandaise. Une fois placés sur ces embarcations qui peuvent traverser les passes les moins profondes, les navires sont acheminés à Gloubokaïa Pristan en aval, où ils sont achevés et gréer. Les Russes les conduisent par la suite à Kilbouroun où, d'après Jean de Reuilly et Antoine Anthoine, ils reçoivent « *leur lest et leur artillerie, et* [prennent] *une station* [558]», en général à Sébastopol en Crimée. D'après Paultre, les Russes acheminent ainsi laborieusement 4 vaisseaux de lignes et 8 frégates pour appuyer les opérations menées par le maréchal Souvorov contre les Turcs autour de la forteresse d'Otchakov[559]. Le Russe Faleïev avait bien construit un canal pour autoriser la navigation sur le Dniepr grâce au contournement du rapide de Nenasyt, mais, son étroitesse rend rapidement son utilisation trop compliquée. Aussi, les Russes entreprennent de creuser des chenaux au fil de l'eau, à travers chaque rapide. Les travaux durent près de vingt ans, entre 1833 et 1853, mais le résultat est satisfaisant : sa profondeur de 1,20 mètre autorise le passage d'embarcation en dehors des crues du printemps[560].

Mais revenons à la guerre russo-turque de 1787-1792 qui constitue le premier conflit auquel prend part la flotte russe de la mer Noire construite par les chantiers navals de Kherson. La place forte d'Otchakov commande le débouché du Dniepr sur la mer Noire, et en ce sens, constitue un véritable verrou stratégique. Les Turcs positionnent leur flotte de manière à empêcher les Russes de sortir ou d'entrer dans le Dniepr, et, tout en exerçant ce blocus, ils débarquent des troupes qui doivent se rendre maîtresses de Kinbourn et pousser au-delà, vers la Crimée. La première sortie opérationnelle de la nouvelle escadre russe est un échec : les navires quittent Sébastopol le 31 août 1787 sous le commandement du contre-amiral d'escadre Voïnovitch, et prennent la direction de Varna à la recherche de l'escadre turque. Le mauvais temps surprend les navires : la frégate *Crimée* coule, tandis que le navire de ligne *Maria Magdalena* est contraint de gagner le littoral, tombant ainsi aux mains des Turcs. Le reste de l'escadre se replie sur Sébastopol après avoir subi des dégâts, envoyant ainsi un signal aux Turcs qui profitent de l'échec de la sortie navale russe pour envoyer leurs navires bombarder les positions russes de Kinbourn au mois d'octobre 1787. Les Ottomans débarquent ensuite 5 000 janissaires à la rencontre desquels les Russes envoient le corps expéditionnaire de Crimée commandé par le lieutenant-général Souvorov qui jusqu'à présent,

[558] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op .cit.*, p. 23. L'artillerie provient notamment de la manufacture d'artillerie du district de Donetz, où se trouvent d'importantes mines de charbon. Voir Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power,…, op. cit.*, p. 99.

[559] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 268.

[560] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 2, p. 343.

assurait la protection de Kherson. Le plan de Souvorov consiste à jeter les Turcs à la mer. L'action concomitante du corps expéditionnaire russe et celle de navires de la flotte de la mer Noire permet de priver les janissaires d'un précieux appui feu de l'artillerie des bâtiments turcs qui croisent à proximité des côtes, et qui sont contraints de prendre le large en ayant pu évacuer les débris des troupes turques rejetées à l'eau par Souvorov. L'escadre ottomane est obligée de lever le dispositif de blocus naval des bouches du Dniepr, laissant ainsi à la forteresse d'Otchakov la mission d'interdire tout mouvement de la flotte russe vers ou à partir du Dniepr. Le siège de la place forte turque est appuyé par des unités de la flotte de la mer Noire : 2 vaisseaux de ligne, 10 frégates et 24 bâtiments auxiliaires assurent le blocus naval et le bombardement des positions ottomanes. Les Russes finissent par prendre Otchakov en 1788, mais leurs positions restent sous la menace d'un débarquement ottoman. Cette hypothèse est écartée lorsque l'escadre russe de la mer Noire, placée sous le commandement de l'amiral Fiodor Ouchakov, inflige une série de défaites à la flotte turque, lors de la bataille navale de Fidonisi (14 juillet 1789), lors de celle du détroit de Kertch (juillet 1790), puis lorsque l'amiral russe détruit entre le port de Hadjibey et l'île de Tendra, à proximité des bouches du Dniepr, la flotte turque envoyée pour débarquer en Crimée, du côté de Kertch[561]. Enfin, dernière victoire navale russe, celle de cap Kaliakra (juillet 1791). Cette série de victoires navales en guerre d'escadre, les premières remportées par la toute jeune flotte russe de la mer Noire, écarte définitivement la menace de débarquement ottoman en territoire russe, et confirme la nécessité pour la Russie de disposer d'une flotte de guerre permanente en mer Noire. La victoire russe de 1792 consacrée par la paix de Jassy donne à la Russie les territoires situés à l'Est du Dniestr, et donc, lui permet de gagner la navigation sur le Boug.

***

Lorsque l'on considère les caractéristiques géographiques et topographiques du site de Kherson, on ne peut que s'interroger sur l'opportunité d'y avoir créé un port destiné à accueillir de nombreux chantiers navals ainsi qu'un arsenal pour la Marine russe. Le peu de fond offert par la rade du port, ainsi que les difficultés posées aux navires qui remontent le Dniepr jusqu'à Kherson auraient pu et dû dissuader le prince Potemkine d'entreprendre un tel chantier. Et pourtant, la volonté de Catherine II de construire un nouveau port, « la *Pétersbourg du Sud* [562]», est accomplie, à travers la création de Kherson qui incarne à la fois

[561] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 592.
[562] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 79.

la volonté russe de créer une flotte de guerre permanente en mer Noire dès le début des années 1780, et la ténacité de l'impératrice. Nombre de nos sources évoquent des investissements considérables, « *des sommes immenses* [563]» dépensées par l'Empire russe pour viabiliser le site de Kherson, sans toutefois ne jamais mentionner de chiffres. La ville a servi à édifier les navires qui participent à la prise d'Otchakov par Souvorov lors de la guerre russo-turque de 1787-1792, prise qui débloque l'accès direct à la mer Noire pour la flotte russe. La maîtrise totale des bouches du Dniepr annule la possibilité d'un double blocus terrestre et naval mené par une flotte ottomane à partir d'Otchakov.

Rétrospectivement, Kherson apparaît comme le résultat d'un double tâtonnement : un tâtonnement géographique d'abord puisque les Russes connaissent mal les territoires qu'ils acquièrent en 1774[564]. En 1781 encore, soit plus de 7 années après le rattachement de la région de Kherson à l'Empire, les Russes ne disposent toujours pas de cartes exactes des côtes de la mer Noire, si bien que le général Hannibal dépêche deux navires à l'été 1781 pour effectuer des repérages[565]. Il faut attendre la carte, très précise, établie par l'officier de marine Budichtchev, pour que les Ruses disposent enfin du monopole de la connaissance des côtes de la mer Noire, et encore, il s'agit alors essentiellement des côtes occidentales du bassin[566]. Les sondages du Dniepr sont réalisés tardivement, et les travaux pour détruire les cataractes qui jonchent le lit du fleuve durent plus longtemps que les deux années d'abord envisagées par l'ingénieur Gérard[567]. A ce tâtonnement géographique s'ajoute des errances stratégiques : implanter des chantiers navals et des arsenaux sur un fleuve impraticable par des navires de guerre consacre le peu de visibilité dont disposaient alors les Russes quant à leurs objectifs d'expansion au-delà du Dniepr. Cet enterrement des premiers chantiers navals russes en mer Noire, en amont du fleuve, au milieu des cataractes, de sorte à les mettre à l'abri des insultes et des attaques ottomanes révèle une posture stratégique russe défensive. Défensive car si les Russes semblent peu à l'aise en mer, les fleuves leur paraissent en revanche bien plus familiers[568]. En outre, même si les ouvrages de défense érigés à Kherson font l'objet de critiques de la part de certains observateurs occidentaux, il n'en demeure pas moins que

[563] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…*, *op. cit.*, p. 24.
[564] Catherine II ordonne bien de cartographier précisément les côtes, mais son intérêt se porte essentiellement vers celles de Crimée. Voir *infra* le chapitre consacré à Sébastopol.
[565] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…*, *op. cit.*, p. 370.
[566] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 2, p. 363. Pour les côtes orientales, qui ne présentent qu'un intérêt mineur pour le commerce dans toute la première moitié du XIXe siècle, il faut attendre la fin des années 1830 pour que les Russes disposent de relevés précis. Les Français dépêchent une expédition sur le littoral du Caucase en 1820 afin de le cartographier.
[567] Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…*, *op. cit.*, note 1 p. 262.
[568] Sur les rapports entre la Russie et la navigation, voir l'étude préliminaire.

Catherine II est bien consciente que le risque de guerre avec la Turquie au lendemain de 1774 est bien réel, et que la sécurité de ses nouveaux territoires demeure fragile, ne serait-ce qu'à cause de la distance qui les sépare du cœur de l'Empire. Au cours des campagnes de 1797-1792, les Russes concentrent en Nouvelle-Russie deux armées, celles d'Ekaterinoslav et celle d'Ukraine, totalisant près de 190 000 hommes, afin de mener les opérations contre les Ottomans.

Il convient de considérer les investissements réalisés par les Russes à Kherson comme certes le résultat de tâtonnements largement imparfaits, mais néanmoins fort utiles. En effet, ces investissements ne sont pas réalisés en vain puisque Kherson reste, jusqu'à la création d'Odessa en 1794, une place de commerce dynamique, et surtout, la flotte de guerre qui y est créée participe à la prise d'Otchakov. Les errements stratégiques des Russes à Kherson ont valeur d'expérience pour la création des deux ports suivants, Nikolaïev et Odessa, sur lesquels sont redistribuées une majeure partie des activités navales, pour le premier, et commerciales, pour le second, de Kherson.

Le traité de Jassy signé par La Porte et Saint-Pétersbourg en 1792 apporte en effet de nouveaux territoires à l'Empire russe qui récupère les rives septentrionales de la mer Noire jusqu'à l'embouchure du Dniestr. La voie est donc ouverte à l'édification de nouvelles cités destinées à enraciner un peu plus encore la présence russe dans le bassin de la mer Noire, et à compenser les handicaps du site de Kherson. A ce titre, Otchakov récupère également une partie de l'activité commerciale de Kherson : en 1793, le port exporte ainsi deux fois plus de froment que celui de Kherson[569]. La ville de Nikolaïev joue un rôle particulier dans l'édification et la consolidation d'une flotte de guerre russe dans le bassin pontique.

[569] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 113. Toutefois, Antoine Anthoine livre un témoignage bien plus mitigé sur l'activité commerciale à Otchakov dix années plus tard, en 1804. D'après le marchand phocéen, à cette date, Otchkov est une ville « *déserte et en quelque sorte abandonnée* (…) : *son port n'est plus regardé que comme un lieu de relâche* ». Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…*, *op. cit.*, p. 229.

II. Odessa, « *la Marseille de la mer Noire* [570] »

« *L'exportation des blés est, pour Odessa, une mine intarissable. On doit observer que ce port n'a rien de commun avec ceux des autres contrées* ».

Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, p. 108.

L'expression empruntée au comte Démidov, un noble russe issu d'une famille de maîtres des forges qui visite Odessa en 1837, peut certes paraître exagérée, mais elle reflète cependant le dynamisme de cette place dont la fonction commerciale supplante rapidement celle de port militaire, comme le laisse également entendre la réflexion du marquis de Castelnau.

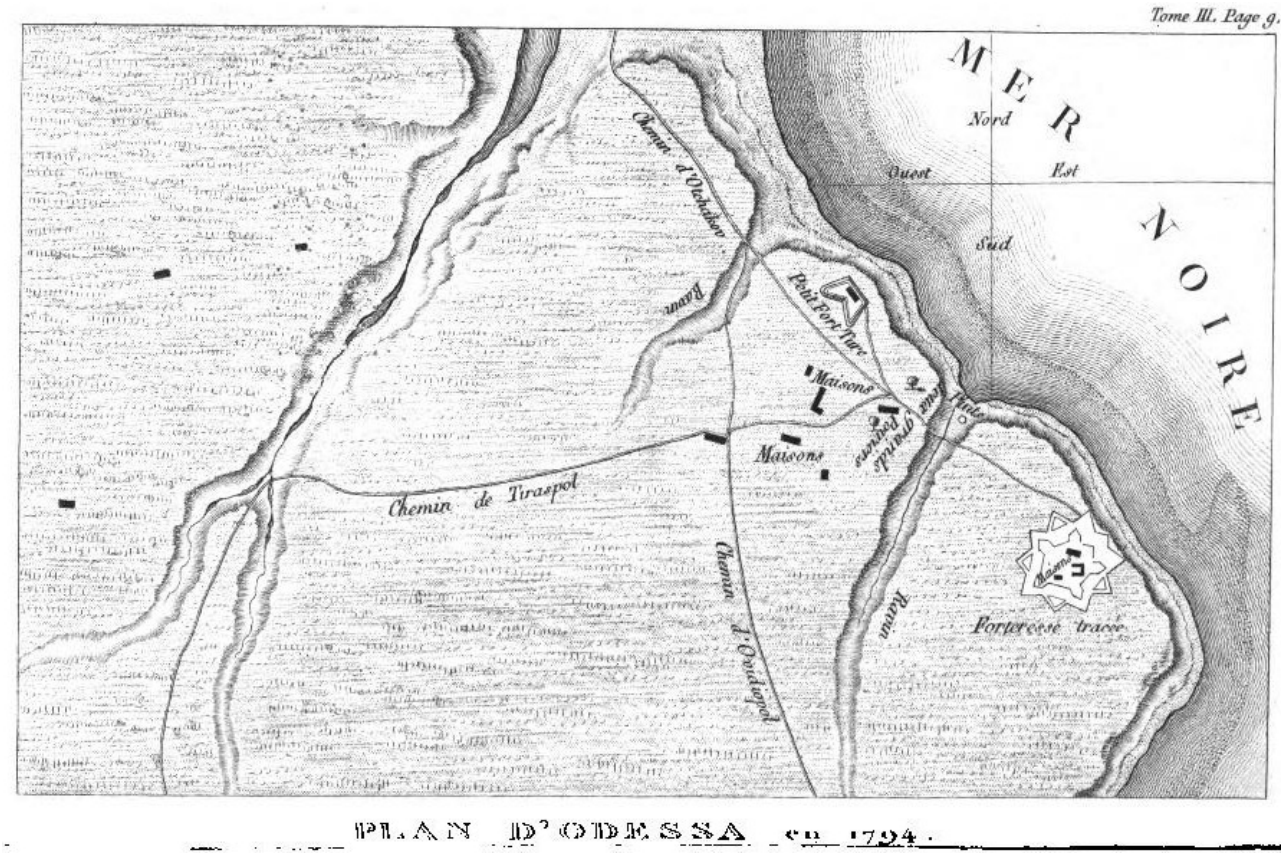
La paix de Jassy qui met fin à la guerre russo-turque de 1787-1792 apporte à l'Empire russe la forteresse d'Otchakov et le littoral de la mer Noire jusqu'au Dniestr[571]. Le verrou d'Otchakov ayant sauté, les navires russes allaient désormais pouvoir sortir du liman du Dniepr. Toutefois, Catherine la Grande entend mettre en valeur la nouvelle interface pontique dont elle dispose en créant un port maritime et non fluvial. Au mois de mai 1794, elle confie à un Espagnol passé au service de la Russie, le vice-amiral de Ribas, l'exécution de ce projet[572].

Avant d'être occupé par la forteresse turque d'Hadjibey, le site d'Odessa avait été depuis le XVe siècle celui du campement tatar de Koci Bey[573]. Avant l'arrivée des Russes, les Turcs exploitaient déjà le site pour y charger le blé polonais[574]. Le vice-amiral de Ribas choisit ce site, et non celui d'Otchakov, non seulement parce que l'édification d'un port y serait, aux dires de l'ingénieur Wolland chargé des aspects techniques du projet, moins onéreuse, mais également par ce que des marchands s'y sont spontanément installés au lendemain de l'annexion russe[575]. Catherine II souhaite apporter à son nouveau port une

[570] Le comte Anatole Démidov, cité par François Crouzet, « De Paris à Yalta en 1837 », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit*., p. 335.
[571] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, p. 293.
[572] Josef Mikhaïlovitch de Ribas (1749-1800). Il passe au service de la Russie en 1772 à l'occasion de la guerre russo-turque de 1769-1774. En 1783-1784, il participe à l'expédition de Crimée. Lors de la guerre qui oppose la Russie à l'Empire ottoman en 1787-1792, il participe à la prise de la forteresse turque de Hadjibey, qui occupe le site de la future Odessa. Il est nommé amiral en 1799. О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, Москва, ОЛМА-ПРЕСС, 2002 (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles, Moscou, OLMA Presse), voir art. « de Ribas », p. 196.
[573] *Ibid*, art. « Odessa », p. 413.
[574] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 113.
[575] *Ibid*., pp. 113-114.

dimension gréco-hellénique évidente, en le baptisant Odessa, nom qu'elle choisit après avoir consulté l'Académie des sciences et qui fait référence au Grec Ulysse[576].

Plan d'Odessa en 1794



Source : Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, p. 9.

La vocation commerciale de la nouvelle cité catherinienne supplante la fonction militaire : l'impératrice y fait s'installer des colons grecs de l'Archipel, vingt-sept familles, pour qui elle fait bâtir des logements aux frais de la couronne, et à qui elle octroie des privilèges fiscaux[577]. En outre, comme le précise Gabriel de Castelnau, la possibilité d'y mouiller des vaisseaux de guerre n'est envisagée par le vice-amiral que « *suivant les*

[576] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 593.
[577] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 114 ; Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 593. La population grecque en Russie est estimée à environ 600 000 personnes à la veille de la Première guerre mondiale, dont 115 000 vivent alors entre Odessa et Théodosie. Voir Gelina Harlafatis, "Maritime Transport Systems in South-eastern Europe in the Nineteenth Century", *The Economic Development of South-eastern Europe in the 19th century*, Corfu, Greece, June 9-10, 2006, pp. 7-8.

circonstances [578]». Les casernes qui avaient été construites directement sur le port sont plus tard, sur ordre du gouverneur de la ville, le duc de Richelieu, attribuées aux marchands afin qu'ils s'en servent comme magasins[579].

La croissance du port est très rapide, et Odessa ne tarde pas à « *éclipser Otchakov et Nikolaïev* » en termes d'attractivité commerciale[580]. L'ingénieur Wolland entreprend l'édification d'un premier môle afin de mettre le port à l'abri des vents, ce qui accroit la valeur maritime déjà intéressante du site qu'occupe le port, qui en outre, présente l'avantage d'être suffisamment profond, d'être salubre et de n'être jamais pris dans les glaces en hiver. Jean de Reuilly laisse en 1802 la description suivante du port d'Odessa:

« *Son port est un des plus faciles à aborder : une rade très grande offre un mouillage excellent. Sa profondeur est d'environ onze mètres* (…). *Une digue jetée dans la mer abritera les vaisseaux contre les glaces et les vents du Sud, les seuls dont ils aient à souffrir* [581]».

En ce qui concerne les glaces, si la rade d'Odessa est épargnée, la mer gèle néanmoins en face de la cité, mais pour une durée bien plus courte qu'à Otchakov par exemple. D'après le marquis de Castelnau, la mer n'est prise par les glaces que durant une période qui va de deux semaines à deux mois tout au plus[582].

Néanmoins, le développement de la ville est un temps compromis pas le décès de Catherine II en 1796, et l'avènement de Paul Ier qui ne s'intéresse que de très loin à la prospérité de la cité naissante, sauf à la toute fin de son règne. Son soudain regain d'intérêt pour la cité catherinienne lui fait accorder une série de privilèges : la ferme de l'eau-de-vie est abandonnée à la ville qui reçoit par ailleurs une enveloppe de 25 000 roubles qui doivent

[578] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, p. 10.
[579] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 260. Armand-Emmanuel-Sophie-Septimanie de Vignerot du Plessis, duc de Richelieu (1766-1822) est considéré comme le véritable fondateur d'Odessa.
[580] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 114.
[581] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], f. 234. L'auteur précise que durant l'hiver 1802, les glaces se sont arrêtées à 12 verstes du littoral. La salubrité du port est un élément important : l'air pur diminue les risques de développement ou de diffusion des maladies. Or, jusqu'à présent, les villes fondées ou exploitées par les Russes ou dans le bassin pontique, hormis Sébastopol, ne présentaient guère cet avantage. Il suffit de songer à Taganrog, Azov, Kherson ou Nikolaïev, qui présentent toutes un climat nettement moins sain que ne l'est celui d'Odessa. Voir *infra* pour les Taganrog et Azov.
[582] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, p. 25.

servir à la construction d'une jetée supplémentaire[583]. Les travaux, après s'être arrêtés, reprennent au milieu de l'année 1800, et Odessa redevient durablement un objet d'intérêt pour le pouvoir russe lorsqu'Alexandre Ier monte sur le trône en 1801[584]. Le tsar nomme un Français, le duc de Richelieu, gouverneur de la ville en 1803, poste qu'il occupe jusqu'à sa nomination dans le gouvernement de Louis XV en 1814.

La population de ville s'accroit progressivement : de 7 000 habitants en 1802, Odessa passe à 35 000 habitants en 1813[585]. Elle est composée majoritairement de colons grecs, mais également d'Italiens, d'Allemands et de Juifs (300 familles au printemps 1803) qui forment en tout près de 600 maisons en 1803, et bientôt 2 600 dix ans plus tard[586]. En 1811, Odessa compte notamment quatre compagnies de négociants français qui participent à l'essor commercial de la ville, principalement autour du commerce du blé.

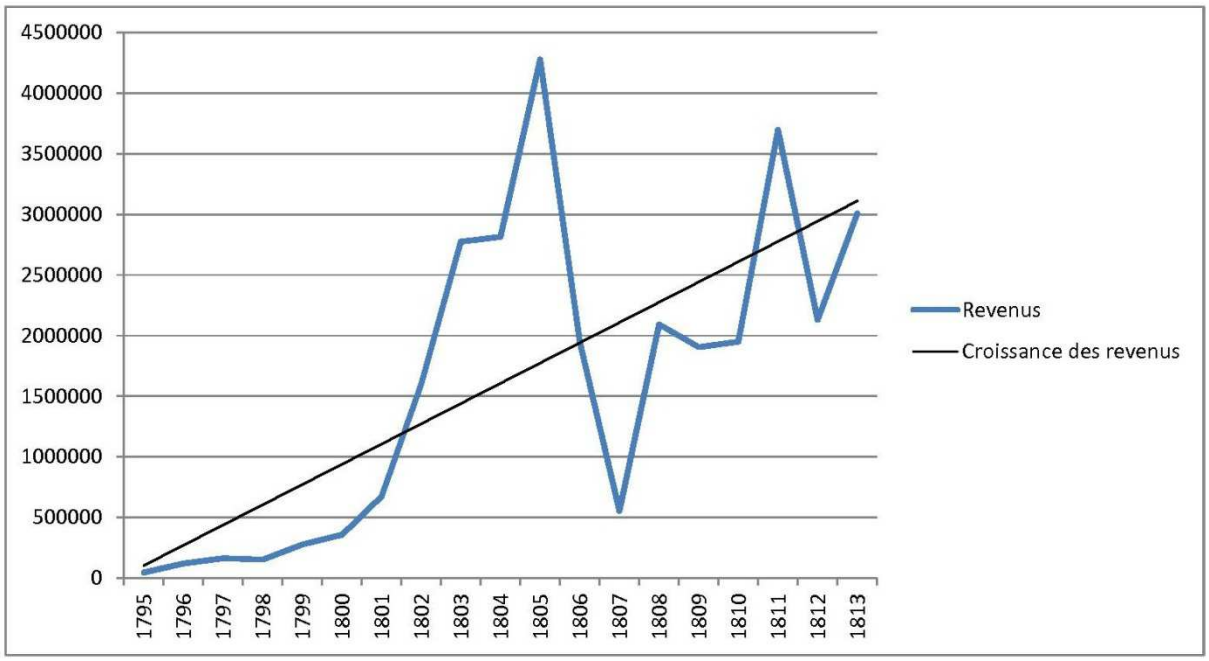
[583] *Ibid*., pp. 13-14.

[584] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 115 ; Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 11.

[585] Il s'agit de la population sans la garnison. Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 69. Pour sa part, Jean de Reuilly donne le chiffre de 4 500 pour le nombre d'habitants en 1802, et l'*Almanach du commerce de Paris, des départements de l'empire français et des principales villes du monde* de 1811 indique une population de 14 000 habitants pour cette même année. Voir MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], f. 234 ; Jean de la Tynna, *Almanach du commerce de Paris, des départements de l'empire français et des principales villes du monde*, Paris, Jean de la Tynna (éditeur), 1811, p. 963.

[586] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 13 ; MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], f. 234 . Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art.cit.*, p. 69 ; MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 259.

Revenus issus des importations et des exportations à Odessa entre 1795 et 1813 (en roubles-argent)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données citées par Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op .cit.*, t. 1, p. 151. La chute des revenus entre 1806 et 1811 correspond à l'entrée en guerre contre l'Empire ottoman puis au blocus continental.

Les denrées qui transitent à Odessa sont nombreuses ; les revenus issus des exportations concernent principalement le blé, viennent ensuite le suif, le fer, les cordages, le vin, le beurre, les peaux et bois de construction. Comme le précise Paultre dans ses observations consacrées au commerce de la Russie du Sud, le blé joue le rôle de moteur pour les exportations réalisées à Odessa :

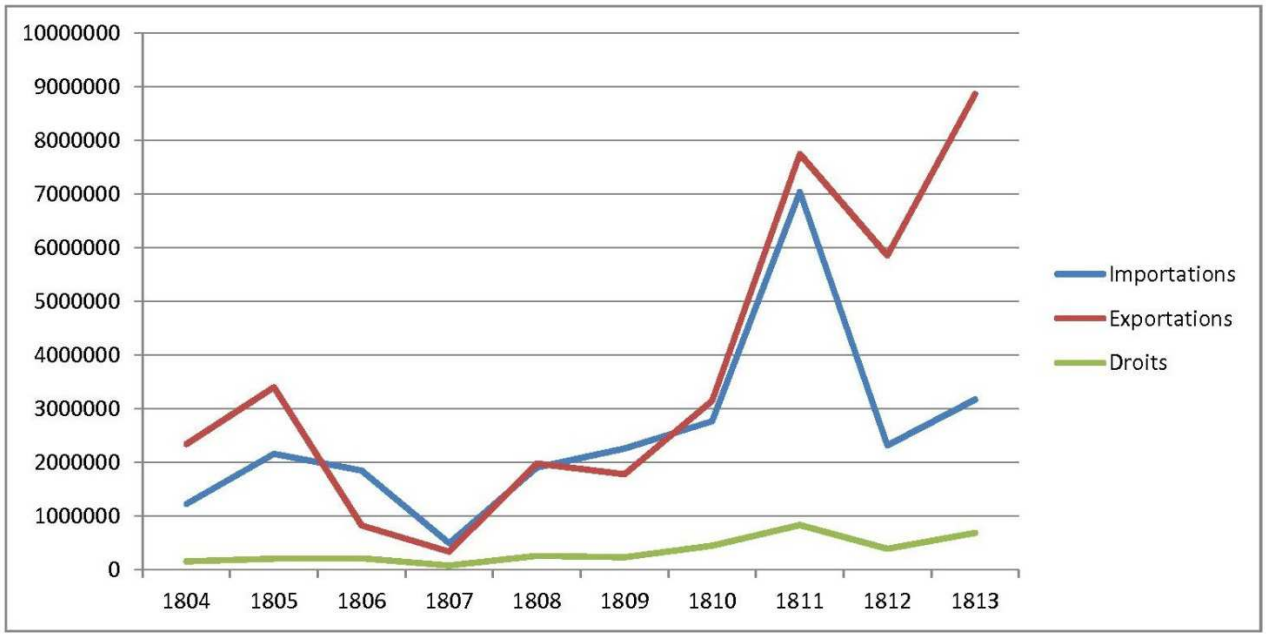
« *Les grains seront toujours la base de son commerce, mais l'exportation des viandes salées, des chanvres, des cires et des suifs offrirait une autre branche bien plus riche et bien plus sûre* [587]».

En ce qui concerne les importations, les principales marchandises importées à Odessa sont en premier lieu les vins, puis les raisins secs, le café, le sucre, de l'encens, du tabac et de l'huile[588]. Les vins viennent de l'Archipel et de Moldavie, tandis que les marchands importent également des étoffes depuis le Levant. Toutefois, jusque dans les années 1820, le commerce

[587] *Ibid*., f. 262.
[588] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, pp. 152-153.

d'importation d'Odessa est entravé par le manque de communication avec le reste de l'Empire. Les marchands, peu sûrs de pouvoir y écouler leurs denrées et marchandises, hésitent à investir Odessa, avant que le port ne s'insère dans les réseaux marchands polonais[589]. Dès le début du XIXe siècle, l'essor du commerce d'Odessa est par ailleurs favorisé par l'implantation du lazaret de la douane d'entrée dans son port, ce qui oblige tous les bâtiments devant décharger des cargaisons en Nouvelle-Russie à s'y présenter pour s'y acquitter de leurs droits et de la quarantaine[590]. Les revenus générés par ces droits progressent également considérablement au début du XIXe siècle, passant de 155 037 roubles en 1804 à 683 607 roubles en 1813[591]. En outre, l'insertion du port dans les réseaux marchands s'accroit encore lorsque le premier poste télégraphique ouvre en 1855, permettant ainsi aux marchands de passer leurs ordres et de réaliser leurs échanges en deux jours[592].

Revenus du commerce à Odessa, 1804-1814 (en roubles)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données des registres de la douane d'Odessa cités par Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 99.

[589] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, pp. 48-50.
[590] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…*, *op. cit.*, p. 212.
[591] Extraits des registres de la douane d'Odessa, cités par Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 99.
[592] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 2, p. 355.

Nous constatons une tendance générale à l'accroissement des revenus du commerce à Odessa, entravée cependant par deux périodes de récession. Une première, amorcée en 1807 et qui dure jusqu'en 1809, correspond au blocus continental, et la seconde, en 1812, correspond à l'invasion de la Russie par l'armée de Napoléon qui provoque un gel des exportations en raison des restrictions stratégiques nécessaires à la réussite de la Grande guerre patriotique.

Le duc de Richelieu déploie une frénésie bâtisseuse, et outre le développement du port, il donne à Odessa ses jardins publics (on en compte au moins cinq au début des années 1820), une cathédrale, une église catholique, ses hôpitaux, son gymnase, son institut, son théâtre et sa salle de bal[593].

Vue d'Odessa au début des années 1820

Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 26.

[593] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, pp. 29-37.

Le duc de Richelieu, qui est nommé par Alexandre Ier gouverneur général de la Nouvelle-Russie en 1805[594], favorise la formation des élites à travers l'ouverture cette même année de l'institut et du gymnase que nous avons évoqués. Il crée également en 1811 un lycée, le futur lycée Richelieu, qui compte en 1812 près de 182 élèves. Aussi, le départ du duc de Richelieu pour la France en 1814, fait éprouver à Odessa et à la Nouvelle-Russie « *un deuil universel* [595]» en faisant notamment craindre un temps le pire pour la province.

Cependant, Odessa non seulement conserve son rayonnement, mais l'accentue grâce au statut de zone franche qu'elle obtient de l'empereur en 1817[596]. Le développement rapide de l'activité commerciale pousse le comte Démidov, qui visite la cité en 1837, à baptiser Odessa « *la Marseille de la mer Noire* [597]» comme nous l'avons évoqué. Le baron de Barante, ambassadeur de France dans l'Empire russe[598], donne la description suivante de la ville au cours de la seconde moitié des années 1830, près de vingt après le départ de son fondateur :

« *Des rues d'une extrême largeur, de vastes places, des édifices publics où l'on a prodigué les colonnes et les formes d'architecture en décoration de plâtre ou de mortier, des maisons neuves, laissant entre elles beaucoup d'intervalles, des rues non pavées* [599]».

Odessa a su conserver, y compris après le départ du duc de Richelieu, son lustre, tout en demeurant le poumon économique de la Nouvelle-Russie.

Le climat commercial et le tissu marchand y sont en effet favorisés par l'administration du duc de Richelieu ; toutefois Catherine II avait déjà fait ouvrir dès 1796 une bourse où étaient fixés les taux de change et les prix des marchandises deux fois par semaine[600]. Le gouverneur dote par la suite Odessa d'une banque de secours qui prête de l'argent et escompte les lettres de change en percevant un intérêt de 6%. Toutefois, le développement de la ville est bridé par le manque de bras et de populations laborieuses. La

[594] Il occupe ce poste jusqu'à son retour en France en 1814.
[595] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 112.
[596] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 71 et 76.
[597] Le comte Anatole Démidov cité par François Crouzet, « De Paris à Yalta en 1837 », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 335.
[598] Amable Guillaume Prospère Brugière, baron de Barante (1782-1866) est ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg entre 1835 et 1840. Ses *Notes sur la Russie* sont publiées par son gendre en 1875 à Paris. Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840*, Paris, Michel Lévy frères, 1875, 467 pages.
[599] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840*, *op. cit.*, p. 168.
[600] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 2, p. 433.

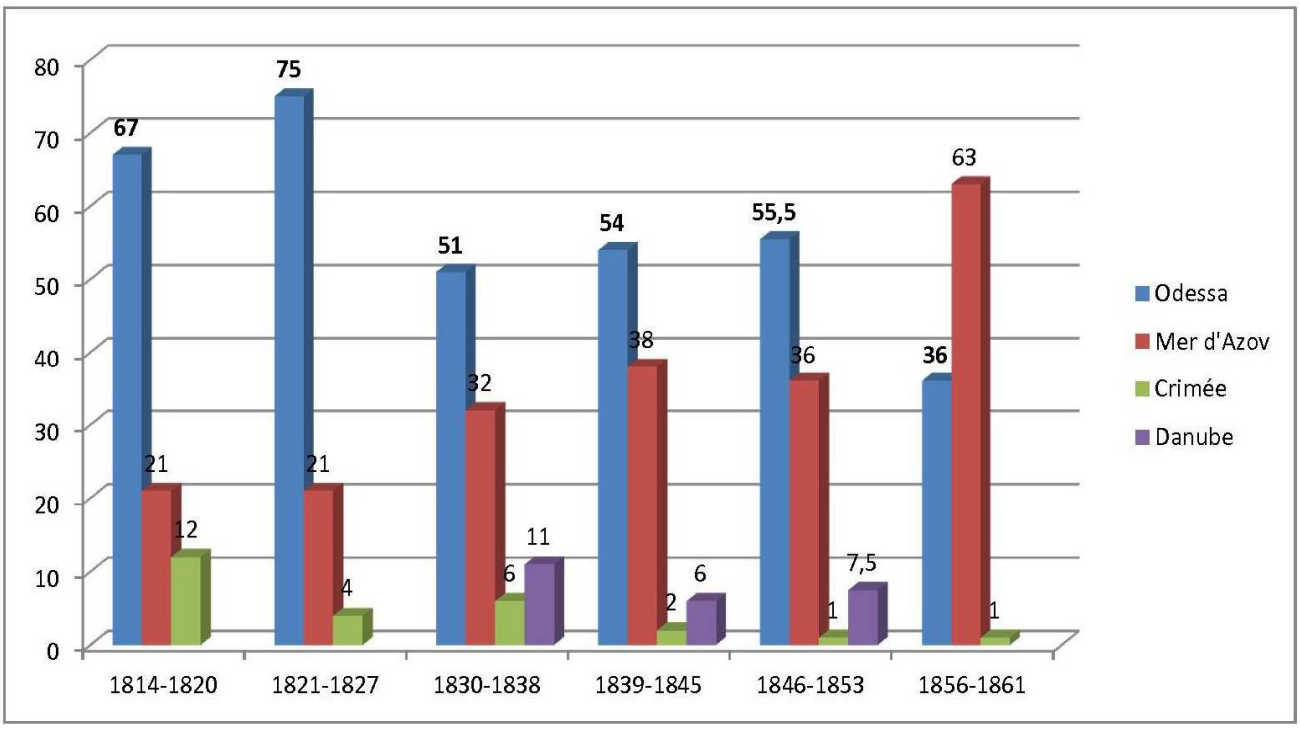
situation périphérique de la Nouvelle-Russie par rapport au cœur de l'Empire tend à en freiner la croissance, comme le laisse entendre le diplomate français :

« *Le plus grand inconvénient de cette ville est de se trouver sur la limite d'un désert sans habitants, sans culture, sans arbres. C'est à peine, après quarante ans, si Odessa commence à avoir une banlieue plantée, peuplée, cultivée. En sortant de la ville, on est dans les steppes* [601]».

Malgré ces handicaps, Odessa parvient à gagner le statut de principale place pontique russe pour le commerce du blé. L'ascension de la fonction commerciale de la cité se déroule concomitamment à celle de Nikolaïev comme principal arsenal de la mer Noire au détriment de Kherson, et au renforcement du statut de Sébastopol comme première base navale russe pontique. Le succès d'Odessa repose à la fois sur l'activité déployée au cours des premières années de sa fondation par le duc de Richelieu pour accroître le rayonnement de son port : dès la première moitié du XIXe siècle, le blé d'Odessa s'exporte vers les principaux ports méditerranéens : Constantinople bien sûr, mais également Smyrne, Venise et Trieste pour l'espace adriatique, Marseille et Cadix dans le bassin occidental de la Méditerranée[602]. La cité catherinienne devient la principale source pontique d'approvisionnement en grain des ports d'entrepôt méditerranéens de Marseille, Gênes, Livourne et Trieste. En 1838, 45% des exportations d'Odessa sont réalisés en direction de Livourne à partir d'où elles sont réexpédiées vers l'Espagne, la France et l'Angleterre[603]. En outre, dès les années 1820, la cité bénéficie d'une meilleure insertion au sein des réseaux marchands qui lui confère un avantage sur les ports concurrents de la mer d'Azov, plus éloignés encore du centre de l'Empire et moins bien desservis, même après la guerre de Crimée[604].

[601] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, p. 178.
[602] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, pp. 46-47.
[603] Gelina Harlafatis, "Maritime Transport Systems in South-eastern Europe in the Nineteenth Century", *art.cit.*, pp. 14-20.
[604] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 2, pp. 324-325.

Odessa, la place du commerce du grain : exportations de blé par secteurs pontiques (% des parts du marché des exportations)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données citées par Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, pp. 227-228.

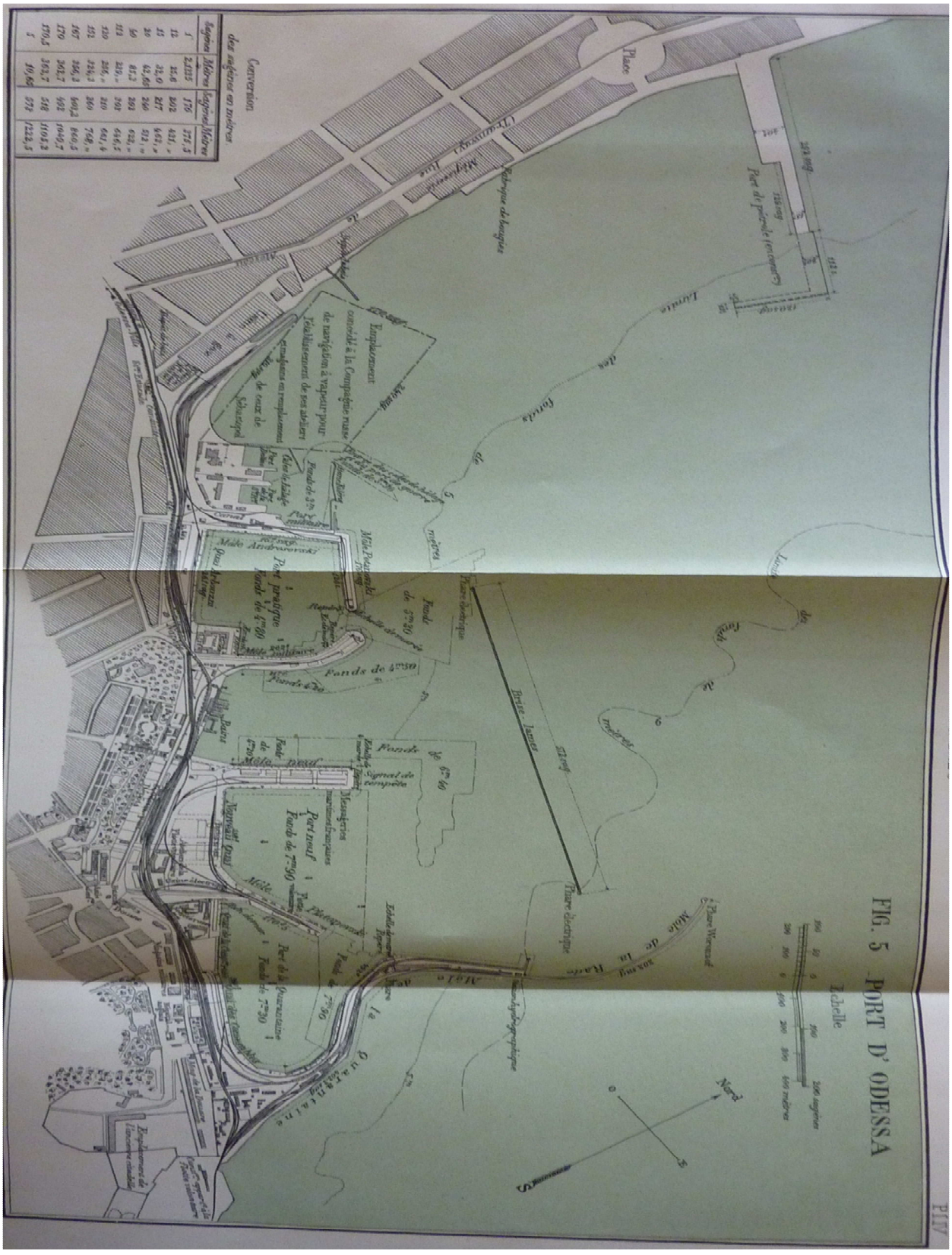
Ce graphique illustre une tendance à la spécialisation des sites, dans la mesure où, comme nous l'avons démontré auparavant, l'essentiel du commerce pontique russe repose sur les exportations de grains. Tandis que la fonction commerciale d'Odessa se confirme tout au long de la première moitié du XIXe siècle, et se maintient au lendemain de la guerre d'Orient, la vocation militaire de la Crimée se retrouve également dans ce graphique. Les exportations de blé à partir des ports criméens tendent à diminuer tout au cours de la période considérée : nous étudierons les ports de Crimée ainsi que leurs activités dans notre chapitre suivant. Cependant, comme le précise Jean-Louis van Regemorter, le gouvernement russe concentre ses investissements en matière d'aménagement d'infrastructures dédiées au commerce sur Odessa, « *car le trafic des ports de Crimée se révéla bientôt trop mineur pour y gaspiller des crédits* [605]». Enfin, nous pouvons constater le rôle accru que jouent les ports de la mer d'Azov dans l'exportation de blé ; il s'agit ici principalement de Taganrog et Azov[606]. La vocation essentiellement commerciale de la région d'Azov s'exprime également à travers ce

[605] *Ibid*., p. 355.
[606] Voir au chapitre suivant la section consacrée à ces deux ports et à leurs activités.

graphique ; cette tendance s'explique notamment par le peu de fond que présente la mer d'Azov qui est donc peu propice à l'implantation de chantiers navals et au développement d'une marine de guerre dans cette mer enclavée. Les tendances constatées au début du XIXe siècle se confirment au cours des années 1880 : Odessa conserve sa position de place commerciale, et le commerce des grains (avec toujours à sa tête celui du blé) constitue le moteur des exportations, suivi des alcools, des bois de construction, du sucre, du caviar et du poisson salé. Les importations portent essentiellement sur des produits manufacturés en provenance de France, de Grande-Bretagne, d'Autriche et d'Allemagne. Odessa abrite en 1891 près de 412 usines et ateliers qui emploient 9 816 ouvriers : on y trouve notamment des raffineries, des distilleries et des fonderies[607]. Une décennie plus tard, en 1900, ce sont 486 usines qui emploient près de 16 000 ouvriers qui sont implantées dans la cité catherinienne[608]. En 1897, Odessa compte près de 330 000 habitants, ce qui en fait la quatrième ville la plus peuplée de l'Empire russe derrière Saint-Pétersbourg, Moscou et Varsovie, et il s'agit en même temps du premier port de commerce russe en cette fin de XIXe siècle[609].

[607] MAE, CADC, Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901) : Odessa, 1888-1895, Lettre du consul de France en poste à Odessa, 19 juin, 1888, et Mouvement commercial du port d'Odessa pour l'année 1891, ff. 87-89.
[608] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв* (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit.*, art. « Odessa », p. 413.
[609] *Ibid.* ; SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, *Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches*, 2e volume, 1897, p. 12. Les indications données pour 1897 valent encore pour 1912, le document ayant été actualisé par le Ministère de la Marine au mois d'octobre 1912.

Plan du port d'Odessa en 1897



Source : SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7 – Marines étrangères (1698-1939), BB7 40 : Défense des côtes de la Russie. Mer Noire, textes et planches, 1897.

***

La fonction du port d'Odessa est avant tout commerciale et son succès repose sur une conjonction de facteurs géographiques et politiques. Lorsqu'elle est fondée en 1794, Odessa bénéficie en premier lieu d'une situation favorable, plus proche des plaines à grain ukrainiennes et polonaises que les ports de la mer d'Azov. En outre, à la différence de « ses grandes sœurs » Kherson et Nikolaïev, elle est implantée directement sur la mer Noire, et non sur un fleuve. La création d'Odessa met le blé russe, principale denrée exportée par ce port, à 401 milles marins de Constantinople, contre 774 milles marins pour Taganrog, sur la mer d'Azov. Le duc de Richelieu, gouverneur et véritable maître d'œuvre d'Odessa, voulut faire de la cité catherinienne la vitrine de la Nouvelle-Russie, province dont il fut le gouverneur entre 1805 et 1814. Principale interface commerciale de l'Empire russe dans le bassin pontique, Odessa devait participer au développement de la Nouvelle-Russie en captant la richesse et les réseaux du commerce méditerranéen. Nous retrouvons ici l'idéal pétrovien de développement de la Russie par le biais de la maîtrise de fenêtres sur les espaces maritimes. Toutefois, les principales difficultés rencontrées dans le développement du port n'ont pu être résolu par le duc de Richelieu, malgré sa détermination. Tout d'abord, la Nouvelle-Russie reste une province qui bénéficie certes de toute l'attention du pouvoir impérial, mais qui n'en demeure pas moins isolée, dans la périphérie méridionale de l'Empire. Les territoires situés entre Kiev et Odessa sont constitués de déserts de steppes qui sont également des déserts humains. Rappelons-le, plus de soixante ans après sa fondation, la région d'Odessa, qui regroupe les provinces de Kherson et de Bessarabie, compte à peine plus que 430 000 habitants, pour un territoire d'environ 105 000 km², soit seulement 4 habitants au km²[610]. Le manque de populations laborieuses freine donc le développement d'Odessa et de son arrière-pays, et illustre les limites de la politique de peuplement lancée dès le règne de Catherine II. La vocation commerciale du port russe n'était pas forcément prévue lors de sa fondation ; n'oublions pas que celui qui pose la première pierre, le vice-amiral de Ribas, est un marin passé au service de la Russie, et que des casernes ont été construites directement sur les quais avant d'être transformées par le gouvernement en magasins pour les marchands. Le rôle d'Odessa en tant que grande place de commerce russe est le fruit des efforts de Saint-Pétersbourg, mais elle est également le résultat des fondations antérieures de Kherson et

[610] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, p. 19 et 21.

Nikolaïev où la Russie bâtit ses chantiers navals, et de celle de Sébastopol qui devient dès les années 1790 la base navale de la nouvelle flotte russe de la mer Noire.

III. Les autres ports russes de la mer Noire et de la mer d'Azov

Cette troisième partie s'intéresse à trois ports russes : Taganrog et Azov, sur la mer d'Azov, et Nikolaïev. Nous nous intéresserons aux ports criméens lors de notre prochain chapitre, et Sébastopol, en tant que principale base navale russe en mer Noire, fait l'objet d'un chapitre à lui seul. Il s'agit plutôt de déterminer en quoi ces trois ports ont joué un rôle dans l'enracinement de la Russie sur le littoral pontique, et dans quelle mesure ils illustrent, chacun à leur manière, une étape dans la progression de l'Empire russe sur les côtes septentrionales de la mer Noire.

1) Taganrog : la première base navale russe sur la mer d'Azov et la nouvelle place du commerce pontique russe

Place essentielle du commerce méridional russe nichée au fond de la mer d'Azov, Taganrog apparaît de prime abord comme un paradoxe : son port, pour peu que l'on accepte le fait qu'il en existe un, est l'un des plus mauvais non seulement de la mer d'Azov, mais peut-être bien de tout le bassin pontique[611]. Pourtant, la cité rayonne au-delà du détroit de Kertch, et plus tard, au-delà du Bosphore. D'abord envisagée comme la principale base navale russe en mer d'Azov, la fonction commerciale de Taganrog se substitue rapidement à celle de port militaire. Plusieurs raisons expliquent ce basculement et ce succès : les mesures adoptées par le gouvernement russe, l'existence d'un tissu marchand et de réseaux, la proximité avec les routes du commerce… Commençons par évoquer sur les origines de la cité.

Tout comme les précédents ports, les origines de la fondation de Taganrog sont à rechercher dans l'Antiquité. Selon Hérodote, la ville, fondée à la fin du VIIe siècle avant Jésus-Christ, aurait été l'une des premières places occupées par les Grecs qui la baptisèrent *Emporion Kremnoï*. Le port se situe en face de l'estuaire du Don, à quelques milles nautiques d'Azov.

Des siècles plus tard, les Turcs y implantent un fanal destiné à guider leurs navires dans les eaux peu profondes de la mer d'Azov. Au lendemain de la prise de la forteresse d'Azov, à la fin du mois de juillet 1696, Pierre le Grand choisit l'endroit où doit être construit

[611] Le port est peu profond et très exposé au vent d'Est. Voir plus loin une description plus détaillée des inconvénients que présente le site de Taganrog.

la nouvelle ville portuaire de Taganrog, et, l'année suivante, le fort Pavlovski est construit non loin de là afin de protéger le futur port des raids des Tatars de Crimée[612]. Enfin, le tsar donne l'ordre de bâtir une forteresse et des remparts juste au-dessus du nouveau port. La construction de ce complexe fortifié appelé Troitskii mobilise des milliers d'hommes pendant plusieurs années et dure jusqu'en 1709[613]. Lorsque Pierre le Grand baptise la ville en 1698, il lui donne le nom de Taganrog[614], contraction de deux termes russes, *tagan*, qui signifie trépied, et *rog*, qui désigne une corne.

Le projet porté par la fondation de cette nouvelle ville sur la rive Nord de la mer d'Azov est double : d'une part, il doit servir de débouché pour les provinces méridionales de la Russie que le tsar compte mettre en valeur, et d'autre part, il abrite dès sa création la base navale de la flottille de la mer d'Azov, l'ancêtre de la flotte de la mer Noire. La flottille d'Azov avait été essentiellement constituée dans les chantiers navals de Voronej[615], sur le cours moyen du Don. Toutefois, en cette fin de XVIIe siècle, d'autres chantiers navals existent dans le Sud de la Russie. Les rivières Voronej, Ikorets, Khopior, Bitioug, et le Don abritent également des petits établissements qui contribuent à la construction de la flottille d'Azov sous le règne de Pierre Ier[616]. Ces chantiers construisent des navires qui gagnent la mer d'Azov via le Don. Le tsar conserve non seulement ces chantiers navals, mais il décide également d'en construire directement dans la mer d'Azov, à Taganrog, toujours dans la perspective de faire de ce port la principale base navale russe sur cette mer. Au mois d'octobre 1696, le Conseil des Boyards ratifie la décision du souverain de dépêcher 20 000 hommes à Taganrog pour y construire une base navale[617]. Dès 1699, les chantiers navals situés en amont du Don, sur les rivières évoquées, mettent ainsi à l'eau de nouveaux navires qui sont immédiatement transférés vers la mer d'Azov. Pour l'année 1699, ce sont près de 31 navires qui sont ainsi mis à l'eau par ces chantiers navals, dont 5 de 52 canons, 9 de 44 canons, 1 de 38 pièces, 8 de 36 canons, 1 de 3 canons et 1 de 28 canons, plus d'autres

[612] Irina et Dimitri Gouzevitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 550.
[613] Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport, Greenwood Press, 1995, coll. « Contributions in military studies », n° 159, p. 106.
[614] Il est également possible de trouver le nom de la ville orthographié Taganrok, ou encore Taganrock.
[615] Voir *infra*, la section consacrée à Azov.
[616] Citons ici comme exemple les chantiers navals Dobroïskoï, Savitskoï, Tchertovitskoï, Tchijevskoï, Ramonskoï, Stoupinskoï et Belozerskoï qui se situent sur la rivière Voronej, Bitiougskoï, sur la Bitioug, Piatizbenskoï, Korotoyagskoï, Panchinskoï sur le Don. Voir Вячеслав Анатольевич Красиков, *Неизвестная война Петра Великого*, Санкт-Петербург, Нева, 2005 (Viatcheslav Anatolevitch Krassikov, *La guerre inconnue de Pierre le Grand*, Saint-Pétersbourg, Neva, 2005), pp. 403-404.
[617] Akhmed Akhmedovich Iskenderov, Donald J. Raleigh, *The Emperors and Empresses of Russia: Rediscovering the Romanovs*, Armonk, M.E. Sharpe, 1996, p. 13.

navires[618]. La plupart de ces bâtiments qui sont envoyés dans la mer d'Azov se retrouvent dans la base navale dont Pierre le Grand a amorcé la construction à Taganrog. Néanmoins, il semblerait que Taganrog fasse plus office de point de concentration de la flotte que de lieu de construction de navires au moins jusqu'à la fin de années 1690, à cause du peu de profondeur qu'offre son site, comme nous le verrons plus loin. Le port dispose toutefois des équipements nécessaires afin de procéder à des travaux sur les bâtiments. Comme l'indique Jean de Reuilly, « *on construisit une jetée dans la mer pour y pratiquer un port militaire et marchand, qui n'a jamais été achevé. Des chantiers furent établis, et on mit en construction des bâtiments pour le compte de la couronne* [619]». Il semblerait toutefois que ces installations aient surtout servi à l'entretien des navires plus qu'à leur construction. Par exemple, le *Blagoïe Natchalo*, un navire de 36 canons, y subit des réparations au cours de l'année 1704[620]. Pour ce qui est du commerce, les Russes construisent un lazaret afin que les équipages puissent y effectuer leur quarantaine.

Le tsar considère en outre que la question du développement et de la protection de ses possessions méridionales passe non seulement par l'établissement d'une flotte de guerre, mais aussi comme souvent sous son règne, par un autre chantier important. Pierre Ier envisage ainsi de reprendre à son compte le projet turc de percer un canal qui relierait le Don à la Volga[621], et donc la mer Noire à la mer Caspienne, ce qui permettrait d'ouvrir une navigation directe vers les ports perses. Le percement de ce canal, l'un des premiers envisagés en Russie, s'il venait à être accompli, auraient des conséquences très bénéfiques pour le commerce, en particulier à Taganrog, comme l'indique Legendre dans son *Mémoire sur le commerce de la Russie* :

« *Si l'on exécute le projet de Pierre Ier qui joint le Don avec la Volga, on réunira dans un seul canal l'écoulement de toutes les productions d'un pays immense, qui versées dans Azow et dans Taganrok établiront dans ces villes le commerce le plus florissant* [622]».

Pierre le Grand a-t-il néanmoins fait un bon choix en décidant de fonder un port sur le site de Taganrog ? Le peu de profondeur qui caractérise en effet, la mer d'Azov d'une

[618] Вячеслав Анатольевич Красиков, *Неизвестная война Петра Великого* (Viatcheslav Anatolevitch Krassikov, *La guerre inconnue de Pierre le Grand*), *op. cit.*, pp. 404-407.
[619] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…*, *op.cit.*, p. 279.
[620] Вячеслав Анатольевич Красиков, *Неизвестная война Петра Великого* (Viatcheslav Anatolevitch Krassikov, *La guerre inconnue de Pierre le Grand*), *op. cit.*, p. 406.
[621] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, *op. cit.*, t. 2, p. 357.
[622] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 75.

manière générale, affecte avec encore plus d'acuité les eaux brunes des alentours de Taganrog. Déjà en 1710, le tsar, qui ne recule devant aucun chantier, décide de lancer d'importants travaux de dragage du fond du nouveau port afin de tenter de lui apporter 3 précieux mètres supplémentaires de fond[623]. Le voyageur britannique Edward-Daniel Clarke livre cette description de ces côtes baignées par des eaux peu profondes, et donc peu propices au développement d'activités portuaires qui nécessitent des navires à fort tirant d'eau :

« […] *la mer fait un retrait si remarquable, que les habitants de Taganrock peuvent effectuer un passage à pied sec à une distance de vingt verstes.* […] *Nous vîmes les débris de deux bâtiments qui, ayant jeté l'ancre sur un bon fond près de la côté, furent inopinément engagés dans les sables.* […] *La mer est si basse près de Taganrock, que les vaisseaux en quarantaine doivent demeurer en panne à une distance de quinze verstes, et que les bâtiments tirant de huit à dix pieds d'eau ne peuvent pas approcher plus près de la ville pour y faire leur chargement*[624] ».

Ces conditions maritimes défavorables sont provoquées par le limon que draine le Don et qui est rejeté directement dans la mer d'Azov. Le Don, ce puissant fleuve, draine ainsi non seulement les richesses de l'intérieur des terres, mais également de la glaise et de la boue, offrant « *avec le Nil la ressemblance la plus frappante* [625]». L'avancé de son delta sous-marin ne constitue pas le seul obstacle au développement d'activités maritimes nécessitant des navires de forts tonnages. Jean-Louis Van Regemorter nie au site de Taganrog le statut de port, ainsi que celui de rade, tant les contraintes climatiques et géographiques y sont très peu propices au développement d'activités maritimes : « *les navires tirant 18 pieds d'eau devaient stationner à 50 km de la ville ! Par vent du Nord-Est, les eaux du golfe baissaient de 9 pieds et les télégues avançaient sur le fond de la mer pour apporter leur cargaison aux navires reposant à sec sur les bancs de sable. En revanche, par vent d'Ouest-Sud-Ouest,* (…)*, la hausse du niveau pouvait atteindre 10 à 12 pieds et la forte houle interrompait les chargements* [626]».

Malgré cette omniprésence des eaux peu profondes, parfois stagnantes, malgré les pluies abondantes de l'automne, et cette proximité de la steppe qui caractérise l'arrière-pays

[623] Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: …*, *op. cit.*, p. 106.
[624] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, vol. 1, Paris, Buisson, 1813, pp. 105-107.
[625] *Ibid*., p. 105.
[626] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 2, p. 361.

de la ville, le climat de Taganrog « *est sain, l'air pur et rafraîchit par les vents de la mer*[627] ». Ces vents, s'ils favorisent la salubrité du climat en empêchant le développement de fièvres, occasionnent dans le même temps des difficultés pour la navigation. Il s'agit essentiellement d'un fort vent d'Est qui, quand il s'active, peut durer jusqu'à plusieurs semaines. Aussi, au regard des conditions climatiques et maritimes offertes par son site, le port de Taganrog semble peu propice au développement d'une activité portuaire florissante qui implique des navires de forts tonnages, et encore moins à l'implantation d'une base navale où viendraient mouiller d'imposants navires de guerre. En mer d'Azov, les fonds ne dépassent guère 12 mètres ; dans le golfe de Taganrog, ils atteignent au mieux 3,6 mètres. Par ailleurs, le Don et la mer d'Azov sont gelés, encore cette prison de glace, entre les mois de novembre et mars, ce qui constitue un sérieux frein aux activités commerciales car la glace s'étend jusqu'à 20 kilomètres des côtes[628]. En avril, la navigation est encore incertaine, tandis qu'à l'automne, la profondeur de la mer d'Azov diminue, jusqu'à atteindre un maximum de quarante pieds[629], cette profondeur n'excédant pas par endroit sept pieds[630] entre Taganrog et Azov. Aussi, à l'automne, seuls les bâtiments n'ayant qu'un faible tirant d'eau peuvent accéder au havre de Taganrog, y charger des marchandises pour les amener ensuite vers de plus gros navires qui attendent au large, en général à environ dix milles de la côte[631]. Laissons la parole au marquis de Castelnau pour conclure ce tableau négatif du port de Taganrog :

« *Tout porte à croire que Taganrog doit décliner par les dangers de la mer d'Azow, par les difficultés de quarantaine pour cette ville, par les frais énormes pour l'embarquement et le débarquement des marchandises, puisque les vaisseaux ne peuvent approcher du port de plusieurs verstes* [632]».

En revanche, si les aspects maritimes semblent *a priori* peu propices aux activités portuaires, la partie terrestre sur laquelle est fondée la ville relève d'un schéma plus convenu, avec la présence de reliefs autorisant la construction d'une citadelle protectrice bâtie sur la partie la plus élevée d'une pointe qui domine toute la côte :

---

[627] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, p. 117.
[628] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 9.
[629] Soit un peu plus de 12 mètres.
[630] Soit à peine plus de 2 mètres.
[631] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 111.
[632] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, pp. 121-122.

« *Taganrock est située sur la pente d'un promontoire qui domine une étendue considérable de la mer d'Azof, et toute la côte européenne jusqu'aux bouches du Don. Par beau temps, on découvre même Azof des hauteurs de la citadelle* [633]».

Les abords de Taganrog sont constitués par les steppes très peu peuplées, où vivent seulement les Kalmouks, une peuplade de cavaliers du Sud de la Russie, et où paissent quelques rares troupeaux. Aussi, grâce à ce promontoire, la cité est plus facilement défendable bien que son port ne possède pas de baie naturelle profonde qui permettent d'y mettre à l'abri une flotte poursuivie par un ennemi, ou prise dans la tourmente d'une tempête. Les années qui suivent la fondation de la ville voient ainsi les Russes déployer une importante activité destinée à fortifier Taganrog et à y développer des infrastructures nécessaires au développement des activités commerciales, comme l'indique le marquis de Castelnau :

« *Pierre le Grand* […] *fit construire à Taganrog un port qui pouvait contenir deux cents petits navires ; il le protégea d'un petit fort, et couvrit l'un et l'autre par une forteresse régulière nommée Trinité. De plus, il établit une ligne de défense de neuf verstes, appuyée de deux redoutes*[634] ».

La ville fut peuplée de colons avec le dynamisme qui caractérise la personnalité du tsar. D'après Edward-Daniel Clarke, durant la période qui suit sa fondation, Taganrog abrite jusqu'à soixante-dix mille habitants[635], ce qui semble exagéré. Lorsqu'il traverse la ville en 1803, Jean de Reuilly estime sa population à 6.000 âmes, marins et soldats de la garnison compris[636].

Pierre le Grand souhaite faire de la cité une place essentielle pour son commerce en mer Noire. Dès 1699, le commerce des produits de la pêche s'y développe sans que pour autant d'autres formes de commerce plus dynamique n'y apparaissent. Au final, le véritable intérêt de la ville apparaît au cours des années 1700 : Taganrog est avant tout une forteresse et un port qui abrite une base navale, la première qu'ait possédée la Russie dans le bassin pontique. En 1701, le *voïvode*[637] de Taganrog se rend en effet à Moscou pour informer Pierre le Grand que les quelques marchands étrangers qui fréquentaient la ville étaient désormais

[633] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 108.
[634] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, p. 114.
[635] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 109.
[636] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 280.
[637] Il s'agit du représentant local de l'administration russe.

tous partis : ils ont délaissé la ville au profit d'Azov pour leur négoce. Le projet pétrovien d'établir un commerce en mer Noire, et au-delà, en Méditerranée semble ainsi très compromis dès les premières années qui suivent la fondation de Taganrog. La principale raison de cet échec est l'interdiction faite par les Turcs aux marchands russes de naviguer dans la mer Noire. L'Empire ottoman, qui n'a jamais accepté la défaite et la perte d'Azov, cherche ainsi à entraver le développement de toute forme de commerce russe dans ce qu'il considère encore, à juste titre, comme son « lac ». La défaite de l'armée de Pierre le Grand sur le Prut en 1711 oblige le tsar à signer une paix humiliante dans laquelle il s'engage non seulement à rendre Azov, mais également à détruire Taganrog[638]. Avec cette destruction, ce sont également les premières installations navales russes sur la mer d'Azov qui disparaissent, ainsi que 15 navires de la flottille d'Azov qui partent en fumée. Les navires russes restants sont transférés selon les ordres du tsar en amont du Kouban, à Tcherkessk, qui devient ainsi le nouveau poste avancé naval russe dans le Sud[639].

La Russie ne s'installe durablement sur les rives de la mer d'Azov qu'à partir de 1774 avec le traité de Kutchuk-Kaïnardji qui lui assure la possession non seulement d'Azov, mais également de Taganrog. Durant la parenthèse de 1711, jusqu'à ce que la Russie recouvre la souveraineté sur Taganrog, la ville semble avoir essentiellement servi de lieu de quarantaine.

La vaste politique de mise en valeur des terres nouvellement acquises que le prince Potemkine amorce au cours des années 1780, passe notamment par une entreprise de colonisation du pourtour de la mer d'Azov et des rives ukrainiennes de la mer Noire. Taganrog reçoit dès 1775 un apport de familles grecques qui s'y installent selon les termes du traité de 1774 qui autorisait des Grecs à migrer dans l'Empire russe en remerciement de leur implication dans la guerre[640]. Les terres sont mises en valeur par des colons qui développent l'agriculture dans toutes ces régions et produisent des céréales à destination de l'exportation. Pourtant, ce développement ne profite guère dans un premier temps à Taganrog : le prince Potemkine privilégie en effet le développement de la nouvelle ville de Kherson, fondée en 1775 au Sud de l'Ukraine sur le Dniepr, et souhaite notamment que cette dernière place capte les commerce d'importation de Taganrog. Aussi, bien que plusieurs maisons de commerce, surtout grecques, s'installent dans ce port dans les années 1780 et 1790, le développement de l'activité commerciale de la ville reste bien trop peu limité, comme le décrit le marquis de Castelnau :

---

[638] Pierre Ier ordonne néanmoins de conserver les fondations. Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 442.
[639] Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: …, op. cit.*, p. 111.
[640] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 41.

« *Plusieurs maisons de commerce s'établirent à Taganrog. Les premiers succès ne répondirent pas à leurs espérances ; leurs calculs avaient été mal dirigés ; ils avaient eu la maladresse de débuter dans une ville naissante par des spéculations qui ne convenaient qu'à des villes anciennes dont les ramifications sont étendues*[641] ».

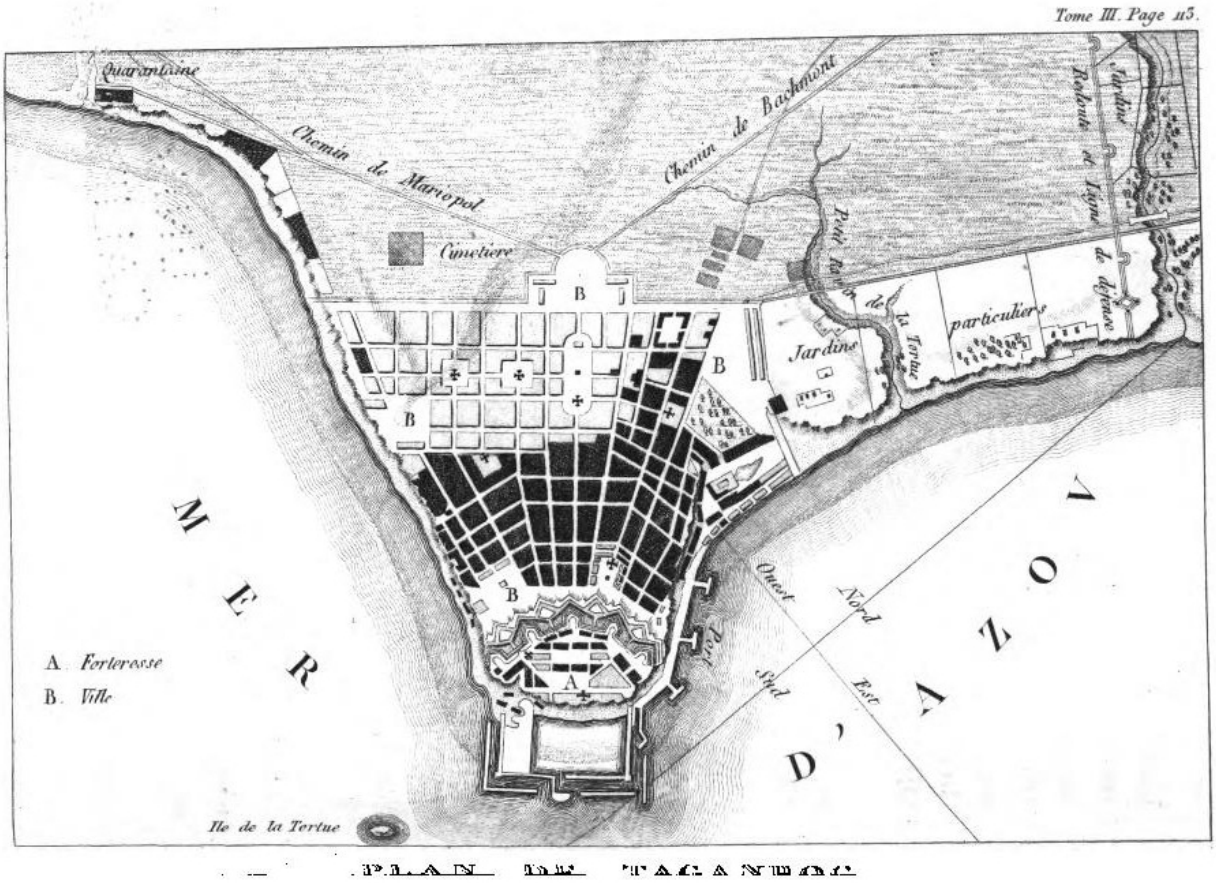
Un autre de nos auteurs, Legendre, traverse également la région de la mer d'Azov quelques années seulement après le traité de 1774. Il perçoit alors Taganrog comme une « étape » certes, mais une étape obligatoire dans le commerce de la mer d'Azov. Au tournant des années 1770-1780, l'auteur devine cependant tout le potentiel commercial dont dispose déjà Taganrog :

« *Taganrok* […] *deviendra l'entrepôt d'un très grand commerce si le gouvernement y fait construire un quay, s'il donne plus d'étendue aux magazins, et s'il y attire les étrangers par des primes et par la liberté* [642]».

Le prince Potemkine et Catherine II souhaitent également redonner à Taganrog sa fonction militaire pétrovienne en y réimplantant des éléments de la flotte d'Azov, ainsi que des chantiers navals. Toutefois, le peu de fonds offert par le port pousse vite les dirigeants russes à reconsidérer leurs plans, et dès la fin des années 1770. En effet, « *База в Азовском море была слишком удалена от театра военных действый, а ее верфи могли строить толко небольшие суда* [643]». Aussi, le destin de base navale de Taganrog semble s'éloigner et se retrouve ultérieurement scellé par l'édification de la citadelle navale de Sébastopol, comme nous le verrons dans la partie suivante. Dès 1776, les douanes sont transférées de Temernik, future Rostov-sur-le-Don, vers Taganrog, et 8 ans plus tard, en 1784, le port compte 3 000 habitants[644], et en 1803, la population s'élève à 6 000 habitants[645].

[641] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, p. 116.
[642] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], ff. 74-75.
[643] « *La base dans la mer d'Azov était un peu trop éloignée du théâtre de la guerre, et ses chantiers navals ne pouvaient construire que des petits navires* ». Voir Сергей В. Потрашков, *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op.cit.*, p. 163.
[644] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 79.
[645] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 280.

Plan de Taganrog au début du XIXe siècle



Source : Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.,* p. 112.

Les réformes et les investissements appelés de ses vœux par Legendre sont entrepris quelques années plus tard par l'empereur Alexandre Ier[646]. Au tout début du XIXe siècle, Alexandre Ier souhaite en effet élever Taganrog au rang des principaux ports commerciaux russes de la mer Noire. Il se lance par conséquent dans des réformes qui doivent conduire à de profonds changements censés conférer à la ville une place de premier ordre dans le négoce pontique. Et pour cause, toutes les sources que nous avons étudiées décrivent le site de Taganrog comme une place idéale, une « *position* […] *très favorable au commerce, parce qu'elle est le débouché de plusieurs provinces russes* [647]». Les marchandises arrivent en effet de Sibérie via la Volga puis, après transbordement, par le Don, du côté de Rostov sur le Don, elles descendent jusqu'à la mer d'Azov et à Taganrog. L'intuition de Pierre le Grand quant aux perspectives commerciales offertes par le développement d'un port sur le site de la ville

[646] Alexandre Ier de Russie (1777-1825) règne sur l'Empire russe de 1801 à 1825.
[647] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.,* pp. 119-120.

semblait de fait bien fondée. L'emplacement de Taganrog, à proximité du débouché du Don sur les eaux duquel sont acheminés le cuivre, le fer, le bois de construction, des peaux en provenance de la Sibérie, ainsi que du caviar en provenance de la mer Caspienne, lui permet de capter ce trafic, et de le réexpédier en Méditerranée, vers les Echelles, via les Détroits. La proximité immédiate des plaines céréalières du Sud de la Russie constitue également un atout non négligeable. Comme le précise le Marquis de Castelnau, « *Les blés et les fers composent les principaux articles de ce commerce. La destination des blés est pour les mêmes échelles que ceux d'Odessa. Il n'en est pas de même du seigle, de l'orge et des menus grains, dont Taganrog et dépourvu* [648]». En 1803, Paultre, un autre auteur français que nous avons déjà évoqué, écrit dans ses relations de voyage que « *presque tout le commerce de la mer d'Azof se fait à Taganrok* [649]», preuve que la volonté du tsar de développer la ville trouve un puissant relai dans une situation géographique déjà avantageuse. D'après Jean de Reuilly, en 1803, ce ne sont pas moins de 200 vaisseaux qui entrent dans le port de Taganrog[650].

Jusqu'à l'éclatement de la guerre russo-turque de 1787, le volume des échanges à Taganrog ne cesse de croître, faisant de son port la première place marchande du commerce russe en mer d'Azov et en mer Noire, comme le démontre le tableau suivant :

L'accroissement du volume des échanges commerciaux à Taganrog (1783-1786)

Année	**Taganrog**		**Kherson**		**Crimée**	
	Roubles	%	Roubles	%	Roubles	%
Exportations						
1783	251 276	72,4%	73 417	21%	23 171	6,6%
Importations						
1784	179 637	59,2%	59 274	19 ,6%	64 346	21,2%
1785	257 771	61,4%	83 382	19,8%	78 622	18,7%
1786	*218 550	51,2%	*121 853	28,9%	*87 086	19,9%

Source : Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 107. Note : pour l'année 1786, la source s'arrête au mois d'août.

[648] *Ibid*.
[649] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 273.
[650] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 280.

La tendance s'inverse à partir du début des années 1790. En 1793, les exportations méridionales russes se répartissent encore équitablement entre les ports de la façade de l'actuelle Ukraine (36%), ceux de Crimée (30%) et Taganrog (33%). C'est la fondation d'Odessa qui marque un tournant dans la mesure où cette place capte progressivement l'essentiel du commerce russe en mer Noire au détriment de places criméennes. Taganrog toutefois se maintient correctement puisque c'est par cette place que transitent 75% des exportations russes dans le bassin pontique en 1800, et encore 39% en 1805[651].

Il convient ici d'évoquer brièvement la nature des marchandises négociées à Taganrog. Outre les marchandises précitées, nous trouvons des premiers éléments de réponse dans document intitulé *Mémoire sur les rapports commerciaux de Taganrog* rédigé au début des années 1800 par un observateur anonyme français. Il arrive ainsi de l'intérieur des terres via les cours d'eau « *du beurre et des graines* […]. *Les toiles à voiles des Gouvernements intérieurs de la Russie, les chanvres, les lins très abondants, surtout dans les Gouvernements de Penza, de Nijni-Novgorod, et de Voronezh ont un trajet bien moindre à faire pour descendre par quelques rivières secondaires, jusqu'au Don* [652]». A ces marchandises, il faut ajouter les exportations de cuirs, de chandelle, de fourrures et celles de laine. La Volga et ses rives fournissent également des richesses que l'on retrouve à Taganrog : de l'huile, de la colle de poisson, du caviar et des suifs, essentiellement. Enfin, la mer d'Azov et l'embouchure du Don fournissent également des produits issus de la pêche, parmi lesquels le poisson séché semble occuper une place importante[653].

Toutefois, le fer demeure l'une des principales marchandises exportées à partir de Taganrog avec le blé. Si les céréales constituent le cœur des exportations russes à partir des ports de Kherson et surtout d'Odessa, le fer occupe une place au moins aussi importante pour Taganrog. En 1793, le blé occupe la première place des marchandises exportées depuis Taganrog en valeur avec 89 573 roubles argent, devant le blé (82 615 roubles argent). Viennent ensuite par ordre d'importance le caviar, le beurre, le suif, les cordages et les cuirs. En 1813, la valeur des exportations de blé est passée à 437 087 roubles argent et celle du fer à 256 295 roubles argent. Même si les exportations de fer russe tendent clairement à diminuer au cours du XIXe siècle, passant de 566 855 roubles argent pour la période 1814-1820 à

[651] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 150.
[652] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères, BB7 5 : Russie, Mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), *Mémoire sur les rapports commerciaux de Taganrog*.
[653] « *La quantité de poisson péchée dans la mer d'Azof est réellement étonnante : on expédie ce poisson, lorsqu'il a été séché, dans tout le midi de la Russie* », Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit.*, pp. 112-113.

141.395 roubles argent pour les années 1856-1861, c'est bien la place de Taganrog qui capte l'essentiel de ce commerce. Près de 87,2% du fer russe exporté par la mer Noire transitent par ce port pour la période 1814-1820, et encore 83,7% pour les années 1846-1853. Toutefois, à l'échelle de la Russie, les exportations de fer via la mer Noire restent faibles, et leur diminution au cours du XIXe siècle tend même à les rendre marginales. Tandis qu'en 1800-1801 près de 25% du fer russe vendu à l'étranger transitaient par les ports de la mer Noire, cette valeur tombe à 6,4% pour la période 1814-1820. Ce chiffre devient symbolique pour la période 1856-1860 puisque seul 0,3% du fer russe exporté transite par le bassin pontique[654].
Si Taganrog capte une part non négligeable du commerce d'exportation russe de la mer Noire, le port reçoit également nombre de denrées en provenance de Méditerranée, surtout celles produites dans l'Empire ottoman. Le voyageur britannique résume ainsi en quelques lignes les principaux types de marchandises qui arrivent sur les quais de Taganrog depuis la Turquie :

« *Taganrock reçoit des Etats ottomans une grande quantité de fruits, tels que des figues, des raisins, des oranges, des vins grecs de l'Archipel, de l'encens, du café, des soieries, des schalls, du tabac et des pierres précieuses* [655]».

D'après l'étude réalisée par Jean-Louis Van Regermorter pour la période qui va de 1793 à 1813, ce sont les vins qui occupent la première place avec une valeur de 627 000 roubles argent, devant l'huile (245 683 roubles argent) les raisins secs (102 549 roubles argent) et l'encens (38 525). Pour l'année 1793, cet ordre d'importance reste identique même si les valeurs ont diminué[656].

Les Grecs ont en effet pris l'habitude de fréquenter Taganrog dès que Pierre le Grand a fondé la ville, et ils poursuivent leur négoce avec la Petite Russie à travers ce port y compris durant la période ottomane. Plus tard, lorsque Taganrog redevient russe, l'installation d'une colonie arménienne à proximité impulse un nouveau dynamisme à la cité, tandis que les Grecs y poursuivent leurs activités. Toutefois, au début du XIXe siècle, la population de la ville ne dépasse guère les cinq mille habitants, un peu plus de sept mille six cents pour le marquis de Castelnau[657], même elle double lors de la période propice au commerce, ou encore lors des

[654] Pour toutes ces données, voir Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 148 et p. 157, et t. 2, p. 295.
[655] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 113.
[656] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 157.
[657] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, p. 119.

foires qui se tiennent trois fois l'an dans la cité[658]. Les marchands russes viennent de Moscou, de Nijni-Novgorod, de Poltava, de Kharkov, de Toula, de Koursk et de Rostov pour participer à ces grandes rencontres commerçantes qui tiennent une place essentielle dans la dynamique de développement de Taganrog[659]. Les principales marchandises achetées et vendues lors de ces foires sont les produits manufacturés : la soie, le lin, la porcelaine chinoise…qui s'échangent au bazar, la principale place commerçante de la cité. La population de la ville est composée en majorité de marchands, ces derniers étant issus de nombreuses nations. A Taganrog, il est ainsi possible croiser au détour des rues de la ville, au début du XIXe siècle, des Russes bien sûr, des Grecs et des Arméniens comme nous l'avons évoqué, mais également des Tartares Nogaïs, des Kalmouks, des Cosaques, des Allemands, des Polonais, des Français, des Britanniques, des Turcs, des Italiens, des Prussiens et des Hongrois[660]. Le négoce attire non seulement des marchands, mais également d'autres professions qui trouvent à Taganrog de l'activité, toujours en rapport avec le commerce. Le transport des cargaisons est ainsi assuré par des voituriers, tandis que d'autres se sont spécialisés dans la fourniture de chariots pour décharger ou charger les navires. Des allèges sont également louées pour transporter les marchandises à bord des navires à fort tonnage qui mouillent au large de Taganrog à cause des bas-fonds[661]. Ainsi, certains ont su tirer parti du peu de profondeur du havre de Taganrog en offrant aux marchands des services de transbordement de charges.

Ceux qui se sont érigés en intermédiaires privilégiés dans le commerce depuis et vers Taganrog sont, nous l'avons évoqué, les Grecs. Les marchands de la République Ioniennes, ceux de Rhodes et de Candie ont rapidement été suivis par les Italiens, surtout les Vénitiens, les Ragusains et les Napolitains. Si le projet de Pierre le Grand de bâtir un nouveau port de commerce russe sur la mer d'Azov semble en voie d'aboutir, l'énergie du tsar n'a en revanche pas suffit à impulser un dynamisme suffisant pour donner à certains de ses sujets la fibre commerciale. A Taganrog, en tous les cas, « *les étrangers font seuls le commerce* [662]», on ne trouve guère de maisons de négoce russe en ce début de XIXe siècle. La France également s'intéresse à Taganrog, non seulement pour le commerce des marchandises que nous avons

[658] « *Taganrog a trois foires dans l'année : la première se tient le premier du mois de mai, la seconde et la principale, le 30 août ; et la troisième, le 18 novembre* », Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 112.
[659] А. П. Пронштейн (dir.), *Таганрог*, Ростов-на-Дону, Ростовское книжное издательство, 1977, Глава II : « Крупнейший внешнеторговый порт Приазовья » (A. P. Pronchtein, *Taganrog*, Rostov-sur-le-Don, Editions des livres de Rostov, 1997, voir partie 2 : « Le plus grand port de commerce de la mer d'Azov »).
[660] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 129.
[661] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, p. 120.
[662] *Ibid*., p. 119.

évoqué, mais aussi pour diversifier son approvisionnement en munition navale. Jusqu'au début des années 1800, les ports militaires français sont alimentés en munitions navales qui leur parviennent essentiellement par la route du Nord. Or, les conflits à répétition avec la Grande-Bretagne compromettent ces échanges, et la France s'oriente donc vers d'autres possibilités, dont la route méridionale fait partie. Comme le précise l'auteur du mémoire sur l'état du commerce de Taganrog, « *les ports militaires de Toulon, ceux de Naples, de Venise, de Gênes et de Corfou qui ne pouvaient s'en approvisionner que par la route du Nord, pourront l'être plus avantageusement, plus brièvement et avec plus de sureté par celle-ci située au Midi* [663]».

Dès 1802, Alexandre Ier attribue ainsi à Taganrog un gouverneur particulier qui, à partir de 1807, voit ses pouvoirs étendus aux territoires des villes voisines et commerçantes de Nakhitchevan, Rostov et Marioupol. Ce gouverneur a notamment autorité sur les douanes de toutes ces places et par ailleurs, une chambre d'escompte, une bourse, un hôpital, un lazaret et une église catholique sont bâtis[664]. Outil indispensable dans le fonctionnement d'un port de commerce, les douanes ont été installées à Taganrog dès 1776. En 1805, leurs pouvoirs sont élargis aux territoires des villes de Kertch, Marioupol, Berdiansk et Rostov.

Les édifices les plus récents et les plus beaux se situent dans ses faubourgs, la citadelle n'abritant qu'*« un misérable village plein de ruines ; on y voit des vestiges d'ouvrages très considérables qui ont été entièrement abandonnés* [665]». La ville est globalement divisée en trois quartiers : l'ancienne forteresse qui abrite les habitations, souvent en ruines, de l'ancien village, les faubourgs, constitués de nouveaux bâtiments, et le quartier des magasins. Lorsque le marquis de Castelnau traverse Taganrog au début des années 1800, il compte en tout près de deux mille édifices dans la ville[666]. Pour le commerce, un lazaret a été bâti, de même que des entrepôts où sont stockées les marchandises russes en attente d'être chargées. En 1806, la ville reçoit le droit de stocker également des marchandises étrangères. Néanmoins, le passage par Taganrog coûte encore cher aux marchands. Il coûte cher d'abord en raison de cette étape supplémentaire de transbordement des marchandises sur des petits navires à fond plat, ensuite, comme le précise l'auteur du mémoire sur le commerce de ce port, « *les droits établis sur la plupart des marchandises sont excessifs ; il faut les acquitter tout de suite, et avoir*

[663] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères, BB7 5 : Russie, Mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), *Mémoire sur les rapports commerciaux de Taganrog.*
[664] *Ibid*., pp. 116-117.
[665] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 110.
[666] *Ibid*., p. 117

conséquemment leur valeur toute prête [667]». Par ailleurs, la pauvreté du tissu financier russe en général, et en Russie méridionale en particulier, complique encore les transactions puisqu'il n'existe presqu'aucun établissements en mesure d'acheter comptant. Les marchands étrangers doivent donc vendre à crédit. Toutefois, l'établissement progressif de comptoirs d'anticipation au cours des années 1800 permet d'atténuer ce handicap, d'autant plus que dès 1808, Taganrog abrite un tribunal de commerce dont la juridiction s'étend également aux villes de Marioupol, Nakhitchevan et Rostov. Par ailleurs, le gouvernement russe établit un Gouverneur indépendant à Taganrog dans la seconde moitié des années 1800 qui dispose des mêmes pouvoirs que ceux du Gouverneur militaire de la Tauride situé à Odessa[668].

Quel est le volume du commerce à Taganrog au début des années 1800 ? Les dispositions prises par Alexandre Ier ont-elles porté leurs fruits ? Nous n'avons trouvé que peu d'informations précises et chiffrées sur la valeur de ce négoce. Tout au plus, il est possible d'affirmer que le trafic à Taganrog attire des milliers de chariots qui arrivent de l'intérieur des terres « *dès que les premiers vaisseaux de la mer Noire viennent à paraître* [669]». Durant la quarantaine que subissent ces navires et leurs équipages, les steppes qui environnent la ville se remplissent de ces chariots dont le nombre augmente jusqu'à six mille, dont la moitié viennent d'Ukraine. Néanmoins, le chiffre d'affaire du port augmente régulièrement et progressivement à partir de la fin des années 1770 jusqu'à la première moitié du XIXe siècle. Il s'élève ainsi à 391 000 roubles pour la période 1775-1777, et en 1825, Taganrog exporte pour 4 902 000 roubles de valeurs marchandes, tout en important pour un peu plus de 3 millions de roubles de marchandises. La balance commerciale du port se retrouve donc largement excédentaire de presque 2 millions de roubles. Trente-cinq ans plus tard, en 1860, le montant des exportations expédiées depuis le port s'élève à plus 7 340 000 roubles tandis que plus de 900 navires issus de 20 nations différentes entrent à Taganrog et que 928 en sortent à destination de ports étrangers[670]. La guerre de Crimée interrompt les échanges commerciaux ; les Anglo-français, bloqués devant Sébastopol, pénètrent en mer d'Azov afin d'empêcher le ravitaillement en grain de la ville assiégée. Au mois de mai 1855,

---

[667] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères, BB7 5 : Russie, Mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), *Mémoire sur les rapports commerciaux de Taganrog.*

[668] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4, Lettre du Consul de France à Caffa à l'ambassadeur de France à Constantinople, 3 octobre 1809.

[669] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 110.

[670] Au cours de l'année 1825, ce sont 212 navires qui sont entrés dans le port de Taganrog tandis que 217 l'ont quitté pour gagner des ports étrangers. Voir А. П. Пронштейн (dir.), *Таганрог*, (A. P. Pronchtein, *Taganrog*), *op. cit.*

une escadre franco-britannique fait ainsi irruption en mer d'Azov, et vient mouiller au large de Taganrog le 22 du mois. Bien qu'à cette date la ville ait perdu toute fonction militaire au profit des activités commerciales, elle fut bombardée devant le refus de ses habitants de se rendre sans résistance. Le port de Taganrog subit en particulier de nombreux dommages suite à ces bombardements.

Au lendemain de la guerre, les années 1860 constituent l'apogée de la ville qui est alors le premier port marchand russe méridional, juste devant Odessa. La ville compte à cette date une peu plus de 400 établissements de commerce, magasins et boutiques, en plus des bazars qui demeurent des lieux de ventes très dynamiques. L'importance de la place de Taganrog en 1860 peut être évaluée à l'aune des représentations consulaires qui s'y trouvent alors : la ville abrite à cette date 16 consulats, vice-consulats et agences consulaires[671], et sa population s'élève alors à près de 18 000 habitants.

Toutefois, le handicap évoqué auparavant, lié au peu de profondeur du havre de Taganrog, ainsi que le cruel manque d'eau douce, compromet à moyen terme l'expansion de l'activité commerciale du port. « *Nulle autre position dans le midi de la Russie ne serait en effet plus favorable pour le commerce* [672]» que Taganrog si seulement son port était plus profond. Le voyageur britannique juge même le potentiel commercial de Taganrog supérieur à celui des toutes nouvelles places d'Odessa et de Kherson, bien trop éloignées des lieux de productions. Quant au marquis de Castelnau, il estime, dans un récit qu'il laisse suite à sa traversée de la région au début des années 1800, que « *après Odessa, Taganrog est, de toute les villes de la Nouvelle-Russie, celle qui mérite le plus d'attention* [673]». Envisager une concurrence entre Odessa et Taganrog apparaît comme hors de propos dans la mesure où le négoce russe en mer Noire en est à ses balbutiements au début du XIXe siècle. La Russie a alors d'une part tout intérêt à développer des interfaces portuaires pour développer son commerce méridionale, et d'autre part, Odessa et Taganrog sont suffisamment éloignées l'une de l'autre, et possèdent chacune ses propres sources d'approvisionnement pour que le peu de concurrence qui existe entre les deux ne leur nuise pas. Au contraire, l'émulation commerciale ne peut à ce moment que contribuer au dynamisme des échanges en Nouvelle-Russie. Toutefois, à moyen terme, le développement de Taganrog ne peut que se trouver entravé par les bas-fonds qui caractérisent son havre, et par les frais que les opérations de transbordement

[671] Les représentations consulaires sont celles de la Grande-Bretagne, de la France, de la Grèce, de la Prusse, de la Turquie, d'Oldenburg, de l'Autriche, de la Belgique, de Naples, de Rome, de la Hollande, de l'Espagne, de Parme, du Portugal, de Sardaigne, de Suède, de Norvège, de Toscane et de Mecklenburg. *Ibid*.
[672] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit*., p. 110.
[673] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie*, *op. cit.*, pp. 112-113.

occasionnent, et qui se répercutent sur le prix des marchandises. Enfin, le trajet depuis les Détroits jusqu'à la mer d'Azov offre globalement une navigation plus longue et moins sûre que celui qui conduit à Odessa.

Néanmoins, Taganrog bénéficie d'investissements réalisés par le gouvernement impérial dès le début du XIXe siècle, et qui sont censés en faire une plaque tournante du commerce pontique russe. Afin de pallier le peu de profondeur du port, le gouvernement russe lance des études concernant le réaménagement du port dès les années 1840. Le dragage du havre ainsi que le développement du cabotage apparaissent comme les solutions les moins coûteuses. Cependant, dans la seconde moitié du XIXe siècle, des projets plus ambitieux voient le jour. Au cours des années 1880, le gouvernement russe envisage ainsi de construire un port en eaux profondes dans le voisinage de Taganrog. Dans une lettre qu'il adresse au président du Conseil au mois d'avril 1894, le consul de France en poste à Odessa évoque les travaux auxquels réfléchissent les autorités russes :

« *L'importance croissante de la rade de Taganrog, au point de vue commercial, avait depuis longtemps attiré l'attention du monde des affaires et du gouvernement sur la nécessité d'y creuser un port en eau profonde et de la relier à la station du chemin de fer au moyen d'une voie ferrée à construire sur une jetée longue de 10 verstes. C'est en 1883 que ce projet, vague jusqu'alors, a pris corps* […][674] ».

Ces investissements doivent aboutir, sur le long terme, à la diminution des frais de chargements et de déchargements qui grèvent notamment le prix du grain. Toutefois, devant le risque de voir s'établir une place de commerce parallèle, qui évoluerait en toute autonomie et s'affranchirait de Taganrog, le projet est annulé par les autorités russes, au détriment de l'intérêt général « *qui avait pour but de donner de grandes facilités au commerce d'exportation de la mer d'Azoff* [675]». En 1894, elles envisagent en revanche de construire un chenal de 20 pieds de profondeur[676] qui relierait la ville à la rade, avec pour objectif de favoriser le développement du commerce d'exportation du blé et du fer, qui sont alors les deux principales marchandises vendues à Taganrog. Le projet, débattu en commission, réunie à Saint-Pétersbourg par le ministre russe des voies de communication, doit donner au port les possibilités de répondre à l'intérêt croissant que lui porte le commerce international. Comme

[674] MAE, CADC, Correspondance consulaire et commerciale, 1793-1901, Odessa, 1888-1895, Lettre n° 28 du consul de France à Odessa au président du Conseil, 14 avril 1894, f. 331.
[675] *Ibid*., f. 332.
[676] Soit un peu plus de 6 mètres.

le précise le consul de France à Odessa, « *le port de Taganrog* […] *se trouve l'intermédiaire commercial naturel entre le Caucase et les pays du Sud Est de la Russie* […] *ainsi qu'entre les pays du Nord et de l'Ouest* [677]». On le voit, Taganrog tient encore une place essentielle dans le commerce russe méridional en cette fin de XIXe siècle.

***

Taganrog trouve sa place dans le projet pétrovien de désenclavement géographique en cristallisant les premières ambitions navales russes en mer d'Azov. Alexandre Ier meurt à Taganrog à 1825, dans une ville fondée par Pierre le Grand, et à laquelle il donne les premières armes nécessaires à son rayonnement commercial. Bien que Taganrog fût d'abord envisagée par le premier des empereurs russes comme un point d'appui militaire pour ses futures campagnes dans le bassin pontique, son avenir s'oriente rapidement vers le commerce. A cela, deux raisons principales : sa situation privilégiée d'abord, sur l'embouchure du Don, à la croisée des routes qui mènent au Sud-Est de la Russie, en Méditerranée, au Sud de l'Europe, et au débouché des routes asiatiques. Cette situation de carrefour, avec un arrière-pays riche, confère à Taganrog un destin commercial que le port ne semble malheureusement pas en mesure d'assumer en raison du peu de profondeur de son havre, et des difficultés de navigation occasionnées par le climat sur la mer d'Azov. Seconde raison qui oriente la destinée commerciale de Taganrog : l'ouverture de la mer Noire à la Marine de Russie et l'annexion de la Crimée. La possession de la péninsule donne aux Russes la maîtrise du Détroit de Kertch tout en lui procurant le plus beau port en eaux profondes de la mer Noire, Sébastopol. Dès 1816, le renforcement des positions russes en mer Noire à travers l'édification de nouveaux ports en Crimée et sur les côtes de l'actuelle Ukraine conduit le gouvernement russe à retirer à Taganrog toute fonction militaire. Seul un représentant de l'Amirauté (адмиралтейский комиссионер) demeure dans ce port pour superviser l'approvisionnement en fer de Sibérie à destination des chantiers navals de Kherson et Nikolaïev[678]. Par ailleurs, l'annexion de la Crimée se traduit par un déplacement du centre de gravité des intérêts régionaux russes qui migrent de la rive Nord du bassin pontique vers sa rive Sud. Les navires de guerre à fort tonnage et à fort tirant d'eau qui sillonnaient avec

[677] MAE, CADC, Correspondance consulaire et commerciale, 1793-1901, Odessa, 1888-1895, Lettre n° 28 du consul de France à Odessa au président du Conseil, 14 avril 1894, ff. 333-334.
[678] Феодосий Федорович Веселаго, *Краткая история русского флота*, Москва, Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939 (Théodose Fédorovicth Vecelago, *Une brève histoire de la flotte russe*, Moscou, Editions navales, Commissariat du Peuple aux forces navales de l'URSS, 1939). Consultable sur: http://militera.lib.ru/h/veselago_ff/15.html .

difficulté la mer d'Azov, lorsqu'elle n'était pas prise par les glaces, peuvent en outre mouiller dans les ports criméens.

2) Azov : le verrou turc à l'expansion russe vers le Sud

Tout comme Théodosie, l'antique Tanaïs est à ses origines une colonie ionienne, fondée au VIIe siècle avant notre ère. La cité porte plusieurs noms au cours de son histoire : les Vénitiens, qui s'y installent au Moyen-Age, la nomme La Tana, les Ottomans lui attribuent plus tard le nom de Azaq, et les Russes, celui d'Azov.
La cité est sise sur la rive gauche du Don, à proximité immédiate de son estuaire et de la mer d'Azov. La Tana a été bâtie à l'endroit le moins marécageux de l'estuaire du Don. Edward-Daniel Clarke traverse la cité lors de son périple, voici la description qu'il livre du site sur lequel a été érigé le port :

« *Azof est en effet le seul point voisin de la rivière sur lequel il soit possible de bâtir ; tout le terrain des environs n'est qu'un marais, et les roseaux qui y croisent sont annuellement inondés* [679]».

Au-delà de l'estuaire, l'arrière-pays méridional et oriental de La Tana est essentiellement constitué de steppes désertiques hostiles, tandis qu'au Nord se trouve « *un vaste marécage, plein d'eau et de fondrières profondes*[680] ». Le Don se jette dans la mer qui donne son nom à la cité lorsque les Russes s'y installent. Nous l'avons évoqué lorsque nous nous sommes intéressés à Taganrog, cette mer est hostile et nourrit les craintes de ceux qui la traversent. Elle n'est praticable que six mois de l'année à cause des glaces, les tempêtes y sont fréquentes et occasionnent jusqu'à neuf fois plus de naufrage qu'en Méditerranée en raison des bas-fonds[681]. En outre, le passage qui y conduit, emprunte obligatoirement le détroit de Kertch, long de 3 kilomètres, dont la profondeur maximale ne dépasse guère les 7 mètres. Comme l'évoque Edward-Daniel Clarke, « *La mer est si basse près de Taganrock, que les vaisseaux en quarantaine doivent demeurer en panne à une distance de quinze verstes, et que les bâtiments tirant de huit à dix pieds d'eau ne peuvent pas approcher plus près de la ville*

[679] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 96.
[680] *Ibid*.
[681] Rappelons ici que la mer d'Azov a une profondeur maximale de 10 mètres.

pour y faire leur chargement [682]». Néanmoins, les activités marchandes s'y développent et s'insèrent pleinement dans les circuits du négoce méditerranéen.

Ainsi, les Vénitiens, lorsqu'ils développent leurs activités en mer Noire dès la fin des années 1270 et au cours des années 1280, fondent des comptoirs à Trébizonde[683] et Soldaïa[684], et également dans la cité de La Tana. L'intérêt qu'ils trouvent au site de cette dernière cité est probablement le même que celui que lui trouvaient en leur temps les Grecs : sur l'estuaire du Don, La Tana se trouve près des steppes russes, non loin de la Volga, et constitue à ce titre un excellent débouché pour les marchandises arrivant par route terrestre de l'Extrême-Orient et du Nord. En novembre 1333, les Vénitiens obtiennent des Mongols de la Horde d'or le droit d'ouvrir un consulat à La Tana[685], mais ne peuvent édifier de fortifications, ce qui les oblige, en cas d'attaque, à se réfugier dans le comptoir génois de Caffa, à huit longues journées de navigation. En 1395, le cité est attaquée et réduite en cendres par les troupes de Tamerlan qui massacrent également les Italiens qui s'y trouvent. Au cours des années 1400 et 1410, La Tana subit régulièrement des assauts de cavaliers des steppes. L'activité commerciale ne peut y reprendre qu'au début des années 1420. Malgré la menace génoise et celle venues des steppes sur le comptoir vénitien, le négoce des Vénitiens à La Tana se développe. Durant l'Antiquité, les Grecs de Tanaïs se livraient au commerce du poisson salé, du bétail, des esclaves et du chanvre[686]. Les navires vénitiens quant à eux « *apportent du vin, de l'ambre, de l'étain et des tissus et repartent chargés de sel, de grains, de poissons salés et de caviar comme de fourrures et d'esclaves. Le commerce des chevaux tient une grande place à cette époque* […][687] ». Les esclaves sont Tcherkesses, Tatars et Russes. Pour les deux premiers, il arrive que les familles vendent leurs enfants pendant les périodes difficiles de famine. Les navires vénitiens quittent ainsi La Tana « *chargé*[s] *de femmes esclaves* [688]» à destination de l'Egypte et de l'Italie. En plus des Italiens, Vénitiens et Génois, les marchands grecs contribuent également au dynamisme du commerce pontique au Moyen-Age. Toutefois, à partir du milieu du XVe siècle, l'activité commerciale du comptoir semble ralentir, victime d'un contexte régional peu stable lié à la poussée ottomane qui fait planer une forte incertitude sur la pérennité même de La Tana. La chute de Constantinople en 1453 n'est que le prélude à

[682] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, pp. 106-107.
[683] Il s'agit d'un port de la rive Sud de la mer Noire aujourd'hui en Turquie.
[684] Cette vile s'appelle aujourd'hui Soudak et se trouve en Crimée.
[685] Bernard Doumerc, « Les Vénitiens à la Tana (Azov) au XVe siècle », *art. cit.*, p. 5.
[686] Werner Hilgemann, Hermann Kinder, *Atlas Historique*, Paris, Perrin, p. 100.
[687] Bernard Doumerc, « Les Vénitiens à la Tana (Azov) au XVe siècle », *art. cit.*, p. 10.
[688] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t.1, *op. cit.*, p. 356.

la fin des activités vénitiennes dans la mer d'Azov : les Italiens sont en effet contraints d'évacuer leur possession sur l'estuaire du Don en 1475[689].

Lorsque les Turcs se rendent maîtres de la région et vassalisent la rive Nord du Pont-Euxin, La Tana, devenue Azaq, passe sous l'administration directe du Sultan, tout comme Caffa, devenue Kefe, ainsi que Kozlow et Taman[690]. Conscients de la valeur stratégique d'Azaq, véritable verrou de la mer d'Azov pour toute force descendant le Don, les Turcs fortifient la place.

Ce verrou fortifié, Russes et Ottomans se le disputent pendant des décennies. La première tentative de s'emparer de la place n'est pas menée par les Russes, bien que ces derniers récupèrent malgré eux, et pour très peu de temps, la place. Ce sont les Cosaques du Don qui, sous le règne de Michel Ier Romanov[691], prennent l'initiative de s'emparer d'Azaq en 1637. Ils conservent la ville plusieurs années, repoussent les armées et navires turcs venus les chasser, résistent à plusieurs mois de siège, et offre la ville au Grand-Duc de Moscou en 1641. Le tsar Michel, conscient de la valeur de ce « cadeau empoisonné » soumet l'année suivante la question au *zemski sobor*, l'assemblée représentative moscovite. Nobles et marchands s'affrontent autour de l'opportunité de posséder une telle place, si éloignée du centre de la Moscovie. Michel Ier tranche et décline l'offre des Cosaques qui sont contraints d'abandonner Azaq qui retourne sous souveraineté turque[692]. Conséquence de la cuisante défaite infligée par les Cosaques, le sultan Mehmet IV lance dès 1663 des travaux de fortification censés augmenter les capacités défensives d'Azaq. Les protections concernent d'abord les approches terrestres de la ville. Les Ottomans édifient ainsi une forteresse de forme octogonale dont ils renforcent la position par des bastions et des fossés ainsi que des remblais. Afin de se prémunir des attaques en provenance du fleuve menées par des navires cosaques, les Turcs construisent à proximité d'Azaq deux tours de guets de part et d'autre de la rive. Entre ces tours se trouve le Don au-dessus duquel sont tendues trois chaînes en fer, et au fond duquel sont posés des pieux, enfoncés dans le lit de la rivière. Les tours sont dotées chacune de 15 à 21 bouches à feu. Enfin, non loin, s'élevait le fort Loutine, un ouvrage octogonal situé sur le confluent du Don[693].

---

[689] *Ibid*.

[690] Sophie Dascalopoulos, Nicolas Vernicos, « Les Grecs en Russie », http://www.archive.gr/news.php?readmore=181 .

[691] Michel Ier Romanov (1596-1645) règne sur la Moscovie entre 1613 et 1645.

[692] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, pp. 195-196.

[693] Irina et Dimitri Gouzevitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 549.

Il faut attendre 1694 et les débuts du règne personnel de Pierre le Grand pour voir la Russie s'intéresser de nouveau aux affaires de la mer Noire et à Azov. Le tsar se lance l'année suivante dans une vaste campagne dirigée contre l'Empire ottoman dont le premier objectif est la prise d'Azov. La première tentative échoue car la cité, assiégée par les Russes, est ravitaillée par les Turcs par la mer. Pierre Ier profite donc de l'hiver pour construire une flotte plus haut sur le Don, à Voronej, où des chantiers navals existent déjà pour avoir servi à la construction de modestes embarcations à fond plat sous le règne de Michel Ier. Les ouvriers, des paysans enrôlés de force, y construisent des galères, dont la première est baptisée *Principium*. Deux canonnières, une de 36 pièces, baptisée *Apôtre Pierre*, et une seconde de 34 canons, appelée *Apôtre Paul*, y sont également mises à l'eau[694]. Les constructions, entreprises à l'automne 1695 aux chantiers navals de Voronej par près de 26 000 hommes, aboutissent au mois de mai 1696 à l'édification de la première flotte russe forte de près de 30 navires de haut bord et d'un millier de péniches de transport[695].

Les opérations de siège reprennent sous les murs d'Azov au mois de mai 1696, et la ville se rend au mois de juillet suivant. Le 14 juillet 1700, l'Empire ottoman et la Russie signent un traité de paix à Constantinople selon lequel les Russes conservent Azov et Taganrog, et reçoivent également le droit d'entretenir un ministre résident en Turquie[696]. Aussi, à compter de cette date, Azaq devient Azov. Dès 1696, Pierre le Grand y établit les chantiers navals Azovskoï qui donnent directement sur le Don, et, en accord avec la Douma des Boyards, il y déploie une garnison de huit mille hommes[697]. Les chantiers navals d'Azov constituent alors la principale place de maintenance pour les navires de la flottille d'Azov. Bien que disposant de capacités limitées, les chantiers navals d'Azov produisent néanmoins jusqu'en 1711 plus d'une vingtaine de bâtiments[698].

Azov ne demeure toutefois russe que pour quelques années. Attaqué par les Ottomans en 1711, le tsar se lance dans une campagne qu'il perd, encerclé sur le Prut, et contraint de signer une paix humiliante : il doit rendre tous les gains de 1700, et s'engager à ne plus entretenir une flotte méridionale. Néanmoins, Pierre le Grand a eu le temps d'apposer sa marque sur la ville durant les quinze années qui ont vu les Russes y exercer leur souveraineté.

---

[694] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 411. Précisément 23 galères et 4 brûlots pour les navires de haut bord. Henri Troyat, *Pierre le Grand*, Paris, Flammarion, 2000, p. 82.
[695] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, p. 242.
[696] *Ibid*., p. 244.
[697] Akhmed Akhmedovich Iskenderov, Donald J. Raleigh, *The Emperors and Empresses of Russia: …*, *op. cit.*, p. 13. Voir également Henri Troyat, *Pierre le Grand*, *op. cit.*, p. 83.
[698] On compte notamment un yacht, une bombarde, plusieurs brigantins et 10 chaloupes. Voir Вячеслав Анатольевич Красиков, *Неизвестная война Петра Великого* (Viatcheslav Anatolevitch Krassikov, *La guerre inconnue de Pierre le Grand*), *op. cit.*, p. 403.

La fortification d'abord : le tsar utilise les anciens murs turcs, mais il entend les compléter par des nouveaux édifices. Il confie les études à des ingénieurs autrichiens qui lui soumettent un projet dès le mois de juillet 1696. En plus des fortifications turques existant sur la rive sud du Don, à l'emplacement même de la ville, les ingénieurs proposent d'édifier une nouvelle forteresse en face, sur la rive Nord : le fort Saint-Pierre. Pierre Ier valide le projet et initie par la même occasion une nouvelle pratique dans l'art des fortifications en Russie : celle du fort autonome. Comme le précisent Irina et Dimitri Gouzévitch dans un ouvrage dirigé par Jean-Pierre Poussou, « *avec les tours de Novosserguievsk et le fort Loutine, Azov et le fort Saint-Pierre formaient déjà un secteur fortifié*[699]».

Nous l'avons évoqué : la flotte d'Azov est la première flotte russe de l'ère moderne. Ses premiers navires sortent des chantiers navals de Voronej en 1695 dans un contexte de crise : la guerre contre l'Empire ottoman, et la nécessité de prendre Azov au terme d'un siège terrestre et d'un blocus naval, le premier mené par la Russie dans son histoire. L'élaboration et la construction de ce premier outil naval se poursuit jusqu'en 1703, date à laquelle la Russie entre en guerre contre la Suède, ce qui contraint Pierre Ier à abandonner ses projets de flotte méridionale pour un temps seulement. Car, comme le rappelle l'écrivain Henri Troyat, le tsar a toujours d'ambitieux projets méridionaux

« *Si, pour la plupart de ses compagnons, la prise d'Azov marque une conclusion heureuse, pour lui, il ne s'agit que d'un épisode de la guerre contre la Turquie. L'accès de la mer Noire reste fermé, le passage du détroit de Kertch est défendu par des forteresses turques. Il faut donc accélérer le construction des bateaux de guerre* […] [700]».

Les efforts sont en effet dignes des plus grands chantiers pétroviens puisque dès 1706, puis encore en 1709, la construction de navires est relancée sur la mer d'Azov. Les efforts des Russes ont porté leurs fruits : à la veille de la défaite du Prut, la flotte d'Azov compte près de 500 bâtiments appartenant à 15 classes, dont 35 navires à deux bords, 48 vaisseaux à un bord, 23 frégates, 7 navires de reconnaissance, 10 bombardiers, 9 brûlots, 11 yachts, 10 galiotes, 200 brigantines, 70 canots, une tartane, 4 petites embarcations et 70 grandes barques[701]. La défaite de Pierre le Grand face aux armées turques en 1711 annihile les espoirs méridionaux

[699] Irina et Dimitri Gouzevitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 550.
[700] Henri Troyat, *Pierre le Grand*, *op. cit.*, p. 85.
[701] Irina et Dimitri Gouzevitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 528.

du tsar. L'année suivante, les Russes évacuent Azov, et avec la perte de cette cité, leur première flotte de guerre disparaît de la mer d'Azov[702].

Azov redevient turque en 1711, et le reste jusqu'au traité de Belgrade de 1739. La guerre qui a opposé une nouvelle fois la Russie à l'Empire ottoman a vu les troupes russes du tsar emmenées par le général Münnich remporter de nombreuses victoires sur les armées du Sultan, et s'emparer notamment d'Azov. Cependant, les termes du traité de Belgrade ne reflètent pas la physionomie du conflit, la diplomatie française ayant efficacement appuyé la partie ottomane : la Russie doit se contenter de « *gains très modestes* […] *: la partie des steppes entre le Donets et le Boug, et le droit de conserver Azov* […] *à condition de raser les fortifications et de promettre de ne pas reconstruire de flotte sur mer Noire* [703]». Le traité de Kutchuk-Kaïnardji signé en 1774 ne fait que renforcer les positions des Russes qui contrôlent déjà Azov, bien qu'ils ne puissent toujours pas entretenir de flotte de guerre en mer Noire à cette date. En revanche, les chantiers navals Azovskoï, situés à Azov fonctionnent bien, mais les navires qu'ils produisent ne peuvent avoir de fort tirant d'eau à cause du peu de fond offert par le delta du Don et la mer d'Azov. Aussi, dès la fin des années 1770, « *Потемкин распорядилсяь, чтобы Азповскые верфи продолжали постойку фрегатов и мелких судов* [704]».

En cette fin de XVIIIe siècle, que représente Azov et dans quel état se trouve cette cité pour le contrôle de laquelle Russes et Ottomans se sont affrontés depuis des décennies ? Notre voyageur britannique, Edward-Daniel Clarke fait une étape à Azov dans le cadre de son voyage en Russie. Quelle n'est pas sa surprise lorsqu'il découvre cette cité fluviale dont il attendait beaucoup et au sujet de laquelle il s'était forgé une idée de forteresse inexpugnable, idée forgée d'ailleurs à travers les récits des conflits russo-turcs qu'il avait pu compulsés avant son périple. En place et lieu de cette forteresse, voici ce que notre voyageur trouve lorsqu'il arrive à Azov :

« *La vue d'Azof, après laquelle nous soupirions depuis si long-temps, s'offrit enfin à nos regards* […] *mais, sous les rapports militaires* […] *rien ne peut être plus misérable ni plus insignifiant que cette place. Le rôle qu'elle a joué dans les guerres entre la Russie et les*

[702] Voir *supra* le point consacré à Taganrog.
[703] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.*, p. 277.
[704] « *Potemkine donna l'ordre que les chantiers navals d'Azov ne construisent plus que des frégates et des petits navires* ». Сергей В. Потрашков, *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, Histoire de la flotte russe), *op. cit.*, p. 163.

Turcs lui a valu d'être distinguée sur nos cartes et par nos nouvellistes, quoique le dernier hameau du Kamschatka puisse aujourd'hui disputer d'importance avec elle[705] ».

La forteresse sur laquelle Pierre le Grand lança jadis ses armées, au sujet de laquelle les diplomates russes ont tant lutté lors des négociations passées ne semble plus en cette fin de XVIIIe siècle qu'être le fantôme de ce qu'elle fut. « *La garnison qui ne consiste qu'en quelques invalides qui ont fait leur temps. Les ouvrages de cette place, si l'on peut les appeler tels, tombent en ruines et ne couvrent que le bas du village* [706]». En traversant la ville, notre voyageur en visite le passé, distinguant les ruines des fortifications édifiées en leurs temps par les Turcs, et qui se résument alors à un simple mur envahi par la végétation. Le constat est celui d'une forteresse dont l'importance militaire semble avoir considérablement diminué en quelques années ; le fait que l'Empire russe soit alors maître du détroit de Kertch paraît avoir détourné le regard de Catherine II, puis celui de Paul Ier, d'Azov, tandis que ceux d'Alexandre Ier se tournent vers les possibilités offertes par Taganrog. Ce désintérêt se traduit également par un peuplement très limité de la ville : guère plus de cinquante maisons, logements de la garnison russe compris[707]. Le parallèle avec la vie des garnisons déployées au sein des présides espagnols édifiés au début du XVIe siècle sur la côte nord-africaine est saisissant. Arrêtons-nous sur ces quelques lignes que Fernand Braudel leur a consacrées :

« *La vie des présides ne pouvait être que misérable. Près de l'eau, les vivres pourrissent, les hommes meurent de fièvre. Le soldat crève de fin à longueur d'année.* […] *Les garnisons vivent généralement comme des équipages de navires, non sans aléas* [708]».

Azov semble quant à elle en proie à l'indolence et à la misère la plus évidente ; la ville dispose à peine de provisions et d'eau potable. Les *présides* espagnols paraissaient certes mieux fortifiés, bien qu'Azov dispose d'une forteresse, toutefois, la vie des soldats stationnés dans ce bout du monde, au cœur de l'estuaire du Don, se caractérise par le même ennui et la même mélancolie. Edward-Daniel Clarke évoque ces hommes qui se plaignent à lui de l'ennui et de la tristesse de la vie qu'ils mènent à Azov. « *Ils sont, en effet, privés de tout rapport avec le genre humain : détestés des nations qui les entourent, la solitude profonde où ils vivent*

[705] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit.*, pp. 93-94.
[706] *Ibid*., p. 94.
[707] *Ibid*., p. 98.
[708] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 2, *op. cit.*, p. 186.

n'est interrompue par aucun genre d'agrément [709]». La monotonie de la vie, l'hostilité menaçante de l'arrière-pays, l'allure du soldat russe, misérable et démoralisé, tendent à faire d'Azov au début du XIXe siècle un *préside* russe pourtant édifié au cœur de la Nouvelle-Russie.

***

L'histoire d'Azov est ainsi intimement liée à celle de la flotte de la mer Noire. Devant la nécessité d'occuper tout le théâtre des opérations lors du siège de la ville, Pierre le Grand crée l'embryon de la flottille d'Azov, sœur ainée de la flotte russe de la mer Noire. Il met alors en œuvre l'une des premières opérations amphibies de l'histoire de la Marine russe. Conscient de la menace que représenterait l'essor d'une flotte adverse dans le Pont-Euxin, et fidèle à sa volonté de faire de la mer Noire un « lac » domestique, les Ottomans s'attachent à exiger l'engagement de la Russie à renoncer à toute forme de force navale en mer Noire. Ces exigences sont souvent liées au sort de la ville d'Azov, comme lors du traité de Belgrade en 1739. La prise d'Azov fait partie de ces étapes qui jonchent l'histoire du désenclavement géographique de la Russie. En faisant « sauter » le verrou turc sur l'embouchure du Don, l'Empire russe gagne un accès à la mer d'Azov, bientôt investie par sa flottille descendue du Don. Il s'agit d'une étape essentielle pour la Russie, prélude à l'annexion de la Crimée par Catherine II en 1783, à laquelle la flottille d'Azov participe. Une fois le détroit de Kertch aux mains des Russes, l'importance stratégique de la cité d'Azov diminue au profit de celle de Kertch et du détroit cimmérien qui verrouille l'accès à une mer désormais devenue un lac russe, la mer d'Azov.

3) Nikolaïev : le nouveau chantier naval russe dans le Sud

En apportant de nouvelles terres à la Russie, la victoire sur les Turcs de 1774 contribue à sécuriser un peu plus les positions russes sur la mer Noire tout en lui conférant plus de littoraux, et donc potentiellement, la possibilité d'y édifier des nouvelles infrastructures portuaires. Au mois de juillet 1789, en plein conflit russo-turc de 1787-1792, le prince

[709] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 98.

Potemkine fonde la ville de Nikolaïev[710], sur le confluent du l'Ingul et du Boug, ce dernier cours d'eau se jetant en aval dans les bouches du Dniepr. La nouvelle ville est bâtie sur la rive orientale du Boug, sur un site où le fleuve possède une largeur d'un peu plus de cinq kilomètres, à environ cinquante kilomètres de l'embouchure du Dniepr.

La création du port de Nikolaïev est étroitement associée à un nom, celui de l'amiral français Jean-Baptiste de Traversey[711]. Ce Français, passé au service de l'Empire russe, contribue à l'ancrage de la Russie sur les rives de la mer Noire. Jean-Baptiste de Traversey est un capitaine de vaisseau de la Marine de Louis XV, puis il répond favorablement à une invitation de Catherine II qui lui demande de venir en Russie pour y servir dans sa marine. Sa réputation l'a certainement précédé à Saint-Pétersbourg : dix ans auparavant, en 1781, il participe à la guerre d'indépendance américaine, et notamment à la bataille navale de Chesapeake Bay, où son concours favorise la victoire des *Insurgents* contre la Royal Navy ; il n'a alors que 27 ans[712]. La Révolution et la Terreur poussent Jean-Baptiste de Traversey à fuir la France et à se réfugier en Suisse. Répondant à l'invitation de Catherine II, il arrive en Russie au mois d'avril 1791, et y reçoit le commandement de l'escadre à voile et rames de la flottille de la mer Baltique, composée de 7 frégates, ainsi que le rang de contre-amiral. Lorsque Paul Ier succède à l'impératrice, il attribue au Français le rang de vice-amiral au mois de septembre 1797. Son successeur, Alexandre Ier, l'élève au rang d'amiral, et le 21 mai 1802, le Collège de l'Amirauté lui confère le commandement de la flotte de la mer Noire[713] : les sept années suivantes, Jean-Baptiste de Traversey les passe sur les côtes de la mer Noire au service des intérêts russes, « *contre l'influence des Turcs* [714]». A partir de 1802, l'amiral de Traversey se livre à de nombreuses réformes destinées à rationaliser l'administration locale et à en améliorer l'efficacité. Pour commencer, il modifie sa zone de compétence administrative : l'amirauté de Nikolaïev commandait la région située entre la forteresse d'Izmail sur le Danube, et la presqu'île de Taman, sur le Détroit de Kertch, ainsi que les ports de la mer d'Azov. En outre, le nouveau port abritait le centre administratif du gouvernement

[710] L'orthographe du nom de la ville diffère selon les sources : Mykolaev, Nikolayeff ou encore Nikolaief. Son origine est probablement directement liée à Saint Nicolas de Myre qui est l'un des principaux saints vénérés en Russie.
[711] Le marquis Jean-Baptiste de Traversey (1754-1831) ou de Traversey est né en Martinique.
[712] Madeleine du Chatenet, « L'Amiral Jean-Baptiste de Traversey (1754-1831), Ministre de la Marine du tsar Alexandre Ier », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p.487.
[713] L'amiral Jean-Baptiste de Traversey (1754-1831), site de l'ambassade de France en Ukraine : http://www.ambafrance-ua.org/L-Amiral-Jean-Baptiste-de
[714] Madeleine du Chatenet, « L'Amiral Jean-Baptiste de Traversey (1754-1831), Ministre de la Marine du tsar Alexandre Ier », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 494.

de Kherson, et le commandant de la flotte de la mer Noire exerçait également la fonction de gouverneur de cette unité administrative. L'amiral de Traversey obtient d'Alexandre Ier que les fonctions civiles soient transférées à Kherson et dépendent dorénavant du gouverneur de Nouvelle-Russie, tout en excluant Nikolaïev de la juridiction de ce dernier. Sous l'influence du Français, les statuts de la ville de Nikolaïev sont modifiés : le port devient une base navale avec une identité fondamentalement orientée vers la Marine de guerre[715]. Par un oukase du 22 novembre 1811, Ivan Ivanovitch de Traversey est fait sujet russe, puis nommé ministre de la Marine du tsar, sénateur et membre du Conseil de l'Empire[716].

La création d'un port supplémentaire en Nouvelle-Russie était dictée par un objectif : s'affranchir des difficultés posées à la navigation fluviale sur le Dniepr qui freinent le développement de Kherson, et empêchent d'y mouiller des navires de guerre à fort tirant d'eau. Le prince Potemkine envisage la fondation d'un nouveau chantier naval sur l'Ingul dès 1788, afin d'augmenter les capacités de production navales pontiques russes. Il confie l'exécution du projet à un entrepreneur russe, Mikhaïl Léontovicth Faleev, qui a déjà participé quelques années auparavant au développement de Kherson[717]. Le site choisi par Faleev présente plusieurs avantages qui permettent de ne pas reproduire les erreurs commises lors du choix de l'emplacement de Kherson. Tout d'abord, il paraît plus salubre que ne pouvait l'être celui de Kherson avant que les imposants travaux menés par le gouverneur Hannibal n'en améliorent la salubrité. Le marquis de Castelnau note à ce propos que *« la population de Nikolayeff n'est point diminuée par un air contagieux ; il est rare d'en respirer un meilleur* [718]». Le site présente en outre un autre avantage : la profondeur de ses eaux. Entre les bouches du Dniepr et Nikolaïev, le Boug offre une profondeur de 18 à 20 pieds[719], ce qui permet aux navires de guerre les plus lourds de remonter ou descendre directement le fleuve, et, lorsqu'ils relâchent à Nikolaïev, d'y trouver « *un port extrêmement sûr* [720]». Au risque de remettre en question les infrastructures régionales bâties auparavant, le Prince souhaite faire de Nikolaïev un port de commerce et un arsenal. Il y fait construire à la hâte, dans le contexte

[715] L'amiral Jean-Baptiste de Traversey (1754-1831), site de l'ambassade de France en Ukraine : http://www.ambafrance-ua.org/L-Amiral-Jean-Baptiste-de

[716] Madeleine du Chatenet, « L'Amiral Jean-Baptiste de Traversey (1754-1831), Ministre de la Marine du tsar Alexandre Ier », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin, Yves Perret-Gentil (dir.), *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 494.

[717] Mikhaïl Léontovicth Faleev (1730-1792). Nous disposons de bien peu d'informations sur ce personnage qui contribue déjà au développement de Kherson, et s'occupe notamment de nettoyer le fond du Dniepr pour tenter de le rendre navigable aux navires. Ольга Игоревна Елисеева, *Геополитические проекты Г. А. Потемкина* (Olga Igorevna Elliseieva, *Les projets politiques de Grigori A. Potemkine*), *op.cit.*, p. 50.

[718] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 133.

[719] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…*, *op. cit.*, p. 271.

[720] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 133.

de la guerre russo-turque, 450 maisons qui servent au développement ultérieur de la ville[721]. Les constructions entreprises sous l'impulsion du prince Potemkine révèlent toutes les ambitions que le favori de Catherine II nourrit alors pour sa nouvelle cité :

« *Le Prince fit de cette ville, et elle l'est encore, le chef-lieu de l'Amirauté de la mer Noire, il y établit un corps des cadets nobles, une école de pilotage, des arsenaux, des magasins, des chantiers de constructions et des casernes pour les troupes de terre et de mer. Une partie de la flotte et de la flottille de la mer Noire devaient rentrer dans ce port pendant l'hiver pour y être réparée* [722]».

Néanmoins, si le site semble présenter les avantages qui manquent à Kherson en termes de navigabilité, son implantation n'est cependant pas exempte de défauts. Nikolaïev ne dispose pas de point d'eau potable et ses environs, bien que fertiles, ne sont pas boisés, ce qui constitue un handicap certain pour un port qui abrite des chantiers navals. Il faut aller chercher l'eau potable à 8 lieues de la ville tandis que les premières zones boisées apparaissent à 50 lieues[723]. En outre, en hiver, le Boug gèle, et la débâcle y rend périlleuse la navigation qui est par ailleurs difficile lorsque les vents contraires soufflent: les navires mettent alors plus de temps à parcourir la distance entre l'embouchure du Boug et le port, soit dix lieues, que pour se rendre du liman à Constantinople[724]. Les vents forts qui soufflent sur le Boug font varier fortement le niveau du fleuve qui peut augmenter jusqu'à 1 mètre 85 au-dessus de son niveau habituel[725]. L'isolement de Nikolaïev, en périphérie de la Nouvelle-Russie, par rapport aux autres ports russes de Crimée et de la mer d'Azov, compromet la rapidité de transmission des ordres depuis l'Amirauté, surtout en hiver, lorsque les navires sont bloqués par les glaces. Enfin, l'isolement géographique et le désert qui entoure la cité

[721] Edward Morton, *Travels in Russia, and a residence at St. Petersburg and Odessa, in the years 1827-1829; intended to give some account of Russia as it is, and not as it is represented to be*, *London*, A. &R. Spottiswoode (éd.), 1830, p. 168.
[722] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 257.
[723] Comme le précise Jean de Reuilly, les eaux du Boug et de l'Ingul sont saumâtres. Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 271 ; MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol.19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 257.
[724] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 112.
[725] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, *Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches*, 2e volume, mars 1897, p. 28 (actualisé en octobre 1912).

catherinienne ne favorisent pas l'installation de populations ; en 1821, soit plus de trente ans après sa fondation, la ville ne compte encore que 9 000 habitants[726].

Malgré ces inconvénients, la ville de Nikolaïev se développe, principalement grâce aux activités induites par l'implantation de l'Amirauté en 1794 dans ses murs, et grâce à ses chantiers navals. En effet, comme le précise le marchand Antoine Anthoine, l'essor commercial de la ville est très modeste : en 1804, soit près de quinze années après sa fondation, « *son commerce se réduit à quelques exportations de blé* [727]». Au début des années 1820, le marquis de Castelnau décrit ainsi Nikolaïev comme « *une très jolie ville, très propre, Monsieur le marquis de Traversey, qui en est gouverneur et qui commande les forces maritimes de la mer Noire, se plaît à l'embellir tous les jours*[728] ». Tous nos observateurs notent la régularité et la droiture avec lesquelles les rues de Nikolaïev sont bâties, contribuant à donner à la cité un aspect ville moderne avec ses bâtiments en pierre[729]. En revanche, la cité n'est dotée d'aucune fortification et d'aucun rempart. En aval de l'Ingul, c'est le verrou d'Otchakov, enlevé aux Turcs lors de la guerre de 1787-1792, qui verrouille l'accès au fleuve. Les troupes stationnées à Nikolaïev sont également peu nombreuses : en 1802, seule la seconde compagnie d'artillerie assure la protection de la cité, tandis que deux bataillons d'infanterie sont stationnés à l'abri des fortifications d'Otchakov[730].

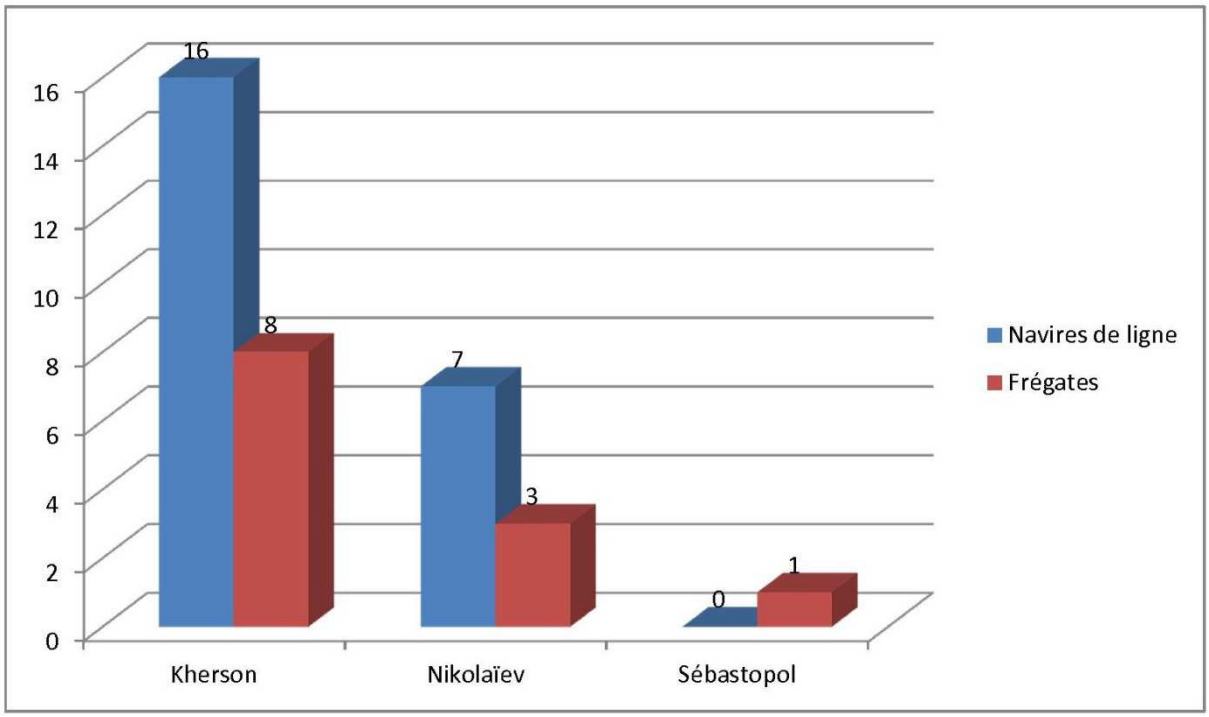
L'activité des chantiers navals et des arsenaux s'amorce rapidement. Dès le mois de juin 1789, un ingénieur militaire, le lieutenant Sokolov, est dépêché sur le site de Nikolaïev afin d'y bâtir une cale qui est achevée au mois de décembre suivant. L'entrepreneur russe Faleev est ensuite sollicité par le prince Potemkine pour draguer l'Ingul sur la portion retenue par le favori de Catherine II pour l'emplacement des futurs nouveaux chantiers navals[731]. Une première frégate de 44 canons, le *Saint-Nicolas*, est mise sur cale dès le début du mois de janvier 1790, soit moins de six mois après la fondation de la ville en juillet 1789. La mise à l'eau de la frégate *Saint-Nicolas* au mois de septembre 1790 libère la cale sèche et permet ainsi la mise sur cale ce même mois d'une nouvelle unité de 66 canons, la frégate *Grégoire le*

[726] Ebenezer Henderson, *Biblical Researches and Travels in Russia: Including a Tour in the Crimea, and the Passage of the Caucasus: with Observations on the State of the Rabbinical and Karaite Jews, and the Mohammedan and Pagan Tribes, Inhabiting the Southern Provinces of the Russian Empire*, London, James Nisbet, p. 277.
[727] Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce…, op. cit.*, p. 229.
[728] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op. cit.*, p. 132.
[729] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 271.
[730] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Distribution de l'armée russe en cantonnement*, par la Commission militaire, 3 juillet 1802, [P17250], ff. 167-168.
[731] Ольга Игоревна Елисеева, *Геополитические проекты Г. А. Потемкина* (Olga Igorevna Elliseieva, *Les projets politiques de Grigori A. Potemkine*), *op.cit.*, p. 50. Юрий Семёнович Крючкóв, *Архитектура Старого Николаева*, Николаев, Возможности Киммерии, 2008 (Youri Semionovitch Krioutchkov, *L'architecture du vieux Nikolaïev*, Nikolaïev, 2008).

Grand d'Arménie, initiant ainsi le rythme des constructions navales. Suite à cette première mise à l'eau, Catherine II octroie le statut de ville à Nikolaïev[732]. Le premier navire de ligne construit à Nikolaïev, le *Saint-Paul*, un vaisseau de 90 canons, est mis sur cale à la fin du mois de novembre 1791, et sa mise à l'eau intervient au mois d'août suivant[733]. En 1816, Alexeï Samuelovitch Greig[734] est nommé commandant en chef de la flotte de la mer Noire et gouverneur militaire de Sébastopol et Nikolaïev par l'empereur. Durant les dix-sept années passées à la tête de la flotte de la mer Noire, il favorise l'essor de Nikolaïev à travers le développement des constructions navales. La place rattrape progressivement la production de Kherson grâce au chantier naval de l'Amirauté, mais aussi grâce à des entreprises tenues par des particuliers qui permettent d'augmenter les capacités de production de la ville[735].

[732] *Ibid*.
[733] Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Frégates », art. « Saint-Nicolas », « Grégoire le Grand d'Arménie » et cat. « Navires de ligne », art. « Saint-Paul ».
[734] Alexeï Samuelovitch Greig (1775-1845) est un amiral russe (1828) qui a notamment participé aux opérations navales menées par la Russie en Méditerranée contre Napoléon. Il occupe le poste de gouverneur militaire de Sébastopol et Nikolaïev et de commandant en chef de la flotte de la mer Noire entre 1816 et 1833. О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit.*, art. « Greig ».
[735] Voici ce que rapporte à ce sujet le consul de France en poste à Odessa : « *Le gouvernement désirerait que l'amirauté de la mer Noire se chargeât de la construction de la moitié ou du tiers de ces navires mais elle a répondu qu'elle ne le pouvait pas et qu'il fallait avoir recours comme cela s'est toujours fait à des entreprises particulières* ». MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 3, Moscou, Odessa, Riga, Tiflis, 1841-1853, Lettre du consul de France en poste à Odessa, 9 octobre 1844, f. 124. Voir dans la Partie II, la section consacrée à la production des chantiers navals russes pour la Flotte de la mer Noire sous Alexandre Ier.

Production des chantiers navals russes pontiques sous Alexandre Ier (1801-1825)



Graphique réalisé par nos soins d'après les données citées par Феодосий Федорович Веселаго, *Кратκая история русского флота*, (Théodose Fédorovicth Vecelago, *Une brève histoire de la flotte russe*), *op.cit.*, p. 270. Voir dans la Partie II, la section consacrée à la production des chantiers navals russes pour la flotte de la mer Noire sous Alexandre Ier.

L'amiral Greig est également le témoin et l'acteur de l'ascension d'une rivalité naissante entre Sébastopol et Nikolaïev. La vocation d'arsenal de Kherson n'entrait guère en ligne de compte dans la mesure où Nikolaïev avait été bâtie pour remplacer, sinon accroître, les capacités de production des chantiers navals de Kherson, dont le site ne satisfaisait pas le prince Potemkine. En revanche, les fonctions purement militaires de Sébastopol et Nikolaïev entrent en concurrence dès le règne d'Alexandre Ier. La décision prise par Nicolas Ier en 1833 de relocaliser l'Amirauté de la flotte de la mer Noire à Sébastopol illustre cette lutte entre les deux cités catheriniennes. L'amiral Greig, qui s'oppose à ce projet, se rend à Saint-Pétersbourg à l'été 1833 afin de solliciter la révocation de la décision du tsar, mais il n'obtient que sa propre révocation de la part de l'autocrate Nicolas Ier[736]. Il est remplacé par le vice-amiral Mikhaïl Petrovitch Lazarev qui prend ainsi le commandement de la Flotte de la mer

[736] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 2, Odessa, 1833-1840, Lettre du consul de France à Odessa, 16 août 1833, ff. 62-63.

Noir et des ports militaires de Nikolaïev et Sébastopol, poste qu'il occupe jusqu'à sa mort en 1851[737].

La guerre de Crimée et les clauses de neutralisation de la mer Noire du traité de Paris (1856) affectent considérablement et durablement le développement de Nikolaïev dont l'activité était quasi exclusivement orientée vers les constructions navales[738]. Néanmoins, la cité semble se relever plus rapidement du désastre de la guerre d'Orient que sa grande sœur criméenne. Les chantiers navals de Nikolaïev ont en effet pu conserver une certaine activité à travers la construction d'unités pour le compte de la Compagnie de navigation et commerce russe dès les années 1860[739]. Logée sur un fleuve dont les approches sont protégées naturellement par les limans du débouché du Dniepr, la situation de port fluvial de Nikolaïev paraît en outre plus facile à défendre que celle de Sébastopol face à une hypothétique nouvelle opération coalisée. Aussi, le rôle de Sébastopol tend à diminuer au lendemain de la guerre d'Orient au profit de Nikolaïev :

« *Dans la mer Noire, on trouve des ports de guerre de premier ordre, Sébastopol et Nikolaïev.* […] *Après la prise de la ville par les alliés et le traité de Paris qui interdisait le relèvement des fortifications et l'entretien des forces navales dans la mer Noire, Sébastopol avait été délaissé comme port de guerre et lorsqu'en 1871 la Russie eut obtenu la suppression de l'article du traité de Paris qui limitait ses forces navales dans la mer Noire, ce fût Nikolaïev qui devint le port de guerre principal dans la mer Noire, Sébastopol n'étant qu'un port de 2^e^ classe*[740] ».

Dans l'impossibilité d'entretenir une flotte de guerre en mer Noire, la Russie concentre dans le port de Nikolaïev la flottille qu'elle a cependant le droit de conserver, les capacités de ce port devenant alors suffisantes[741]. Comme l'affirme en 1886 l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg, Sébastopol ne « commence seulement à se relever de ses ruines »

[737] Mikhaïl Petrovitch Lazarev (1788-1851).
[738] Voir dans le chapitre 1 du tome II la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous le règne d'Alexandre II, puis dans le chapitre 2, la section consacrée aux activités de la Marine russe à Villefranche.
[739] Voir dans le chapitre1du tome II la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous le règne d'Alexandre II et d'Alexandre III.
[740] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7 – Marines étrangères (1698-1939) : BB7 122 : Renseignements divers sur la marine russe. Correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913, « Les ports de guerre russes », *Etudes maritimes et économiques*, septembre 1913, p. 133.
[741] La Russie peut entretenir une flottille en mer Noire en vertu de l'article 2 de la Convention relative au nombre et à la force des bâtiments de guerre que les Puissances riveraines entretiendront dans la mer Noire, annexée au traité de 1856. Voir MAE, CADC, Mémoires et documents, Turquie, vol. 87 : Congrès de Paris, 1855-1859, *Traité de Paris*, 1856, [P15503], f. 128.

qu'à la fin des années 1880, tandis que Nikolaïev est à la même époque le siège de l'Amirauté, un port d'armement et un port de construction[742]. Aussi, bien que s'étant libéré des contraintes du traité de Paris en 1871, l'Empire russe ne parvient cependant à envisager la reconstitution d'une flotte de guerre en mer Noire qu'à la fin des années 1880. Nikolaïev retrouve dès lors progressivement sa fonction de principale place de construction tandis que Sébastopol redevient un port d'armement, et qu'il est envisagé d'y transférer l'Amirauté dès l'été 1887[743]. Toutefois, dix ans plus tard, le transfert de compétences depuis Nikolaïev vers Sébastopol ne semble pas encore achevé, et Nikolaïev conserve son statut de port de guerre de 1ere classe, et Sébastopol, celui de port de guerre de 2^{e} classe[744].

[742] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB4 – Campagnes (1763-1937) : BB4 1415 : Lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), Lettre de l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg au ministre de la Marine et des colonies, 21 novembre 1886, f. 104 et 107.

[743] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB4 – Campagnes (1763-1937) : BB4 1415 : Lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), Lettre de l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg au ministre de la Marine et des colonies, 22 juillet 1887, f. 152.

[744] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, *Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches*, 2^{e} volume, mars 1897, p. 6, (actualisé en octobre 1912).

Plan de Nikolaïev en 1897

Source : SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 40 : *Défense des côtes de la Russie. Mer Noire, textes et planches*, mars 1897 (actualisé en octobre 1912).

***

En fondant Nikolaïev, le prince Potemkine souhaite réparer les erreurs commises lors du choix du site de Kherson. Si les chantiers navals de Kherson étaient situés à l'abri de potentielles attaques ottomanes, le peu de fonds offert par le Dniepr compromettait toute perspective d'en faire à terme le principal site de production pour des navires à fort tonnage. Le Boug présente en revanche suffisamment de fond, et même s'il demeure un certain nombre d'inconvénients d'ordre climatique (vent, glace, liman), il n'en demeure pas moins qu'avec la fondation de Nikolaïev, la Marine russe trouve enfin son chantier naval pontique. Alors que sa création semblait devoir condamner le développement de Kherson, l'activité de construction s'y maintient tout au long du règne d'Alexandre Ier avant que Nikolaïev ne devienne le principal chantier naval russe en mer Noire sous le règne de Nicolas Ier. Plus que Kherson, l'activité de Nikolaïev est liée à celle de Sébastopol. Les relations entre les deux cités sont en

effet intrinsèquement liées, l'une étant un port de construction, et la seconde un port d'armement et la principale base navale russe en mer Noire. Une forme de concurrence se développe entre Nikolaïev et la cité criméenne dès les années 1830 dont l'issue dépend de la puissance du lien qui unit ces deux ports : la flotte de la mer Noire. Lorsqu'elle s'est trouvée diminuée au lendemain du traité de Paris, l'activité russe s'est repliée sur les rives du Boug, délaissant les côtes criméennes où le temps semble alors s'être arrêté en 1856. Néanmoins, dès lors que l'Empire russe entreprend de reconstituer sa flotte de guerre en mer Noire au cours des années 1890, Sébastopol acquiert de nouveau sa fonction de principale base navale russe de la mer Noire. Nikolaïev redevient alors ce pourquoi elle avait été créée, à savoir la principale place des constructions navales russes dans le bassin pontique, fonction qu'elle conserve au-delà de la période impériale, tout au long de la période soviétique, jusqu'en 1991.

Conclusion du chapitre 1

La fondation par Catherine II de nouveaux ports sur les côtes septentrionales de la mer Noire relève d'une logique double: l'une, commerciale, repose sur l'idée que l'apparition du commerce dans ces ports doit favoriser le développement de ces contrées nouvellement annexées à l'Empire, tout en procurant de nouveaux débouchés méridionaux à la Russie. Il s'agit pour l'impératrice de reprendre l'œuvre pétrovienne d'expansion qui s'était arrêtée à Azov, en lui apportant cette fois sa dimension pontique. Toutefois, cette initiative se heurte à plusieurs freins. Tout d'abord, d'un point de vue strictement commercial, ces ports concurrencent dans un premier temps les structures marchandes qui existent déjà en mer d'Azov, du côté de Taganrog, qui sont principalement aux mains des Grecs. En outre, le commerce pontique reste l'otage de la conjoncture diplomatique internationale et des guerres russo-turques qui font s'ouvrir et se fermer les Détroits au passage des navires russes et étrangers, selon le contexte international. Enfin, la Nouvelle-Russie reste une province périphérique, séparée du cœur politique et économique de l'Empire par un désert géographique, les steppes, et par un désert humain. En 1857, les provinces littorales de Bessarabie, de Kherson et de Tauride regroupent un peu plus de 451 000 habitants pour un territoire d'environ 166 600 km², soit un ratio de 2,7 habitants au km²[745]. La seconde logique s'inscrit dans le projet géopolitique de sécurisation du flanc Sud de l'Empire russe qui dispose depuis 1774 d'une interface sur le littoral de la mer Noire. La création d'une flotte de guerre

[745] *Ibid*.

permanente en mer Noire doit mettre à l'abri les nouvelles possessions russes des insultes côtières menées par les Turcs, et au-delà, cette flotte doit servir à protéger le littoral russe tout en servant de support à de futures expansions. La création de chantiers navals à Kherson sert ainsi non seulement la marine de guerre russe, mais également la construction, plus ponctuelle de navires de commerce[746]. A la différence de la Royal Navy qui protège les routes du commerce britannique entre la Métropole et ses colonies, la flotte russe de la mer Noire s'édifie selon une logique alternative, et regarde plus vers les terres, qu'elle protège ou qu'elle conquiert, que vers l'outre-mer[747]. Toutefois, cette construction de nouvelles fenêtres sur l'actuel littoral ukrainien de la mer Noire relève d'une approche quelque peu empirique, illustrée par les fondations successives de deux villes, Kherson puis Nikolaïev, dont la fonction de chantier naval était à l'origine pourtant identique. Néanmoins, même imparfaite, la fondation de cités en Nouvelle-Russie illustre les aspirations russes à couvrir l'ensemble des côtes septentrionales du bassin pontique où les fonctions se répartissent suivant les cités : Odessa la commerciale, Nikolaïev et ses chantiers navals, et Kherson, une cité hybride, tournée à la fois vers le commerce et la production de navires. Cette répartition des fonctions selon un schéma et des infrastructures régionales traduit une véritable appropriation de l'espace pontique par la Russie.

Comme nous l'avons montré, les côtes russes du bassin pontique situées à l'Ouest du Dniepr concentrent l'essentiel du commerce russe réalisé à travers la mer Noire. Cette prépondérance de la façade maritime de l'actuelle Ukraine devait se confirmer jusque dans la seconde moitié du XIXe siècle : à la veille de la guerre de Crimée, Odessa concentre sur elle seule plus de 55% des exportations russes par le bassin pontique, et l'essentiel du trafic maritime russe avec la Méditerranée[748]. Toutefois, ces chiffres ne doivent pas pour autant masquer une réalité : la mer Noire ne représente qu'une faible part du commerce maritime russe : en 1813, soit près de vingt ans après la fondation d'Odessa, les importations pontiques russes représentent 4,7% des importations totales de l'Empire, et les exportations pontiques, 9,4% des exportations totales[749]. Seul le blé trouve sa route maritime de prédilection à travers

[746] Ainsi, en 1781, les chantiers de la couronne lancent une frégate pour le compte d'un riche marchand, Mikhaïl Leontovitch Faleev, qui est un proche de Potemkine. Les différents voyageurs et marchands français qui traitent avec lui, qu'il s'agisse de Antoine Anthoine ou du marquis de Poterat, laissent tous un témoignage assez négatif sur le personnage. Dès 1780, Faleev organise en effet les premières expéditions commerciales depuis Kherson, et souhaite en effet conserver une forme d'exclusivité sans tolérer de concurrent. Voir Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 84, et Eric Schnakenbourg, *Entre curiosité et espionnage…, op. cit.*, p. 263, note n° 1.
[747] Pour les caractéristiques et les missions de la flotte de la mer Noire, voir le chapitre 2 de la seconde partie.
[748] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 2, p. 228.
[749] *Ibid*., p. 143.

les circuits marchands pontiques : sur la période 1839-1845, 89% des exportations russes de blé sont réalisés à travers la mer Noire. Pour les années 1856-1861, au lendemain de la guerre de Crimée, cette valeur est de 72%[750]. La flotte russe de la mer Noire n'a pas pour vocation de protéger les routes du commerce empruntées par les navires marchands battant pavillon russe. Il s'agit d'une flotte qui, tel l'aigle impérial bicéphale, regarde vers les Détroits, et au-delà, vers la Méditerranée, mais également vers l'*Hinterland* russe qu'elle protège.

S'il est un territoire qui joue un rôle marginal dans le commerce mais occupe en revanche une place fondamentale dans l'émergence de la flotte de guerre russe en mer Noire et dans la consolidation de cet outil au cours du XIXe siècle, il s'agit bien de la péninsule de Crimée.

[750] *Ibid*., p. 241.

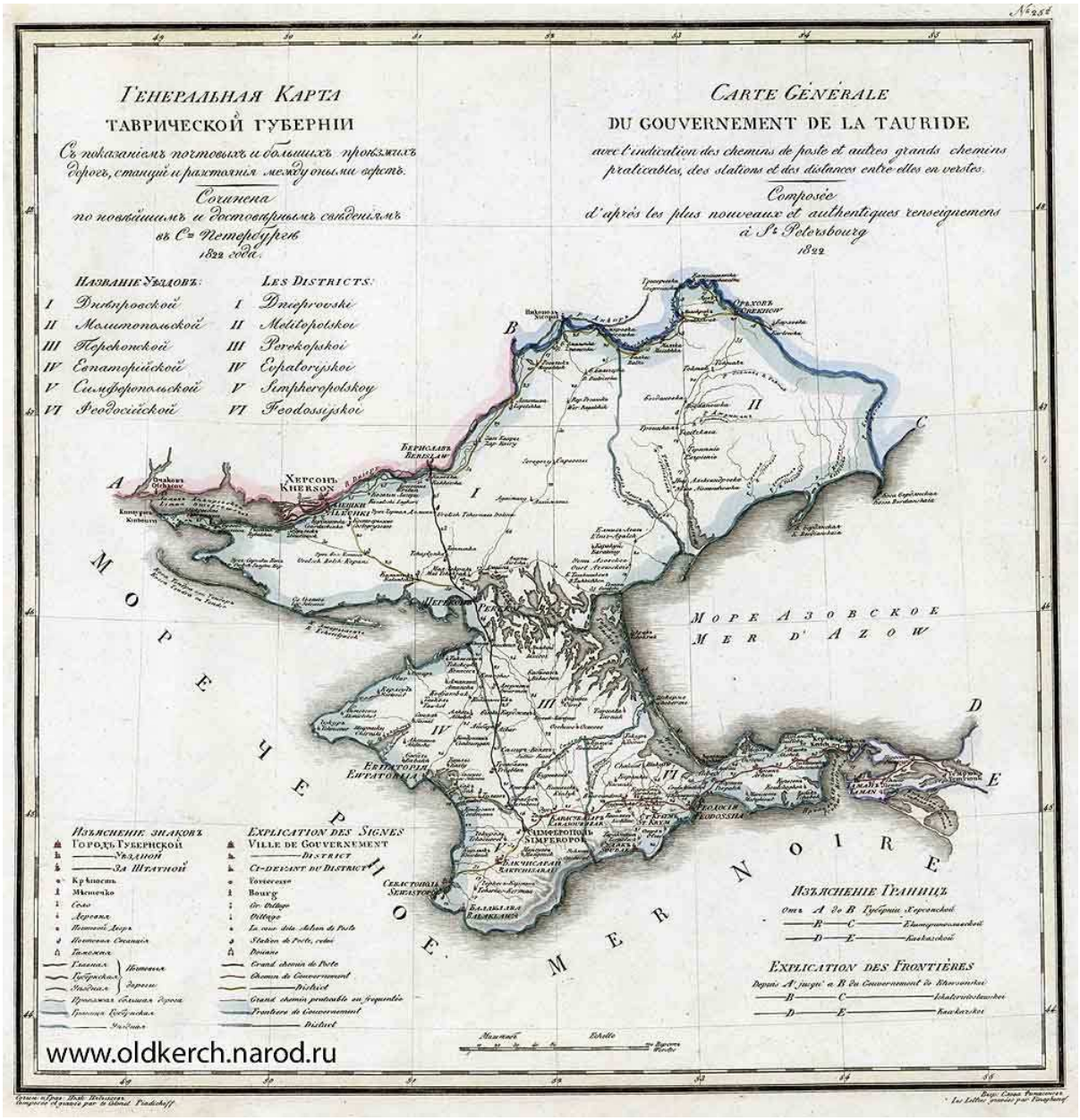
Chapitre 2

La péninsule de Crimée, territoire frontière au cœur des ambitions méditerranéennes de la Russie

« *Mais la Russie tsariste puis la Russie soviétique se sont installées et ont fait de la Crimée, grâce à la base navale de Sébastopol, l'une des têtes de pont de leur puissance* ».

Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?, op. cit*., p. 80.

Carte du gouvernement général de Tauride, 1822



Carte générale du Gouvernement de la Tauride, avec l'indication des chemins de poste et autres grands chemins praticables, des stations et des distances entre elles en verstes. Composée d'après les plus nouveaux et authentiques renseignements à Saint-Pétersbourg, 1822.
Source : http://oldkerch.narod.ru/plansk.html

L'objectif de ce second chapitre est de resserrer notre réflexion sur une contrée qui a joué un rôle de tout premier ordre dans l'enracinement de la Russie sur les rives de la mer Noire : la péninsule de Crimée. La Crimée a non seulement fourni à la Russie 1 000 kilomètres de littoral supplémentaires, mais elle lui a également apporté son plus beau port en eaux profondes dans le bassin pontique : Sébastopol. En outre, la possession de cette péninsule a contribué à insérer un peu plus encore l'Empire russe dans la géopolitique pontique, lui conférant le rôle de puissance régionale. Enfin, et dans la mesure où notre sujet porte sur la flotte russe dans le bassin pontique, rappelons que la Crimée a fourni à la Russie, depuis l'époque impériale jusqu'à aujourd'hui, l'immense majorité des installations navales russes dans la mer Noire.

L'annexion de la Crimée par Catherine II marque une forme de rupture dans l'histoire de la présence russe en mer Noire: la Russie contrôle désormais l'ensemble des côtes de la mer d'Azov et dispose d'une tête-de-pont exceptionnelle sur le bassin pontique avec la Crimée et ses ports. Son rattachement à l'Empire russe permet à la Russie d'atteindre les objectifs d'ordre sécuritaire et géostratégique. Comme l'écrit Hélène Carrère d'Encausse :

« *La Crimée est un sujet qui, d'une certaine façon, touche à l'identité russe. Conquise sous Catherine II, c'est un double symbole : sa conquête écartait à jamais le cauchemar des invasions et marquait la revanche d'une Russie durablement humiliée par les Tatars. Si la prise de Kazan en 1152 marqua le début du redressement russe, la conquête de la Crimée donna tout son sens à l'affirmation de la puissance russe.* […] [Elle] *marquait aussi l'accession de la Russie au statut de puissance mondiale. Elle avait par là accès, terrestre et naval, aux Balkans et au Caucase. Et elle montrait à la France et à l'Empire britannique qu'ils n'étaient plus seuls maîtres du jeu au Moyen-Orient. Cette ouverture sur le monde,*

souhaitée avant Catherine II par Pierre le Grand, qui influença ensuite toute la vie internationale du XIXe siècle, fait partie du destin étatique de la Russie [751]».

A la fois terre d'expansion, clef de la puissance navale russe dans le bassin pontique et creuset de l'identité méridionale de la Russie en mer Noire, la péninsule de Crimée constitue une étape vers l'accroissement de la présence navale de la Russie en Méditerranée. Il convient donc d'en présenter les principales caractéristiques.

I. L'irruption de la Russie en Crimée : une étape décisive dans la construction de l'identité méridionale et maritime russe

Nous allons donc étudier les circonstances de l'installation des Russes dans la péninsule avant d'en aborder les caractéristiques géographiques. L'évocation des principaux ports criméens nous permettra enfin de disposer d'un tableau relativement complet de la Crimée, tableau indispensable pour comprendre la place que tient ce territoire à la fois dans la géopolitique pontique, et dans le dispositif naval russe en mer Noire.

1) La Russie et la Crimée : de l'annexion à la colonisation

La péninsule de Crimée fut successivement habitée par les Cimmériens puis les Scythes avant d'être colonisée à partir du VIe siècle avant notre ère par les Grecs[752]. Au début du Ve siècle avant Jésus-Christ, les Grecs fondèrent le royaume du Bosphore cimmérien qui passe sous protectorat romain au milieu du premier siècle avant notre ère, et devient le *Regnum Bosporii*. Entre le IVe et le XIIe siècle, la Crimée subit l'influence byzantine à travers Cherson, la tête de pont constantinoise dans la péninsule. Au XIIIe siècle, ce sont les Génois et les Vénitiens qui y établissent des comptoirs et développent le commerce entre l'Orient et l'Occident. Les Ostrogoths, puis les Huns, s'y succèdent jusqu'à ce que la péninsule soit dominée par les Khazars, puis par les Byzantins. Au XVe siècle, les Tatars de la Horde d'Or deviennent les maîtres de la Crimée, et s'intègrent pleinement à l'Empire ottoman au XVIe siècle en devenant notamment turcophones.

[751] Hélène Carrère d'Encausse, *Victorieuse Russie*, Paris, Lgf, Livre de Poche, 1994, pp. 249-250.
[752] Les Cimmériens ont d'ailleurs donné leur nom au détroit de Kertch qui durant l'Antiquité s'appelait « Détroit cimmérien » ou encore le « Bosphore cimmérien ».

La Crimée, anciennement khanat de Crimée, est annexée à l'Empire russe par Catherine II en 1783 sous l'appellation de « province de Tauride », suite à une campagne dans laquelle la Russie engage 70 000 hommes. L'impératrice met ainsi fin au règne du dernier représentant des khans, Sahin Giray, qui y régnait depuis 1782. De tous les khanats issus de l'éclatement de la Horde d'Or en 1502, le khanat de Crimée est celui qui possède la plus importante longévité : il existe entre 1427 et 1783. Moins de dix ans auparavant, en 1774, le traité russo-turc de Kutchuk-Kaïnardji, qui conclut la guerre de 1769-1774 remportée par la Russie, fait du khanat de Crimée un Etat indépendant, un Etat tampon, entre les deux empires ennemis. Avec ce texte, Catherine II arrache ainsi à la tutelle ottomane un territoire sur lequel elle nourrit déjà des ambitions de conquête. Ce traité laissait surtout les mains libres à l'impératrice pour préparer, puis poursuivre sa politique de consolidation des frontières méridionales de la Russie réalisée au détriment de la puissance ottomane en déclin. Cette annexion est en outre motivée par au moins deux raisons : la première est sécuritaire, tandis que la seconde est liée aux ambitions russes d'expansion qui furent réaffirmées par Pierre le Grand. Le rattachement de la Crimée doit ainsi avoir pour première conséquence de permettre à l'Empire russe de contrôler l'intégralité des rives de la mer d'Azov qui devient dès 1773 un « lac russe ». Par ailleurs, l'annexion de la péninsule achève définitivement de faire planer sur le flanc Sud de la Russie la menace des raids des Tatars de Crimée, alliés du Turc. Ces raids, les Russes les subissent régulièrement depuis le XVIe siècle sans pouvoir y apporter de véritables solutions sécuritaires. Les razzias des Tatars sur les établissements russes des steppes sont réalisées à la manière de celles que les Espagnols mènent au lendemain de la *Reconquista* dans l'arrière-pays de leurs *présides* en Afrique du Nord : l'ennemi surgit de nulle part et réalise en un laps de temps très court un pillage en s'emparant des biens et des personnes. Comme sur la mer, l'ubiquité des forces ennemies est due à l'immensité des steppes arides et vides que maîtrisent ces guerriers nomades, fins cavaliers. Tandis que les rivages de la Méditerranée s'hérissent de tours génoises destinées à prévenir les raids côtiers, les steppes russes s'hérissent de fortins dont le but est de surveiller les mouvements des groupes de Tatars remontant de Crimée pour dévaster les contrées russes méridionales.

Les voyageurs occidentaux qui parcourent ces régions au début de la période moderne sont prompts à remarquer le désarroi des Russes face à ces razzias tatares. Les mesures prises par l'armée moscovite, contre-raids l'hiver et destruction des pâturages au printemps, semblent n'avoir qu'un effet symbolique, sinon très limité. Le Tatar, « *ennemy si léger et si dextre* », contourne le dispositif d'alerte russe en réalisant des opérations de diversion en amusant l'armée russe « *avec vingt ou trente mille chevaux, pendant qu'il envoye quelque*

nombre fourrager le païs par quelqu'autre chemin ; ce qu'ils effectueront avec telle promptitude, que leur coup sera faict avant que l'armée russe en reçoice advertissement : or ils ne se chargent d'autre butin que de prisonniers […][753] ».

Les Tatars de Crimée réalisent leurs raids tout au long des XVIe et XVIIe siècles, et dans une moindre mesure, au XVIIIe siècle. Avec une efficacité et une profondeur opérationnelle inégale, les groupes de Tatars se contentent soit de razzier les établissements russes des steppes, soit ils remontent plus haut en terre russe, pour aller jusqu'à Moscou, qu'ils incendient en 1571. En 1692, ce sont douze mille Tatars qui pillent la ville de Nemirov, emmènent des milliers de prisonniers et capturent tous les chevaux[754]. Comme le rappelle Henri Troyat, les habitants de l'Ukraine, qui subissent fréquemment ce type d'incursion, « *supplient en vain le tsar de les protéger* [755]». Dans ces entreprises, les Tatars bénéficient de l'appui opportuniste des Turcs et des Polono-Lithuaniens qui voient là un moyen peu onéreux, celui de la « petite guerre », d'affaiblir le Grand-Duc de Moscovie. Fernand Braudel livre une description brève et efficace de ce cycle des razzias tatares en terre russe :

« *Les raids de ces pillards ne peuplent guère plus l'immense steppe (où l'on ne trouve pas une ville) que les navigations corsaires ne peuplent la mer. Mais ils suffisent à en faire une terre dangereuse.* […] *appuyés par les Turcs qui tiennent là quelques places fortes (dont Caffa), ces Tartares du Sud n'ont pu être soumis par le « Grand-Duc »* […]. *C'est que les Turcs les ont armés d'arquebuses et d'artillerie, supprimant le seul avantage que les Russes auraient pu avoir sur eux. Du coup, les Tartares, au terme de leurs pilleries, fournissent toutes les maisons et campagnes turques de domestiques et d'ouvriers slaves. Des quantités énormes d'esclaves russes et parfois polonais arrivent par leurs soins jusqu'à Constantinople, où ils sont achetés à bon prix*[756] ».

A la veille de l'annexion de la Crimée par Catherine II, la péninsule, sous la souveraineté du khan de Crimée, était divisée en 48 kadiliks[757] : 29 dans la plaine et 19 dans les montagnes du Sud. Ces entités comptent 9 villes et près de 1 400 bourgs et villages. Le consul Charles-Claude de Peyssonel, qui effectue un voyage en Crimée entre 1753 et 1757, rédige un rapport où il répertorie tous les marchés du bassin pontique. Selon ces écrits, les

[753] Jacques Margeret, *Estat de l'Empire de Russie et Grande Duché de Moscovie*, Paris, 1607, rééd. publié chez L. Potier, Paris, 1855, p. 48.
[754] Henri Troyat, *Pierre le Grand*, *op. cit.*, pp. 77-78.
[755] *Ibid*., p. 78.
[756] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, *op. cit.*, t. 1, p. 175.
[757] Un kadilik est une unité administrative turque, siège d'un kadi, qui est à la fois un juge civil et religieux.

principales places de commerce criméennes sont alors Bakhchisarai, Caffa, Karazou, Kertch et Yénikalé[758].

Sous la période tatare, le port de Caffa, la future Théodosie russe, est le marché aux esclaves de la Crimée. Le fléau des razzias de populations slaves est tel, que l'écrivain italien Giovanni Botero en fait l'une des causes principales du faible peuplement des contrées méridionales de la Russie[759]. En annexant la Crimée, Catherine exorcise ainsi le spectre des raids qui a fortement marqué les mémoires russes pendant plus de deux siècles, et souhaite mettre un terme à la petite guerre menée par les Tatars de Crimée.

Le second objectif de l'annexion de la Crimée est de poursuivre le refoulement de l'Empire ottoman vers la rive Sud de la mer Noire, et par là même, de disposer d'une solide base de départ pour des expéditions navales contre le Turc. Par la position qu'elle occupe au sein de l'espace pontique, la péninsule de Crimée confère à celui qui la possède une supériorité certaine dans la domination de région, comme nous le démontrerons dans la section suivante.

Le traité de 1774 confirme enfin le statut de territoire frontière de la Crimée. Etat-tampon entre les puissances russe et ottomane jusqu'à son annexion par Saint-Pétersbourg en 1783, la Crimée possédait déjà sous l'époque byzantine (IVe-XIIe siècle) ce statut de territoire périphérique qui lui conférait à la fois sa richesse et sa dimension stratégique : « *elle était à la fois un poste avancé contre les vagues des envahisseurs venus du Nord et le centre du commerce septentrional de l'Empire, ainsi que le point de contact entre Byzance et les peuples des régions septentrionales – Goths, Huns, Khazars, Petchenègues, Russes, Coumans. L'Empire avait par conséquent grand intérêt à maintenir sous son autorité cette région et à s'assurer tout au moins des possessions-clés et des ports-voies d'accès de grandes routes marchandes* [760]». Comme nous le verrons ultérieurement dans notre section consacrée à Sébastopol, cette position de territoire frontière perdure sous l'époque russe[761].

[758] Charles-Claude de Peyssonel, *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, Paris, Cuchet Libraire, 1787, p. 11. Il fut consul de France en Crimée (1753) et à Smyrne (1763).
[759] Giovanni Botero, *Relazioni Universali*, tome II, p. 34. Cité par Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 175.
[760] Marie Nystazopoulou-Pélékidou, « L'administration locale de Cherson à l'époque byzantine (IVe-XIIe s.) », *in* Hélène Ahrweiler, Michel Balard (dir.), *Eupsychia : mélanges offerts à Hélène Ahrweiler*, Centre de Recherches d'Histoire et de Civilisation Byzantines, Byzantina Sorbonensia 16, 1998, vol. 2, p. 567.
[761] Voir la section intitulée « Sébastopol : une forteresse reflet de la posture stratégique de la Russie impériale dans la région mer Noire ».

Au tournant du XVIIIe et du XIXe siècle, le gouvernement russe de la Nouvelle-Russie, ou *Novaïa Rossiïa*, remplace celui de Tauride[762]. Il comprend un peu plus de cinquante et un mille habitants, très majoritairement des Tatars[763], auxquels il faut ajouter vingt-cinq mille soldats de l'armée russe stationnés dans différentes localités criméennes[764], soit un ratio de un soldat pour deux habitants. L'administration de Catherine II cherche par ailleurs à juguler l'émigration des Tatars qui fuient l'arrivée des Russes en se réfugiant en terre musulmane, principalement dans l'Empire ottoman. L'impératrice confie au prince Grigori Alexandrovitch Potemkine les rênes de la politique de mise en valeur de la péninsule, ce qui passe notamment par la colonisation de la Crimée par des Slaves. Or, pour le prince Potemkine, l'émigration des Tatars signifie l'émigration de la principale source de main d'œuvre immédiatement disponible et nécessaire à la mise en valeur de la Crimée. Un diplomate français en visite dans la région peu de temps après que la Crimée est passée sous souveraineté russe note à propos de l'état de la péninsule :

« *La diminution des Tartares, le morcellement de leurs propriétés, le régime russe ont ruiné l'agriculture. Les Grecs et les Italiens appelés à grands frais ne sont pas laboureurs. J'ai vu l'armée de terre et de mer s'approvisionner par l'importation dans cette même Crimée qui fournissait jadis tous les marchés de l'Orient de blé, de beurre, de viandes et de poissons salés* [765] ».

Cette impression de sous-exploitation du potentiel agraire de la Crimée se retrouve d'une façon générale, exprimée à différents degrés, dans la plupart des récits de voyages qui évoquent la péninsule, comme nous l'évoquerons plus en détail lorsque nous décrirons la géographie de la Crimée. Le baron de Barante, ambassadeur de France en Russie, rappelle, lors de l'étape criméenne de son périple, que, encore à la fin des années 1830, « *la main d'œuvre manque aux propriétaires de vignes. Leurs entreprises et leurs espérances favorisées par le sol et le climat auront un caractère factice et forcé tant que le pays manquera des*

[762] Le gouvernement de Tauride correspond à la Crimée, les plaines entre l'isthme de Perekop et le Dniepr, l'île de Taman et la rive nord de la mer d'Azov, jusqu'à l'embouchure du Don. Globalement, son territoire correspond à celui de l'antique *Regnum Bosporii*.
[763] Au milieu des années 1780, on compte environ 20 000 hommes tatars en Crimée. AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*.
[764] *Ibid*.
[765] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D : Constantinople, 1746 – 1824, « *Observations sur la mer Noire et renseignements sur les pays qu'elle baigne* ».

classes inférieures et moyennes [766] ». L'administration russe, lorsqu'elle s'installe en Crimée, autorise la liberté de mouvement des sujets tatars. Catherine II s'adresse aux Tatars au sein du « Manifeste de l'Union de la Crimée à la Russie » et proclame « *la pérennité et l'égalité de leurs droits avec ceux de nos sujets naturels, de défendre les individus, leurs biens, ainsi que leur foi naturelle, signifiant par là le respect inviolable du libre exercice de tous les rites* [767] ». Toutefois, devant le nombre sans cesse plus grand de tatars qui émigrent, les autorités russes ont rapidement changé de stratégie, et afin de juguler l'hémorragie de main d'œuvre, elles ont retiré leurs passeports aux Tatars afin de les empêcher de s'embarquer vers les terres musulmanes[768]. Le baron de Barante, lorsqu'il voyage à travers la Crimée, écrit ceci à propos de la situation des Tatars :

« *L'administration russe respecte les conditions de franchise qui leur* [les Tatars] *furent accordées. Ils sont libres, propriétaires et cultivateurs, ils ne doivent le service militaire que pour la défense du pays. Ils y ont été appelés lors de l'invasion française et ont bien servi. Mais habituellement, ils ne sont pas soumis au recrutement. Jusqu'ici, ces Tartares conservent leurs mœurs et leur caractère national* [769] ».

La population tatare, après avoir subi les conséquences immédiates de l'annexion à la Russie, avec la destruction de certains lieux de cultes et de certaines habitations comme nous le verrons plus loin, semble par la suite jouir assez rapidement d'un statut particulier. Le Tatar n'est en effet pas le *moujik* : il n'est pas attaché à la glèbe, et il n'a pas à servir dans les armées du tsar pendant de longues années. A la différence des catholiques polonais ou des juifs qui subissent régulièrement des vexations dans l'Empire russe, les Tatars, qui sont musulmans, ne semblent pas non plus inquiétés pour leurs pratiques religieuses. « *Le gouvernement russe respecte avec soin leur culte et veille à ce que rien ne les choque ou les scandalise* [770]» écrit encore le baron de Barante. La stratégie de l'administration russe a pour objectif de fixer cette population sur la terre criméenne, en espérant qu'elle la mette en valeur, afin de compenser le déficit migratoire dû au système du servage, qui empêche l'émigration de main d'œuvre laborieuse et une colonisation de peuplement efficace en Crimée. Anatole

[766] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, p. 206.
[767] « Manifeste de l'union de la Crimée à la Russie », 8 avril 1783, collection complète des lois de l'empire de Russie, tome XXI, n° 15.708
[768] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*, p. 1.
[769] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, pp. 218-219.
[770] *Ibid*., p. 220.

Leroy-Beaulieu écrivait à la fin du XIXe siècle que « *La Russie est une colonie, et, à vrai dire, toute son histoire n'est que l'histoire de la colonisation. Ce fut d'abord le tour de l'ouest, puis du nord et du centre ; aujourd'hui, c'est le tour du sud et de l'est* [771]».

La Russie a en effet l'habitude de coloniser de nouvelles terres, et la colonisation de la Nouvelle Russie[772] est l'objet de toutes les attentions du favori de Catherine II, le prince Grigori Alexandrovitch Potemkine. Ce dernier doit tenir compte du système du servage qui attache le paysan russe à sa terre. Aussi, à défaut de faire venir le *moujik*, le prince Potemkine incite les possesseurs des âmes, les nobles, à s'installer en Crimée en leur donnant gratuitement des terres « *à conditions d'y transporter un certain nombre de paysans* »[773]. Le 6 juillet 1783, un oukase accorde aux nobles d'importantes baisses d'impôts qui concernent leurs domaines criméens à la condition qu'ils y aient installé des paysans[774].

Le gouvernement russe compte également sur un autre réservoir de migrants potentiel : les sujets orthodoxes habitants en dehors de l'Empire russe, bien souvent dans l'Empire ottoman, et qui sont rattachés à un autre patriarcat que celui du Saint Synode moscovite. Des Serbes, des Grecs, des Bulgares et des Arméniens sont ainsi incités à s'installer en Nouvelle Russie, et donc en Crimée, où leur liberté de culte est garantie par les Russes, et où ils trouvent un abri contre les brimades, voire les persécutions, de leurs anciens maîtres ottomans. La plupart d'entre eux sont des paysans et des marchands et constituent une masse de sujets « *laborieux* », « *industrieux* » et « *actifs* »[775]. Certains fermiers n'hésitent pas à traiter directement avec les Tatars propriétaires et signer un bail avec eux, ce qui échappe encore à la fin des années 1830 au contrôle de l'administration impériale, dans la mesure où il s'agit là d'un cas de figure qui n'est alors pas envisagé par la législation russe[776]. La colonisation de la Crimée se déroule donc progressivement tout au long du XIXe siècle, sans

[771] Anatole Leroy-Beaulieu, *L'empire des tsars et les russes*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1991, 1392 pages.
[772] La Nouvelle Russie désigne un territoire qui comprend les steppes qui longent les côtes de la mer d'Azov jusqu'à la Bessarabie non incluse, ainsi que la Crimée.
[773] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*, p. 12.
[774] La guerre russo-turque de 1787-1792 interrompt ce transfert de population vers la Crimée. Ce n'est qu'à partir du mois d'octobre 1793 que le peuplement de la péninsule par des paysans russes reprend. Voir Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine : un conflit qui n'a pas eu lieu (1991-2008)*, I.E.P. de Paris, ANRT, 2009, pp. 63-64.
[775] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*, p. 12.
[776] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, p. 224.

que les sujets tatars n'en soient des éléments moteurs, et au cours des années 1890, le gouvernement de Tauride compte huit villes de plus de 10 000 habitants[777].

Rappelons que dès le début du XIXe siècle, le littoral méridional de la Crimée se transforme progressivement en lieu de villégiature estival pour les membres de la famille impériale : le domaine d'Oreanda situé proximité de Yalta est acheté dès 1825 par Alexandre Ier, et en 1860, c'est le domaine de Livadia qui est acquis par Alexandre II, toujours dans le voisinage de la cité côtière de Yalta. En 1904, Nicolas II y fait édifier un nouveau palais. Plus généralement, l'élite de la noblesse russe s'installe progressivement en Crimée. Comme le rappelle Emmanuelle Armandon dans sa thèse consacrée à la Crimée entre 1991 et 2008, « *Des militaires russes à la retraite s'installent également dès le XIXe siècle dans la péninsule après avoir obtenu des terres en récompense de leurs loyaux services* [778]». Cette forme de récompense permet ainsi au gouvernement russe d'attirer de riches nobles en Crimée afin de développer l'agriculture et l'économie de la péninsule. Cette politique de peuplement semble porter ses fruits : alors que 6 400 Russes habitaient la péninsule en 1793, ils sont environ 22 700 à la veille de la guerre de Crimée[779].

A défaut de travailler la terre, dans le cadre de la mise en valeur de la péninsule, les Russes développent surtout de nouveaux ports en Crimée, bien souvent sur les sites d'anciennes colonies grecques ou génoises.

Le port de Sébastopol est ainsi fondé en 1783, sur le site de l'antique Chersonèse[780]. Sur la côte ukrainienne, la ville d'Odessa repose sur les fondations de la cité grecque d'Odessos. Nous disposons d'une connaissance relativement précise des activités russes en Crimée à partir de la fin du XVIIIe siècle dans la mesure où les voyageurs et consuls occidentaux qui y séjournent livrent de nombreux détails quant à la nature de ces activités. Les renseignements portent à la fois sur les caractéristiques physiques de la Crimée, mais également sur les troupes russes qui y stationnent, ainsi que sur leurs mouvements. A la lecture de ces documents, il ressort que, depuis son annexion à l'Empire russe et jusqu'à la chute du régime tsariste, la Crimée s'apparente à une véritable presqu'île garnison en plus d'être, par sa fonction stratégique, une « tête de pont terrestre » russe en mer Noire. L'implantation d'un port de guerre à Sébastopol, ainsi que la fondation d'une nouvelle flotte de guerre en mer Noire en 1784, confèrent à la Crimée une fonction militaire navale et

[777] Camena d'Almeida P., « La colonisation russe contemporaine le long de la Volga principalement dans le gouvernement de Samara », *Annales de Géographie*, 1895, t. 4, n° 19, pp. 50-58.
[778] Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine…, op. cit.*, p. 64.
[779] *Ibid*.
[780] Voir dans cette partie le chapitre consacré à Sébastopol.

terrestre essentielle à l'appréhension de ce territoire situé sur le flanc sud de l'Empire russe, puis plus tard soviétique.

Cependant, avant de nous intéresser à l'implantation ainsi qu'aux activités russes sur les côtes de Crimée en cette fin de XVIIIe siècle, il convient de considérer dans un premier temps la péninsule en évoquant sa situation exceptionnelle ainsi que les spécificités physiques de son hinterland, et les activités humaines qui s'y développent.

2) La Crimée : une péninsule de steppes et de montagnes

Rappelons tout d'abord ici quelques caractéristiques de la Crimée : d'une superficie de 27 000 km², la péninsule s'étend sur un territoire long de 195 kilomètres du Nord au Sud, et de 325 kilomètres d'Est en Ouest. La Crimée est rattachée au continent par une mince bande terre, l'isthme de Perekop, qui mesure, au point le plus large, 8 kilomètres. Elle est baignée par les eaux de la mer Noire (façades Ouest et Sud) et par celles de la mer d'Azov (façade Est) et dispose en tout de 1 000 kilomètres de côtes[781].

Tout au long de l'Antiquité, les Grecs et les Romains désignaient la Crimée sous le nom de *Tauride*, ou *Chersonèse Taurique*. Ce nom trouvait son origine dans celui des habitants de la péninsule : les *Taures*, qui habitaient dans les montagnes protectrices du Sud de la presqu'île. Plus tard, la *Tauride* devient la Crimée, dont l'origine étymologique viendrait du tatar *Quirim*, qui lui-même s'inspire du grec *Krimeia*. Après le verrou des Détroits turcs, cette péninsule occupe une place essentielle au sein de la géopolitique de l'espace pontique.

Comme nous l'avons évoqué auparavant, la Russie, puissance continentale par excellence, ne possède que des ports situés dans des mers fermées ou prises dans les glaces au cours de l'année, sauf en mer de Barents (Mourmansk, Severomorsk[782]) et dans le Pacifique (Petropavlovsk Kamtchatskii[783]). En mer Noire, l'accès à la Méditerranée est verrouillé par les Détroits turcs. D'autres sites constituent des éléments clefs de la géostratégie pontique : le delta du Danube et le détroit de Kertch possèdent tous deux une dimension stratégique évidente. Toutefois, s'il y a un site qui constitue à plus d'un égard un élément clef dans le schéma stratégique du bassin pontique, il s'agit bien de la péninsule de Crimée.

[781] La superficie de la Crimée correspond globalement à celle de la région Languedoc-Roussillon. Pour toutes ces données, voir Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine…, op. cit.*, p. 56.
[782] Il s'agit du Quartier Général de la flotte du Nord.
[783] Il s'agit de la base principale des sous-marins stratégiques de la flotte du Pacifique.

Dès 1774, un diplomate russe, le comte Vorontsov[784], écrivait que par sa position, elle détient une importance cruciale pour le contrôle de la mer Noire. Il défendait l'idée que si la Russie contrôlait la Crimée, alors elle pourrait contrôler le bassin de la mer Noire et celui de la mer d'Azov[785]. Quatre-vingt ans plus tard, en pleine guerre de Crimée, un diplomate français en poste dans la région envoie une note au Ministère des affaires étrangères dans laquelle il indique notamment :

« […] *c'est de la possession de cette péninsule que dépend le sort du littoral de mer Noire. Ce n'est qu'après avoir pris la Crimée que les Russes ont trouvé le moyen de s'établir sur le littoral caucasien et de pousser leurs conquêtes au-delà du Caucase* [786] ».

Rappelons brièvement ici que la mer Noire constitue un théâtre maritime exceptionnellement riche par la diversité des Etats qui la bordent et la multitude des peuples qui vivent sur ses rives. Sa position de carrefour situé à l'intersection de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie centrale lui confère une dimension de « *centre de gravité stratégique* [787]» que l'Empire ottoman, puis l'Empire russe ont tour à tour dominé, et sur laquelle la puissance américaine nourrit aujourd'hui des ambitions[788]. Située géographiquement au cœur de l'espace pontique, la péninsule de Crimée couvre une superficie d'un peu plus de 26 000 km² et est reliée au continent par l'isthme de Perekop dont la largeur varie de 5 à 8 kilomètres. L'annexion de la péninsule criméenne à l'Empire russe en 1783 a définitivement achevé de faire basculer le rapport de force dans le bassin pontique en faveur des Russes. Comme le remarque ce consul français en poste dans la région à la fin du XVIIIe siècle :

« *Le possession de la Crimée a absolument changé le système de la guerre offensive des Russes contre l'Empire ottoman. Après s'être assurés la supériorité maritime dans la mer Noire et avoir formé dans les ports de la Crimée des magasins considérables, ils porteront la*

[784] Le comte Mikhaïl Illarionovitch Vorontsov (1714-1776) fut le ministre des Affaires étrangères de l'Empire russe de 1758 à 1763.
[785] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire…*, *op. cit.*, pp. 56-57.
[786] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38, Caucase : 1836-1856, *Notes sur les provinces caucasiennes et les côtes de la mer Noire*, 1854, [P08314].
[787] Annie Jafalian, « La mer noire : un centre de gravité stratégique », *art. cit.*, pp. 62-63.
[788] Voir l'introduction et l'étude préliminaire pour la description de l'environnement géopolitique de l'espace pontique.

guerre au cœur de l'Empire, et l'objet de la première campagne ne sera rien moins que la prise de Constantinople [789] ».

La possession de la Crimée est indissociable du projet russe de désenclavement par l'établissement de ports, et plus particulièrement de ports de guerre libres de glace, qui permettent d'exploiter cette position dominante en mer Noire. Car avant de posséder la Crimée, les Russes doivent se contenter de naviguer dans la peu profonde et ensablée mer d'Azov qui est, elle aussi, fermée par le détroit de Kertch, et dont les eaux gèlent en hiver. Cette position stratégique, la Crimée la doit à sa situation exceptionnelle puisque son extrémité Sud, le Cap Sarytch, à proximité duquel se trouve la base navale de Sébastopol, se trouve presqu'au centre géographique du bassin pontique. De là, les navires russes sont à vingt-quatre heures de navigation des Détroits[790], à moins d'une demi-journée de navigation de l'embouchure du Danube[791] et à vingt-quatre heures de traversée du port ottoman de Batoumi, à proximité de la frontière entre l'Empire russe et l'Empire ottoman. Les opérations terrestres entreprises contre La Porte bénéficient donc dès la fin du XVIIIe siècle du soutien logistique et tactique de la flotte de la mer Noire, comme nous le verrons ultérieurement.
L'isthme de Perekop, ainsi que la Crimée, sont baignés à l'Ouest par les eaux de la mer Noire et à l'est, par celles de la mer d'Azov. Les montagnes, situées au sud de la péninsule, occupent globalement 25% du territoire, tandis que les plaines, qui sont en fait le prolongement des steppes du sud de la Russie, sans posséder toutefois leur climat de fournaise en été, occupent les 75% restant. La presqu'île bénéficie enfin d'un climat doux, fait souligné par tous les voyageurs et consuls qui laissent des impressions sur leur séjour dans ce territoire. C'est également grâce à ces matériaux que nous disposons d'une vision ternaire de la Crimée qui apparaît comme un espace à la croisée de trois éléments : la terre, avec les plaines du centre et du nord, l'élément minéral, avec les montagnes du sud, et l'élément liquide, avec la mer qui ceinture quasi intégralement la Crimée, et les rivières qui traversent une partie des steppes. Qu'il s'agisse des lacs d'eaux salés de l'isthme de Perekop, des ports ou du reste des côtes criméennes, la mer fait pleinement partie de l'identité de ce territoire.

[789] MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, Série D : Constantinople, n° 1, 1746-1824, *Mémoire sur la défense du passage par le canal de la mer Noire et celle des parties des côtes d'Europe et d'Asie qui y sont adjacentes*.
[790] A une vitesse moyenne de 19 nœuds.
[791] A une vitesse moyenne de 19 nœuds également.

a) Le plat pays de Crimée : le nord, le centre et les steppes

L'élément liquide fait partie de l'identité criméenne : mer, rivière, lacs salés… Comme le rappelle Fernand Braudel, l'eau et la plaine sont intimement liées par le jeu des inondations saisonnières[792]. Les petits ruisseaux débordent à la saison des pluies et inondent une partie des steppes au sein desquelles ils ruissellent péniblement l'été. Aux inondations hivernales succèdent les chaleurs estivales : le lit des rivières diminue considérablement jusqu'à redevenir un ruisseau ou un nid à moustiques, principaux vecteurs de la fièvre paludéenne. Cette fièvre, les voyageurs occidentaux qui parcourent la Crimée la supportent particulièrement mal, et s'en soignent avec l'unique remède alors disponible : la quinine. Un minéralogiste britannique de l'université de Cambridge, Edward Daniel Clarke, en fait la mauvaise expérience du côté d'Inkerman alors qu'il sillonne la Crimée au tout début du XIXe siècle. Il y contracte une mauvaise fièvre qui l'oblige à reste alité et à se soulager avec de l'opium[793].

La péninsule est en effet parcourue à l'époque moderne et contemporaine par des voyageurs occidentaux qui en laissent des descriptions relativement exhaustives au sein de récits de voyage. En prenant les précautions ainsi que le recul nécessaire[794], l'étude de ces matériaux nous livre un certain nombre d'éléments qui permettent de saisir la réalité criméenne.

Ainsi, dans un mémoire daté du 4 novembre 1786, soit quelques trois années seulement après l'annexion de la Tauride[795] à l'Empire russe, un voyageur français[796] livre ses impressions sur la presqu'île[797]. Les plaines semblent suffisamment élevées par rapport au niveau de la mer et adoptent en outre une apparente uniformité d'un lieu à un autre de la Crimée. Elles sont propices aux cultures, et notamment à celle, précieuse, du blé, qui sert par exemple à nourrir les soldats. Notre voyageur, en tant que minéralogiste, assure que « *La fertilité du sol varie selon la quantité de terreau avec lequel il est combiné et l'humidité qu'il*

---

[792] « […] *zones de ruissellement ; les plaines servent normalement de collecteurs aux eaux. Durant l'hiver, saison normale des pluies, leur sort est d'être inondées* […] ». Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen* …, t. 1, *op. cit.*, p. 56.

[793] Edward Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit.*, p. 443.

[794] Voir Igor Delanoë, *La représentation de la Russie dans les récits de voyage occidentaux (XVIe-XIXe siècle)*, *op. cit.*, chapitre II.

[795] La Tauride est le nom antique pour désigner la Crimée. Cette appellation est fréquemment rencontrée dans les documents datant de l'époque moderne que nous avons consultés au sein de différents fonds d'archives.

[796] Cet anonyme semble toutefois être géologue ou minéralogiste, tant la place consacrée à la nature des sols ainsi qu'à la qualité des sources d'eau laisse transparaître plus que de l'intérêt personnel.

[797] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 18 : Crimée, *Description physique de la Tauride comprenant sa situation et les trois règnes de la nature*, 1786, [P18040].

contient. Il produit dans beaucoup d'endroits des herbages propres à nourrir le bétail. Il produit aussi d'autres végétaux. Il convient au blé et à différents genres de culture [798] ». La fertilité de la steppe criméenne est donc propice à l'agriculture et à l'élevage, ce que remarque Charles-Claude de Peysonnel[799] lorsqu'il traverse la Petite Tartarie et la Crimée vers 1768 :

« *Les pâturages y sont excellents et nourrissant une quantité innombrable de bestiaux et de troupeaux dont on tire les laines, […] et les cuirs qui sont les principaux articles du commerce en cette presqu'île* [800]».

Toutefois, cette riche plaine ne semble pas suffisamment mise en valeur ni par les Tatars, ni plus tard par les Russes une fois que ces derniers se rendent maîtres de la Crimée. Ainsi, bien qu'extrêmement fertile, la terre criméenne n'en demeure pas moins trop peu cultivée. Deux raisons semblent expliquer cette situation : le sous-peuplement de la péninsule d'une part, et le désintérêt que portent les Tatars à l'agriculture et l'élevage d'autre part. Charles-Claude de Peyssonnel conclut ainsi ses constatations : « [Le Tatar] *a su conquérir cette belle contrée dont son industrie ne sait pas tirer parti*[801] ». Au début des années 1800, le minéralogiste britannique dresse le même constat au sujet des Russes et écrit ainsi :

« *La contrée entière, de Yénikalé à Aktiar, à l'exception de l'emplacement de la ville de Baktcheserai, présente le paysage le plus monotone, formé d'une plaine unie, couverte de gazon et de sauterelles. Le terrain semble susceptible de la plus parfaite exploitation, mais il est entièrement négligé* [802] ».

Aussi, grâce à la fertilité de leur sol, les plaines de Crimée peuvent néanmoins accueillir des troupes en stationnement, et elles le font, avec leurs chevaux, et voient donc progressivement s'installer des bataillons et autres corps d'armées russes, qui hivernent dans les petits bourgs en attendant la saison des manœuvres ou celle de la guerre, comme nous l'étudierons plus loin. Ces plaines sont également parsemées, surtout dans leur partie nord, de

[798] *Ibid*., p. 5.
[799] Charles-Claude Peyssonnel (1727-1790) est un diplomate français qui a occupé successivement le poste de consul de France en Crimée, à La Canée puis à Smyrne. Larousse, *Grand Dictionnaire universel du XIXe siècle,* vol. XII, 1874, p. 740.
[800] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Eclaircissements sur le commerce de la mer Noire*, 1768, [P17729], ff. 17-18. Document anonyme attribué à Charles-Claude de Peyssonnel.
[801] *Ibid*.
[802] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 318.

lacs salés et de marais salants qui ne sont jamais très éloignés des côtes. Le sel de ces lacs est exploité, et notre auteur britannique souligne tout le profit qui est tiré de cette culture[803]. Les cristaux de sel forment de véritables « *gâteaux solides de deux doigts d'épaisseur* », ainsi que des cubes de différentes tailles. Le sel est recueilli avec des râteaux, à la manière de ce qui se fait dans les salines, avant d'être évacué grâce à des charriots tirés par des bœufs. Il sert également aux troupes en stationnement afin de conserver leurs denrées alimentaires périssables. Le sel de Perekop était déjà exploité sous les Khans qui en tiraient des profits intéressants. Le sel était en effet affermé à hauteur de 30 000 roubles, ce qui laissait aux fermiers la possibilité de s'enrichir considérablement. Lorsque les Russes annexent la Crimée, le fermage passe à 200 000 roubles[804]. Le sel qui est évacué par voie de terre via Perekop est exporté vers les provinces russes. Celui qui est exporté par bateaux à travers les ports criméens de Koslow et Théodosie est envoyé en Bessarabie et dans l'Empire ottoman[805]. Enfin, la Crimée exporte également des peaux d'agneaux issues des troupeaux élevés dans les steppes de la partie nord de la péninsule.

En revanche, si les plaines possèdent un potentiel certain en blé et en sel, il en va différemment du bois : elles semblent relativement pauvres en forêts, alors que le climat est pourtant propice au développement de la sylviculture : « *On y voit point de bois* » écrit notre voyageur français, pourtant, « *les arbres fruitiers et autres de différentes espèces qui y croissent presque sans aucun soin, prouvent qu'on peut y faire venir des bois* [806] ». Si les espèces végétales croissent sans difficultés apparentes en Crimée, c'est que le climat y est en effet favorable grâce à sa salubrité ainsi que sa clémence. Au sein d'un chapitre intitulé « *Du climat et de la qualité de l'air* », le voyageur laisse une description du climat de la péninsule qui ne laisse guère subsister de doute quant à son caractère agréable :

« *La Tauride a reçu de la nature les plus grands avantages* […]. *Les végétaux qui y croissent en servent une preuve, s'il n'y en avait pas de multipliées, car outre plusieurs espèces sauvages qui sont particulières aux pays méridionaux, les plantes les plus délicates,*

[803] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 18: Crimée, *Description physique de la Tauride comprenant sa situation et les trois règnes de la nature*, 1786, [P18040], pp. 6-7.
[804] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée.*
[805] Les Tatars ont été exemptés d'impôts pour leur consommation personnelle de sel par l'administration impériale dans les années qui ont suivi l'annexion de la Crimée à l'Empire. Seule l'exportation était taxée.
[806] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 18 : Crimée, *Description physique de la Tauride comprenant sa situation et les trois règnes de la nature*, 1786, [P18040], p. 5. Or, pour la construction de navires, la présence de forêt au voisinage immédiat des chantiers navals est une nécessité stratégique.

qui même dans les climats tempérés ont besoin pendant l'hiver d'un abri et d'une attention continuelle, croissent ici en plein air et sans aucun soin […] [807] ».

Ainsi, en Crimée, le printemps commence dès le mois de mars et s'avère relativement agréable car très tempéré. En revanche, les étés sont chauds, et commencent dès la mi-mai. Ces fortes chaleurs, qui peuvent parfois durer jusqu'à la fin du mois d'août, sont heureusement tempérées par le vent qui souffle presque continuellement sur les plaines criméennes ainsi que par les pluies régulières, qui sont accompagnées quelques fois de violents orages, qui s'abattent sur la péninsule. En outre, dès le début du mois d'août, les écarts thermiques entre le jour et la nuit augmentent, ce qui incite notre auteur à mentionner les nuits fraîches voire froides qui caractérisent la fin de la saison d'été.

Bien que largement inséré dans un espace maritime et disposant de ports, le pays semble n'avoir jamais été un foyer pour les grands fléaux qui s'abattent ponctuellement sur l'Europe occidentale, notamment grâce à la salubrité de son climat. Comme l'indique l'auteur, « *La peste n'a jamais pris son origine dans la Tauride et y a toujours été apportée de Turquie* […] ». De même, selon le voyageur français, la Crimée semble n'avoir jamais été frappée par la lèpre[808]. Toutefois, les voyageurs occidentaux qui la traversent sont souvent pris d'une forme de fièvre qu'ils soignent avec de la quinine.

Bien que la Crimée soit un pays baigné par la mer et cerné par de nombreux ports qui concentrent l'essentiel de l'activité humaine, la plaine criméenne qui couvre la majorité de la péninsule a servi à l'établissement épars de petites villes. Il nous faut évoquer ici brièvement les principales d'entre elles dont Bakhchisaraï et Simféropol font partie. L'évocation de deux de ces cités permet de mieux saisir les changements qui secouent la Crimée en 1783 : une transition entre un passé empreint de culture tatare et un futur sous domination russe.

- **Simféropol : la cité des gouverneurs impériaux**

Avant de passer sous souveraineté russe, Simféropol[809] portait le nom tatar de *Akmetchet*, qui signifie « église blanche »[810]. Située au nord de la chaîne taurique, dans la partie méridionale de la péninsule, Simféropol est sise à l'entrée de la vallée qui mène à

[807] *Ibid*., p. 46.
[808] *Ibid*., p. 50.
[809] Il est également possible de trouver le nom de cette ville orthographié Sympheropol. Simféropol est aujourd'hui la capitale de la République autonome de Crimée.
[810] Eglise porte ici le sens de bâtiment religieux. Il s'agit donc de la « mosquée blanche ».

Bakhchisarai, presqu'au centre géographique de la Crimée. La ville est parcourue par une des nombreuses rivières, le Salgir, qui s'échappe des montagnes du sud de la Crimée, et qui a fortement tendance à inonder les parties basses de la ville lors de la saison des pluies.

Lorsqu'en 1783 la Crimée passe sous souveraineté russe, la ville compte un peu plus de treize mille habitants[811]. L'administration impériale y implante un palais pour le gouverneur russe de Tauride. Simféropol ne semble pas laisser un souvenir impérissable aux voyageurs occidentaux qui y séjournent. Ils y critiquent notamment le mauvais climat, propice aux maladies et aux fièvres. Le minéralogiste britannique Edward-Daniel Clarke, qui s'y fait soigner pour une fièvre lors de son périple criméen, indique que « *Akmetchet présente un aspect misérable et triste ; les rues sont étroites, sales et ne sont pas pavées* [812]». Quelques années plus tard, Gabriel de Castelnau-Châlons[813] traverse la Nouvelle Russie et s'arrête à Simféropol. Il laisse également dans le récit de son voyage une impression assez mitigée de la ville, une ville où l'on croit « *errer parmi des cages de pierre où l'on a renfermé des fous* », une ville où « *la plupart des maisons sont si basses, qu'on ne les aperçoit que lorsque le mur de clôture est ruiné* [814]». Pourtant, après Bakhchisarai, Akmetchet fut le second centre politique du Khanat de Crimée dans la mesure où elle abritait la résidence du subalterne direct du Khan. L'importance politique, religieuse et économique dont cette ville était jadis la porteuse est révélée par son patrimoine architectural : au début des années 1820, on trouve à Simféropol « *dix temples, une église russe, une grecque, quatre metchets tatars, un oratoire arménien, une église catholique, une synagogue et une* […] *basilique* [815]». Le marché de la ville semble être celui qui est le mieux achalandé de toute la Crimée. Le minéralogiste britannique note enfin que les alentours de Simféropol abondent en gibiers, « *de sorte que les officiers de la garnison peuvent se livrer à presque tous les genres de chasse usités en Europe* [816]».

Toutefois, avec l'arrivée des Russes, la ville a gagné en importance, puisque outre un palais pour le gouverneur régional, la ville a vu de nombreuses casernes et dépôts s'ériger sur sa partie haute et dans ses quartiers sud. Etant donné sa position géographique quasi au centre de la Crimée, Simféropol abrite des magasins pour les troupes stationnées dans les différents camps établis par l'armée russe dans la presqu'île. Au début du XIXe siècle, alors que la

[811] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée.*
[812] Edward-Daniel Clarke *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit*., p. 330.
[813] Le marquis de Castelnau.
[814] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne…*, *op. cit.*, p. 149.
[815] *Ibid*., p. 150.
[816] *Ibid*., p. 330.

Crimée abrite près de 15 000 hommes de troupes, près de 1 500 sont stationnés à Simféropol[817]. A la fin des années 1830, le baron de Barante, alors de passage dans la cité, en livre un bref tableau qui nous donne l'impression d'une cité qui, malgré sa fonction administrative de premier ordre, peine à attirer la population :

« *Sympheropol est à peu près dans la steppe ; c'est une ville destinée à quelque accroissement* […]. *Les populations des environs sont encore en bien petit nombre, et quelques-uns viennent y passer l'hiver. Les rues sont larges, point pavées, les édifices publics clair-semés, ainsi que le peu de maisons particulières qu'on a déjà construites* [818] ».

A la fin du XIXe siècle, la garnison de Simféropol est forte de deux régiments et de deux compagnies : il s'agit du 51e régiment d'infanterie, rattaché à la 13e division d'infanterie, et le 244e régiment de réserve. Une compagnie de chasseurs de Crimée ainsi qu'une compagnie des Tatars de Crimée complète le dispositif[819].

- **Bakhchisarai : la capitale des Khans de Crimée**[820]

Située au nord des contreforts de la chaîne taurique, à mi-chemin entre Sébastopol et Simféropol, Bakhchisarai est sise au cœur d'un petit vallon qui débouche plus au nord sur la steppe criméenne. Une trentaine de kilomètres à travers cette steppe séparent Bakhchisarai de Simféropol et contrairement à celles de la partie septentrionale de la péninsule, la steppe qui sépare les deux cités semble moins hostile et bien plus abondante en cultures de toutes sortes. Le marquis de Castelnau décrit ainsi une terre qui se caractérise par « *des prairies verdoyantes, des vignes chargées de fruits, des arbres vigoureux que des montagnes dominent, des vergers bien entretenus, des villages qui annoncent l'abondance et la paix* [821]». Notre voyageur britannique évoque quant à lui les « *caravanes chargées en grande partie de concombres d'une grosseur et d'une grandeur* […] *prodigieuses* [822]» qu'il croise aux

[817] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 472.
[818] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, pp. 214-215.
[819] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches, 2e volume, *Archives confidentielles de campagnes, Etat-major général, Défense des côtes de la Russie, vol. II, Mer Noire,* 1897, p.60.
[820] L'étymologie du nom viendrait du turc et signifierait « Palais des jardins ». On peut également trouver l'orthographe suivante : Batschi-Saraï.
[821] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op. cit.*, p. 149.
[822] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 334.

alentours de Bakhchisarai. La présence de la rivière Alma, qui coule entre Simféropol et Bakchisarai explique en partie les nombreuses cultures.

L'ancienne capitale des khans de Crimée est, à l'origine, le lieu où se trouvait une des résidences des khans. En leur temps, les Génois y avaient édifié une forteresse. Nichée au fond d'un vallon, à l'abri des fortes chaleurs des steppes, elle devient capitale 1532 grâce au Khan Sahib Ier Giray : elle symbolise l'émancipation du Khanat criméen par rapport à la tutelle de la Horde d'Or. Bakhchisarai est divisée en quatre principaux quartiers : celui des Tatars, celui des Grecs, celui des Arméniens et celui des Juifs caraïtes. On trouve également quelques ressortissants russes. Les Juifs tiennent le commerce des étoffes depuis leur quartier excentré de Tchufut-Kalé, sur les hauteurs de la ville. La ville fut attaquée, prise et ravagée par les Russes en 1736, puis rebâtie par les Tatars. A la veille de l'annexion de la Crimée par Catherine II, la cité comptait 25 000 habitants, dont une majorité de Grecs et d'Arméniens[823]. Quelques décennies plus tard, au début du XIXe siècle, la cité ne compte environ plus que six mille habitants, dont mille cent Juifs et près de trois mille Tatars[824], tandis qu'à la fin des années 1830, ces derniers semblent encore constituer l'écrasante majorité des habitants de la cité[825].

Tout comme Simféropol, la ville semble écrasée tant ses maisons sont basses et ses rues étroites. Néanmoins, la plupart des voyageurs qui visitent la ville et la Crimée s'accordent sur le fait qu'il s'agit probablement de la place la plus agréable de la péninsule. « On se croirait dans un quartier de Constantinople » assure le baron de Barante[826]. Edward-Daniel Clarke admire tellement la cité, qu'il n'hésite pas à la qualifier d' « *une des villes les plus remarquables de l'Europe* [827]». La ville possède d'innombrables fontaines, presque une par maison, et l'eau qui en coule paraît aussi pure que l'air. Le Britannique écrit à ce propos :

« *Le nombre des fontaines est si grand à Baktcheserai qu'on en voit dans toutes parties de la ville ; une eau aussi froide que la glace, aussi limpide que le cristal, en sort jour et nuit* [828]».

[823] Charles-Claude de Peyssonel, *Traité sur le commerce de la Mer Noire, op. cit.*, p. 12.
[824] Chiffres cités par Edward-Daniel Clarke : « *La population actuelle* […] *monte à près de six mille âmes. On compte dans ce nombre plus de onze cent Juifs, dont quatre cents vingt sont inscrits comme marchands. La population tartare n'excède pas trois mille* ». Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 349.
[825] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, p. 218.
[826] *Ibid*., p. 217.
[827] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 335.
[828] *Ibid*. p. 336.

Outre les canaux, les bains publics et les nombreuses boutiques qui caractérisent avec les fontaines les rues de la cité, c'est bien le palais des Khans qui constitue la principale curiosité de la ville pour les voyageurs étrangers, et « *le monument le plus remarquable de Crimée* [829] ». Le palais, tout comme la ville, est construit en 1532 à l'initiative du Khan Sahib Ier Giray, et occupe en 1783 une surface 18 hectares jardins compris. Il s'agit de la résidence principale des khans de Crimée bien qu'il existe d'autres palais secondaires au voisinage de Bakhchisarai[830]. Chacun des khans qui se sont succédé à la tête de la Crimée a construit ou restauré des bâtiments au sein de l'enceinte du palais. Lorsque la péninsule passe sous souveraineté russe, le palais tombe sous la juridiction du Ministère des Affaires intérieures et sert régulièrement d'étape aux souverains russes qui visitent la Crimée. Son accès est donc restreint et nécessite des autorisations délivrées par les autorités russes, exception faite de la période de la guerre de Crimée qui voit le palais transformé en hôpital pour les soldats russes. Malgré les dommages provoqués par les raids menés par les troupes russes du maréchal Münich en 1736, le palais fut restauré et a conservé par la suite son style oriental, malgré les aménagements intérieurs exécutés selon le style européen afin de plaire à Catherine II en 1787. Le palais comprend une grande cour centrale sur laquelle donnent la grande mosquée du Khan, le cimetière des khans, les écuries, des jardins en terrasses, le jardin perse, le bâtiment principal et le corps de logis. C'est dans le bâtiment principal que se trouvent la salle du Divan, la petite mosquée du Khan, un harem et la fontaine dorée. Enfin, le domaine comprend également un grand harem et des bains.

Ainsi, entre Bakhchisarai « la Tatare » et Simféropol « la Russe », les identités s'entrechoquent en cette fin de XVIIIe siècle. La fonction administrative de la première migre vers la seconde. Bakhchisarai devient un lieu de villégiature pour les tsars en visite dans la région. L'architecture évolue à Simféropol avec l'édification d'une nouvelle ville construite au nord de l'ancienne. Si les khans ont élu domicile sur le site de Bakhchisarai, c'est aussi pour la clémence de son climat : des hivers moins rigoureux qu'ailleurs en Crimée et des étés agrémentés de l'air frais qui s'engouffre dans cette petite plaine, aux pieds des montagnes de la chaîne Taurique.

[829] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie*, *op.cit.*, p. 158.
[830] Il s'agit de l'ancienne résidence principale des souverains criméens de Devlet Saray, et des palais de Ulaqlı Saray, Alma Saray, Qacı Saray and Süyren Saray. Source : site officiel du palais de Bakhchisarai.

b) Un pays de montagnes : la chaîne Taurique

« *Les lieux les plus escarpés ont toujours été l'asyle de la liberté ou le repaire de la tyrannie* » écrivait le baron de Tott en faisant allusion aux installations génoises en Crimée[831], et Fernand Braudel d'ajouter que « *la montagne est un refuge contre les soldats et les pirates* [832] ». Les Tatars habitent certes dans les bourgs de la steppe criméenne, mais également dans les montagnes du Sud. Pourtant, en Crimée, les Tatars n'ont rien à craindre d'un ennemi venu de la mer. Leur proximité avec le Turc, qui consiste notamment en une alliance militaire[833], les prémunit des razzias côtières et, comme nous le verrons plus loin, les Tatars ne privilégient guère le littoral pour leurs habitations. En revanche, ils subissent les raids des Cosaques venus du Don, donc par voie de terre.

Pays couvert dans sa majorité par des plaines, la péninsule de Crimée n'en possède pas moins des montagnes depuis lesquelles coulent les principales rivières et petits fleuves qui irriguent les steppes situées au nord de ces massifs. Dans le document anonyme, mais attribué à Charles-Claude Peyssonnel, et daté de 1768, l'auteur, en voyage à travers la Petite Tartarie et la Crimée, nous livre ses impressions sur ces montagnes :

«*La partie montagneuse est arrosée par un grand nombre de petites rivières qui sont le grand et le petit Carasou, l'Indal, le Sarisou, le Salghir, l'Elma, le Katchir, le Cabarta, le Kazekli-Euzen et les ruisseaux Boulganak, Bala-Salghir, Daïr, Fondoukli, Azis et Bouroultha qui ne méritent aucune attention parce qu'ils sont à sec pendant tout l'été*[834] ».

Même si l'orthographe de ces cours d'eau diffère d'un récit à un autre, il n'en demeure pas moins que la partie méridionale de la Crimée est bien traversée par des rivières et des ruisseaux qui la rendent fertile et propice aux cultures. Citons également sur la côte Ouest les rivières Belbek, Kacha et Tchernaïa. Sur les côtes orientales, la rivière Sivach débouche dans la mer d'Azov à travers le Golfe de Sivach. Entre Théodosie[835] et le Détroit de Kertch, la presqu'île de Kertch possède également quelques collines que notre voyageur ne manque pas

[831] Cité par Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 35.
[832] *Ibid*. p. 27.
[833] Les Tatars de Crimée fournissent à La Porte une cavalerie qui participe à toutes les guerres entreprises par les Turcs. Vladimir Goudakov, *Caucasiens, cosaques et empires : les relations interculturelles*, Paris, L'Harmattan, coll. « Voix du Caucase », 2009, pp. 129-130.
[834] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Eclaircissements sur le commerce de la mer Noire*, 1768, [P17729], f. 17.
[835] On peut également trouver Féodossia, comme désignation de cette ville, celle que nous utilisons dans le texte correspondant à la traduction du nom russe de ce port.

de signaler dans sa description. Car l'essentiel des massifs montagneux criméens « *couronnent les rivages du sud* » de la péninsule, et forment un arc d'une longueur d'environ 180 kilomètres qui relie le cap Sarytch, au sud de Sébastopol, à Théodosie, en passant par Yalta et Soudak. Ces massifs, appelés chaîne Taurique, possèdent de hauts sommets dont l'un des principaux est le mont Roman Koch qui culmine à 1 545 mètres[836]. La dichotomie entre les parties centrale et Nord de la Crimée, couvertes de steppes, et la partie méridionale, montagneuse, est particulièrement saisissante dans les descriptions laissées par les voyageurs étrangers. La végétation et le climat en particulier constituent les principales sources de singularité. Le corollaire en est que la production agricole qui caractérise la région des Monts Tauriques rappelle au marquis de Castelnau celle « *du Midi de la France, celles des belles vallées suisses et du Nord de l'Italie* [837]». La description qu'il laisse de la partie méridionale de l'île suffit à saisir la richesse et le potentiel agricole des sols du Sud criméens :

« *Ici le sol est fécond partout, excepté dans les portions que les chutes d'eau ou les torrens ont déchiré, et qu'une pente rapide prive de terre végétale ; ici des villages nombreux sont pour ainsi dire enfouis sous des masses de verdure. Ces massifs laissent-ils entrevoir une échappée de vue, c'est la mer qu'on a à ses pieds : ici les vergers sont immenses, et les arbres qui les composent tous variés, tous plians sous leurs fruits, tous vigoureux, offrant, par leurs divers feuillages, des nuances dans la verdure dont on ne jouit nulle part ailleurs* [838] ».

Toutefois, tout comme pour les plaines, cette terre, pourtant riche, ne semble guère être mise en valeur à la hauteur de ce qu'elle pourrait l'être. Charles-Claude Peyssonnel constate ainsi qu'« *on ne voit guère dans ses vallons fertiles d'autre terrains cultivés que les bords des rivières ou l'on plantait fort à propos les arbres fruitiers, mais où les vignobles étaient très déplacés* [839]». Les Tatars pratiquent certes plus l'agriculture que la pêche, mais ils ne paraissent pas acharnés à la tâche, et leur émigration après l'arrivée des Russes ne fait qu'aggraver la sous-exploitation des possibilités agraires offertes par les terres criméennes.

---

[836] Pour les données chiffrées : *Atlas Bordas géographique et historique*, Paris, Bordas, 1993, p. 80. Le Roman Koch est situé dans l'arrière-pays de Yalta. Comme l'indique également notre auteur, « *une des extrémités s'étend à l'orient jusqu'à Théodosie (Kafa), et l'autre à l'occident presque jusqu'à l'embouchure de l'Alma* », *op. cit.*, p. 7.

[837] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie*, *op. cit.*, p. 124.

[838] *Ibid*.

[839] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Eclaircissements sur le commerce de la mer Noire*, 1768, [P17729], f. 19.

Lorsqu'il traverse la Crimée lors d'un périple à travers l'Empire russe, le baron de Barante, qui occupe alors la fonction d'ambassadeur de France auprès du tsar Nicolas Ier, est également frappé par les imposants massifs montagneux qui dominent la façade sud de la péninsule. Voici la description qu'il laisse de la côte entre Balaklava et Yalta :

« [Les montagnes] *sont très rapprochées de la mer et en forment le rivage ; leur cime est continue, c'est une sorte de muraille peu découpée. Une pente rapide descend jusqu'à la mer sans laisser place à aucun sol horizontal, à aucune plage ; le pied de la montagne est baignée par les flots* [840] ».

Le voyageur tente d'établir une analogie entre les massifs tauriques et les Apennins, qu'il connait bien pour avoir occupé la fonction d'ambassadeur de France à Turin. Les montagnes criméennes diffèrent de celle du Piémont, aussi bien du point de vue de la hauteur, que de la masse qu'elles imposent. Vers leurs sommets, les massifs abritent quelques forêts, tandis que les versants situés plus bas servent à l'exploitation du vignoble qui bénéficie de l'ensoleillement au sud. En se jetant dans la mer Noire, les monts Tauriques donnent naissance à une côte « *sinueuse, dentelée de caps et de baies* [841] », ponctuées de débouchés obliques de vallées au sein desquels sont nichées les villes côtières. Cette partie de la Crimée abrite déjà en cette première moitié de XIXe siècle de belles et riches demeures, notamment du côté d'Aloupka et de Yalta. Ce cadre rappelle au baron de Barante les « *maisons de campagne des environs de Genève et de Lausanne aux bords du lac* [842] ». La Crimée est en effet devenue une destination « *à la mode* » au cours des années 1820, lorsque les nobles moscovites et pétersbourgeois ont acquis des terrains et fait construire des domaines afin de bénéficier en hiver de la douceur du climat local. Ces terrains ont été acquis auprès des propriétaires tatars qui ont été les seuls autorisés à quitter la Crimée par les autorités russes qui s'intéressaient à leurs possessions foncières[843].

Dès lors que l'on s'éloigne d'Yalta en direction de Théodosie, les montagnes s'éloignent progressivement de la côte et cèdent ainsi la place à des terres qui pourraient servir à la culture de la vigne ou de l'olivier. Commence alors un étroit pays, entre mer et

[840] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840*, *op. cit.*, p. 182-183.
[841] *Ibid*., p. 183.
[842] *Ibid*., p. 186.
[843] « *Ce sont surtout les Tartares qui possèdent de vastes jardins sur la côts méridionals qui obtiennent des passeports parce que leurs possessions ont plus de valeur* ». AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*, p. 2.

montagne, que Fernand Braudel qualifie de niveau « *optimum de l'habitat méditerranéen, au-dessus des miasmes de la plaine et, d'autre part, dans les limites où prospèrent les plantes* […]. *L'eau de la montagne permet en outre l'irrigation et les savantes cultures du jardin* […][844] ». Pourtant, ces cultures demeurent très limitées et ne sont finalement que l'apanage des riches propriétaires russes qui se livrent à ces exploitations pour leur plaisir. Avant l'arrivée des Russes, parmi les Tatars qui peuplaient cette partie de la Crimée, ne pratiquaient guère plus l'agriculture que ceux qui habitent les steppes criméennes. Cette situation perdure tard, jusqu'au début des années 1820. Le baron de Barante précise en effet, alors qu'il écrit sur la Crimée de la fin des années 1830, qu' « *Il y a dix ou quinze ans que la côte de Crimée était habitée uniquement par les Tartares ;le sol leur appartenait ; ils cultivaient peu et fort mal des vergers où ils recueillaient des poires et des pommes de mauvaises espèces ; du tabac pour leur propre consommation ; quelques champs de blé, mais seulement pour nourrir les cultivateurs* ; […] : *tel était l'aspect agricole de ces cantons* [845] ». Tout comme pour notre premier voyageur, le baron souligne donc la tendance à l'autosuffisance et à l'autarcie de l'agriculture tatare, tout en mettant en exergue le potentiel agricole totalement inexploité de la Crimée, potentiel dû principalement à la douceur du climat et à la fertilité du sol :

« *Il n'existe pas en Crimée une population de paysans ou de petits propriétaires cultivant avec l'indispensable nécessité d'assurer leur subsistance, et produisant ce qui convient le mieux au sol et au climat. S'il en était ainsi, on ferait probablement en Crimée une assez grande abondance de vin* […] *qui se vendrait bon marché et conviendrait à la consommation populaire* [846] ».

Les espèces végétales qui croissent naturellement le long de la façade sud de la Crimée sont de fait caractéristiques de la douceur du climat ; l'auteur mentionne ainsi que « *Les orangers ne poussent pas en pleine terre, on ne voit point d'aloès ; mais le figuier, l'olivier, le grenadier, l'arbousier, le lentisque, le jujubier, poussent comme dans leur sol naturel* [847] ». Si les plaines sont pauvres en bois, les vallées qui serpentent entre les monts sont en revanche riches en forêts épaisses. Fernand Braudel rappelle que la Crimée méridionale n'échappe pas au climat méditerranéen, bien au contraire, et bénéficie par conséquent d'une flore caractéristique :

[844] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, pp. 49-50.
[845] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, pp. 202-203.
[846] *Ibid*, p. 202.
[847] *Ibid*, p. 208.

« *Le climat méditerranéen n'est souvent qu'un climat d'espalier ou de riviera, autour de la mer, une frange mince comme cette bande côtière qu'on rencontre en Crimée : le figuier, l'olivier, l'oranger, le grenadier y poussent en pleine terre, pas au-delà toutefois de la zone méridionale de la presqu'île* [848] ».

La plaine de Baïdar, aux pieds des contreforts Nord des Monts Tauriques, au Nord-Est du port de Balaklava, relève de cette riche aire méridionale. Il s'agit d'une plaine de plus de seize kilomètres de longueur pour un peu moins de dix en largeur qui rappelle au minéralogiste britannique Clarke « *les vallées de Kent et de Surrey* [849] ». Il s'agit de la seule étendue largement plane du Sud de la Crimée qui soit également propice aux cultures qui y semblent toutefois limitées à celle du blé et de quelques vergers.

***

Véritable pivot de la présence russe en mer Noire, la péninsule de Crimée n'en demeure pas moins isolée sur les marges méridionales de l'Empire. Son annexion à la Russie en 1783 constitue toutefois l'une des étapes clefs qui jalonnent l'histoire de la géopolitique russe. Préparée par la guerre de 1768-1774, l'annexion de la Crimée à l'Empire russe procure à Saint-Pétersbourg une interface maritime supplémentaire au cœur géographique de l'espace pontique. Le rattachement de cet ancien khanat arraché à l'influence des Turcs s'inscrit par ailleurs dans la continuité de l'œuvre de sécurisation du flanc méridional russe dont elle constitue à la fois une conclusion et une étape. Une conclusion car à travers cette annexion, la Russie écarte la menace des raids tatars à l'intérieur de l'Empire, et une étape car, à partir de la Crimée, les Russes entreprennent de repousser encore plus loin le périmètre défensif méridional de la Russie. L'évocation du tableau physique de la Crimée nous apprend en outre qu'au lendemain de l'annexion à l'Empire russe, il s'agit d'une contrée où semble se développer bien peu d'activités. Bien que caractérisée par une immense plaine qui couvre près de 90% de sa surface, la péninsule criméenne n'est guère mise en valeur alors que la constitution même de son sol le permettrait. L'élevage y est limité, et le dépeuplement tatar amorcé avec l'installation des autorités russes ne fait qu'aggraver ce tableau dans la mesure où l'immigration russe ne semble pas pouvoir compenser l'émigration tatar ni en quantité, ni en qualité. L'essentiel des Russes qui s'installent en effet en Crimée sont soit des hommes de

[848] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 215.
[849] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 412.

troupes, soit des fonctionnaires de l'administration impériale. Isolée, située à la périphérie de l'Empire, la péninsule de Crimée s'apparente tout au long de l'époque moderne à un désert géographique et humain. En fait, la relative désertification des activités humaines à l'intérieur des terres contraste fortement avec les activités côtières. La Crimée semble d'avantage tournée vers la mer que vers les terres.

II. La Crimée, une terre à la croisée des routes maritimes et terrestres

« *A la croisée des chemins de terre et d'eau* [850]» se trouvent les ports. Dans sa thèse consacrée au commerce russe dans la mer Noire entre 1774 et 1861, Jean Louis Van Regemorter identifie trois principaux types de sites pour les ports en Russie méridionale : les baies abritées (Akhtiar), des rades foraines (Caffa) qui offrent bien moins de sécurité que les premières, et les limans, qui correspondent généralement à des estuaires (Azov)[851]. Les côtes de Crimée offrent les deux premiers types de sites. La plupart des comptoirs criméens, qu'ils aient été grecs ou italiens, antiques ou médiévaux, se trouvaient localisés dans le sud de la péninsule, abrités du danger des steppes par les puissantes montagnes de la chaîne Taurique, leurs quais baignant des eaux libres de glace toute l'année. Tandis que les Tatars s'étaient essentiellement tournés vers la terre et les richesses qu'elle leur procurait[852], notamment en esclaves slaves, les Russes développent les côtes criméennes en créant ou recréant des ports, bien souvent sur l'emplacement des anciens établissements grecs et italiens. Pierre le Grand avait cherché en son temps à disposer de fenêtres sur les mers chaudes du Sud, et en ce sens, la prise d'Azov en 1696 devait constituer la première étape dans la conquête de positions sur la mer Noire. « *Ne vous méprenez pas sur les intérêts de la Russie : elle n'a que trop de terres, c'est de l'eau seulement qu'elle doit chercher !* [853] » avait déclaré le premier empereur russe. Cette phrase, telle une maxime, s'est transmise de tsar en tsarine, jusqu'à Catherine II

[850] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 291.
[851] Jean Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 7.
[852] Un diplomate français note ainsi que les Tatars n'ont pas particulièrement développé la pêche : « *La pêche pourrait être abondante mais les Tartares ne s'en sont point encore occupés, ou la bornent à leur propre consommation* ». AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*.
[853] Pierre le Grand, *in* Marie-Pierre Rey, *De la Russie à l'Union soviétique, la construction de l'Empire*, Paris, Hachette, coll. « Carré Histoire », 1994, 253 pages. Cité par Pascal Marchand *in Atlas géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 52.

qui donne à la Russie un accès sûr à la mer Noire et fait ériger un chapelet de ports sur les côtes de la Nouvelle-Russie[854].

1) Ports et échanges en Crimée: de la période italienne à l'arrivée des Russes

Le développement des ports criméens s'inscrit dans le contexte maritime méditerranéen décrit par Fernand Braudel : un secteur maritime globalement faible et qui manque de main d'œuvre. Selon lui, seules quelques zones de la mer intérieure ont fait l'objet d'un développement côtier : la côte dalmate, les îles et les côtes grecques, les côtes du cap Corse…[855] La Crimée, plus particulièrement la face Sud Sud-Ouest de la péninsule, appartient à cette minorité de littoraux méditerranéens ouverts sur le monde marin. « *Peuplées, ou non, ces provinces maritimes se situent avant tout vers le Nord au long des péninsules de la Méditerranée ; en général elles sont adossées à des montagnes forestières*[856] » écrit Fernand Braudel à propos des caractéristiques communes des côtes méditerranéennes qui ont vu naître une activité maritime. La ressemblance avec la situation que connaît l'interface Sud de la Crimée est confondante car c'est bien sur ces côtes que se sont développés les ports criméens les plus importants. En Crimée comme ailleurs en Méditerranée, la présence des montagnes dans l'immédiat arrière-pays a conditionné le développement des ports. Véritables protectrices naturelles contre les attaques venant de la terre, les montagnes créent également une protection pour les ports en formant « *un écran, avec de nombreux abris contre l'implacable vent du Nord, ce grand ennemi de la navigation méditerranéenne* [857]». A mi-chemin entre la bande côtière et l'île, la péninsule, en tant qu'objet géographique, constitue un vaste bloc de terre engagé dans la mer. D'après Fernand Braudel, il s'agit des espaces méditerranéens les plus riches en possibilités, véritables accumulateurs de force[858]. La Crimée, par la position qu'elle occupe dans l'espace pontique, confirme cette définition en s'érigeant en centre de gravité stratégique du bassin de la mer Noire, comme nous l'avons évoqué auparavant.

Les ports représentent des lieux de développements économiques aussi bien locaux que régionaux. Le port constitue la projection d'un hinterland plus ou moins voisin sur une côte. Ce rôle d'interface complexe, où se mêlent ruptures de charge, mutations sociales et

[854] Il s'agit des territoires situés au bord de la mer Noire que la Russie a annexés dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, à la suite des guerres contre l'Empire ottoman.
[855] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 129.
[856] *Ibid*.
[857] *Ibid*., pp. 131-132.
[858] *Ibid*., p. 148.

changements urbains, fait du port un portail entre un hinterland et l'espace maritime propice à capter les évolutions. Pierre le Grand l'avait compris, lui qui souhaitait moderniser la Russie en y attirant les techniques et le savoir-faire d'Occident à travers la mer, et sa fenêtre sur l'Europe, Saint-Pétersbourg. Les ports jouent ainsi non seulement un rôle essentiel pour le commerce, mais au-delà, ils agissent comme des agents modernisateurs, et favorisent le transfert des biens et des hommes, ainsi que des techniques dont ils sont les détenteurs[859]. La guerre, le commerce, la piraterie, les maladies, la diplomatie caractérisent la vie des ports, et ce, depuis l'Antiquité. En mer Noire, comme ailleurs, ils servent à évacuer et à capter des biens et des marchandises. Le commerce anime les échanges du Pont-Euxin depuis l'Antiquité. Avant les Russes, ce sont en effet les Grecs milésiens à partir du VIIe siècle avant Jésus-Christ, puis les Italiens au Moyen-Age, principalement génois et dans une moindre mesure vénitiens, qui ont colonisé les côtes de la Crimée et, plus largement celles du bassin pontique, en y implantant des ports. Comme le rappelle Fernand Braudel, ces côtes sont dès le début de l'époque moderne, riche en production : « *les poissons séchés, la boutarque et le caviar des fleuves « russes », les bois indispensables à la flotte turque, le fer de Mingrélie, le blé et la laine, celle-ci rassemblée à Varna et recueillie, en même temps que les cuirs* [860]» expédiées vers les ports méditerranéens.

Jason a probablement parcouru au XIIIe siècle avant notre ère le bassin pontique[861], toutefois, des activités non mythologiques liées à la navigation sont attestées dès le IIe millénaire avant Jésus-Christ, et il faut attendre le VIIIe siècle avant notre ère pour constater une activité humaine régulière et significative. Durant l'Antiquité, la mer Noire est économiquement rattachée à Athènes, tandis qu'à partir de la période génoise et vénitienne, elle l'est à l'Italie[862]. Déjà lors de la période romaine, les ports criméens et ceux de la mer d'Azov fournissaient esclaves, bétail, céréales, miel, cire et vin à l'Empire[863]. Lors de la période byzantine[864], Constantinople cherche à conserver le contrôle du transit à travers les Détroits, mais ne cherche pas en revanche à asseoir sa domination politico-stratégique sur le bassin pontique. Il perçoit plus la mer Noire comme « *comme un rempart naturel contre d'éventuels envahisseurs que comme un atout à exploiter* », et ne cherche donc pas à en faire

[859] Amélia Polonia, « European seaports in the Early Modern Age : concepts, methodology and models of analysis », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, juin 2010, p. 17.
[860] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 101.
[861] Il s'agit du mythe de l'expédition de Jason et des Argonautes à la recherche de la Toison d'Or.
[862] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 101.
[863] Werner Hilgemann, Hermann Kinder, *Atlas Historique*, *op. cit.*, 2004, p. 178.
[864] L'Empire byzantin existe de 395 à 1453.

son lac, mais tout juste à en encadrer l'accès[865]. Au Moyen-Âge, après une série de contacts entrepris entre 1265 et 1268, les Vénitiens obtiennent des Byzantins le droit de s'établir en mer Noire en 1277 : ils créent des comptoirs à Trébizonde, Soldaïa et La Tana[866]. Ils reprennent l'antique commerce du vin, des céréales et du bétail en y ajoutant celui des articles venus de l'Orient. Leurs routes relient leurs comptoirs en mer Noire et à travers les Détroits, à la Méditerranée, depuis La Tana jusqu'à Saint Jean d'Acre, en passant par Constantinople. Les Italiens développent surtout le commerce interne du bassin pontique, principalement à travers les places de Caffa et La Tana, et usent des routes maritimes internes qui relient Trébizonde, Sinope, Samsun, aux comptoirs situés à l'embouchure du Danube, et à Constantinople. Toutefois, l'un de leurs principaux débouchés demeure l'Empire ottoman qui, dès la fin du XVe siècle, « *contrôle déjà les circuits qui relient, à travers l'espace pontique, l'Orient et la Méditerranée à l'Europe centrale et orientale et à la Baltique. Contrôle sans doute militaire* […] *mais tout d'abord économique : les marchands ottomans – musulmans, ou grecs, arméniens, juifs de l'empire, dominent les marchés des étapes pontiques* [867] ».

Après la prise de Constantinople en 1453, les conquêtes ottomanes entreprises dans la seconde moitié du XVe siècle[868] achèvent de faire du bassin pontique un lac ottoman dès le dernier quart du XVe siècle, espace au sein duquel les marchands italiens parviennent néanmoins à se maintenir, et à jouer un rôle qui n'est plus certes celui de moteur des échanges commerciaux[869]. Une fois sous domination du Turc, le bassin pontique voit ses circuits commerciaux évoluer : les routes terrestres, les caravanes, « *ne se dirigent plus vers la Crimée, mais vers Constantinople* », faisant ainsi de la mer Noire « *le grenier à blé attitré de l'énorme capitale turque* [870]». La guerre qui oppose la Sérénissime à La Porte entre 1463 et 1479 crée un espace pour le commerce en mer Noire au sein duquel Génois, Anconitains et Florentins s'insèrent pour tenter de supplanter Venise. Les Occidentaux cherchent en effet à obtenir des Ottomans un droit de passage qui garantissent à leurs navires un accès à la mer Noire, toutefois ces démarches peu aisées n'aboutissent en pratique que très rarement. Les

[865] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique, le bassin de la mer Noire, un espace sous domination », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflit et sécurité dans l'espace mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit*., p. 33.
[866] Bernard Doumerc, « Les Vénitiens à La Tana (Azov) au XVe siècle », *art. cit.*, p. 5.
[867] Mihnea Berindei, « Les Vénitiens en mer Noire, XVIe-XVIIe siècles, nouveaux documents », *Cahiers du Monde russe et soviétique*, juillet-décembre 1989, vol. 30, p. 207.
[868] Les Ottomans prennent Sinope et Trébizonde en 1461, Caffa, La Tana et le Sud-ouest de la Crimée en 1475, et transforment la région comprise entre le Bas-Danube et le Bas-Dniepr en sandjak. *Ibid*., p. 208.
[869] Les Ragusains notamment parviennent à poursuivre leur commerce en mer Noire au moins jusqu'à la fin du XVIe siècle. Ils se livrent au trafic des cuirs et de laines depuis Varna. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 102.
[870] *Ibid*.

capitulations obtenues par exemple par Venise en 1480, 1482, 1513, 1517 et 1521 assurent aux navires vénitiens une liberté de circulation ponctuelle et exceptionnelle à travers les Détroits. De fait, le droit public turc interdit toute navigation étrangère en mer Noire[871]. En 1535, la France de François Ier obtient de l'Empire ottoman des capitulations qui confèrent aux navires français le droit de naviguer dans les eaux ottomanes, privilège que la France conserve pendant quarante années. Ce privilège exceptionnel oblige les navires étrangers non français à demander la protection des consuls de France ainsi qu'à battre pavillon français pour traverser la mer Noire[872]. En 1612, ce sont les Hollandais qui obtiennent des capitulations de La Porte : leurs navires ont désormais le droit de naviguer dans les eaux ottomanes, mais ne peuvent toutefois pas franchir le Bosphore[873]. En 1542, le règlement du port de Caffa indique néanmoins que les marchands italiens sont autorisés à acheter et charger du blé et des céréales en Crimée[874]. A Ackermann, c'est le vin de Crète que les Vénitiens exportent vers l'Europe centrale et orientale, tandis qu'à La Tana, ils s'occupent des produits de la pêche. Toutefois, les activités commerciales italiennes s'éteignent en mer Noire en même temps que le XVIe siècle prend fin, et que s'annonce le XVIIe siècle qui voit les Russes, descendus le long de la Volga, chercher à s'insérer dans le lac ottoman. Lorsqu'Astrakhan tombe en 1556 sous les assauts des armées d'Ivan le Terrible, le dernier verrou, le khanat d'Astrakhan, disparaît, inaugurant plus d'un siècle de poussées russes, dans un premier temps vers la mer d'Azov, puis ensuite, une fois ce dernier acquis[875], vers la mer Noire.

Déjà sous le règne d'Elisabeth Ière[876], au printemps 1756, lors de la Conférence de la Cour impériale à Saint-Pétersbourg, l'Empire russe exprimait ses objectifs en termes de navigation : « *unifier le commerce de la Baltique avec celui de la mer Noire, et à travers lui, détenir entre nos mains presque tout le commerce du Levant* [877]». La Russie avait auparavant, en 1745 déjà tenté de développer le commerce de ses territoires méridionaux en demandant en vain au Sultan l'autorisation de navigation pour ses marchands en mer Noire. Il faut par conséquent attendre le 21 juillet 1774 avec le traité de Kutchuk-Kaïnardji qui clôt la guerre

[871] Georges Wassamy, *La Convention des détroits*, Paris, Pedone, 1937, p. 20, cité par Sophie Enos-Attali *in* « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique, … », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflit et sécurité dans l'espace mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 37.
[872] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique…», *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflit et sécurité dans l'espace mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 37.
[873] *Ibid*.
[874] Mihnea Berindei, « Les Vénitiens en mer Noire, … », *art. cit*., p. 209.
[875] L'Empire ottoman cède à la Russie les rives de la mer d'Azov au traité de Karlowitz signé le 26 janvier 1699. Néanmoins, l'accès à la mer Noire demeure interdit à la Russie.
[876] Elisabeth Ière de Russie (1709-1762) est la fille de Pierre le Grand. Elle règne entre 1740 et 1762.
[877] Herbert Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain …, op. cit.*, p. 113.

russo-ottomane débutée en 1768 pour voir les ambitions maritimes russes prendre forme. Ce traité, qui comprend 29 articles, est l'un des plus désavantageux jamais signé par l'Empire ottoman. Les Russes gagnent le port stratégique d'Azov, place forte qu'ils ont tenté de prendre et conserver à plusieurs reprises depuis Pierre le Grand. Ils obtiennent également les régions situées entre le Dniepr et le Bug, ainsi que les districts du Terek et du Kouban, tandis que la Crimée devient, selon les volontés russes, un Etat indépendant. Enfin, ce traité donne également le droit aux navires et aux marchands russes de prendre part au commerce levantin. Ils gagnent la liberté de circulation en mer Noire et peuvent, à travers les Détroits turcs, accéder librement à la Méditerranée. Néanmoins, comme le rappelle Georges Sokoloff, les Russes n'obtiennent pas totalement ce qu'ils souhaitent dans la mesure où « *le littoral Nord de la Mer Noire reste turc et la Crimée demeure indépendante* [878]». Cinq ans plus tard, le 10 mars 1779, la convention d'Aynalikavak confirme les articles du traité de 1774 sur l'indépendance de la Crimée, et sur le droit de circulation des vaisseaux russes à travers les Détroits. Enfin, ultime étape dans l'insertion de l'Empire russe dans les affaires pontiques et au-delà, méditerranéennes : l'établissement d'un protectorat sur la Géorgie et l'annexion de la Crimée, qui confèrent à la Russie de nouveaux ports et lui ouvrent de fait de nouveaux horizons. La sécurisation du flanc Sud de l'Empire par l'annexion de la Crimée s'inscrit dans le projet plus global de développement du commerce entre la Russie et la Méditerranée à travers la mer Noire. De même, la sécurisation de l'embouchure du Dniepr permet aux Russes d'utiliser ce puissant cours d'eau comme voie de circulation pour les hommes et les marchandises. La seconde guerre russo-turque[879], déclenchée par La Porte, est remportée par le maréchal Souvorov et se conclut par le traité de Jassy à la fin du mois de décembre 1791. Le texte désavantage encore plus les Ottomans qui perdent au profit des Russes les côtes comprises entre le Bug et le Dniestr, et se voient contraints de confirmer une nouvelle fois la souveraineté russe sur la Crimée. La frontière entre les deux Empire s'établit alors sur le Dniestr. Catherine II entame alors la mise en valeur et la colonisation du littoral nouvellement acquis au cours de laquelle les Italiens jouent notamment leur ultime rôle de colonisateur avec leur participation à la création d'Odessa en 1794 : il s'agit là de la « dernière colonie italienne » en mer Noire[880].

Dès lors que l'Empire russe s'insère *de jure* dans les circuits commerciaux pontiques avec le traité de Kutchuk-Kaïnardji en 1774, les chancelleries occidentales s'interrogent sur la

[878] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 94.
[879] Cette guerre se déroule entre 1787 et 1791.
[880] Anna Makolkin, *History of Odessa, the last Italian Black Sea colony*, New-York, Edwin Mellen Press, 2004, 270 pages.

nature et les conséquences de l'apparition d'un commerce russe en mer Noire. La situation évolue considérablement puisque, d'un lac ottoman bordé par les Etats appartenant directement au Grand Seigneur ou se trouvant sous sa dépendance, la Mer Noire s'ouvrait au commerce d'une nation étrangère, la Russie, dans un premier temps, puis ultérieurement, à l'Autriche. Auparavant, l'Empire ottoman avait refusé à toute nation étrangère le droit de naviguer dans les eaux du bassin pontique, et tout le commerce de la Mer Noire s'effectuait grâce à des bâtiments turcs appartenant en général à des armateurs grecs[881]. Jusqu'alors, le commerce en mer Noire était par conséquent la chasse-gardée des Turcs et des Grecs, depuis qu'ils avaient remplacé les Vénitiens et les Génois comme principaux acteurs de ces échanges entre le Pont-Euxin et la Méditerranée. En fait, la mer Noire, véritable « *plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen-Age*[882] » était verrouillée par les Turcs dès la fin du XVe siècle. Il convient par ailleurs de préciser ici que l'entreprise militaire russe de conquêtes a ainsi largement précédé la création de circuits commerciaux maritimes russes dans le bassin pontique. Autrement dit, la création de la flotte de la mer Noire n'avait pas pour objectif, à l'origine, de protéger un commerce russe dans la mesure où ce dernier n'existait pas, ou en était, après 1774, à ses balbutiements. Dans un *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, rédigé au début des années 1800, un observateur anonyme résume la situation du commerce qui prévalait dans le bassin pontique avant l'arrivée des Russes :

« *Le commerce de la Mer Noire, depuis l'expulsion des Vénitiens et des Génois, était entre les mains de Turcs et des Grecs […]. Des draps, des camelots, des étoffes de soie, des sucres, des cafés, des bois* […], *des clinquailleries, et autres objets de manufactures d'Europe […] leur produisaient des bénéfices immenses qui s'accroissaient par la vente des grains, des laines, des pelleteries, des cires […], des cuivres et des bois de constructions qu'ils en exportaient.*
C'était à Constantinople qu'ils achetaient en grande partie les marchandises européennes, et qu'ils vendaient celles des retours, sur lesquelles les marchands étrangers n'avaient que de légers bénéfices, ne pouvant eux-mêmes faire ce négoce qu'indirectement [883] ».

[881] Jan Reychman, « Le commerce polonais en mer Noire au XVIIIe siècle par le port de Kherson », *art. cit.*, p. 234.
[882] Georges I. Bratianu, « La mer Noire, plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen-Age », *Revue du Sud-Est européen*, 1944, pp. 36-39, cité par Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 105.
[883] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Turquie, vol. 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, par Jean de Reuilly, 1801, [P14947], ff. 211-212.

Aussi, lorsqu'ils évoquent les perspectives offertes par le commerce en mer Noire, les auteurs des différents rapports diplomatiques rappellent en premier lieu qu'il s'agit là d'un rêve formulé par Pierre le Grand, et en passe d'être réalisé par Catherine II en cette seconde moitié du XVIIIe siècle. L'ouverture de la mer Noire au commerce russe signifie la fin du lac commercial ottoman, et le développement d'une nouvelle route maritime vers l'Empire russe et ses richesses[884], et au-delà, vers les Indes et la Perse, via la mer Caspienne. La mer Noire présente en outre cet avantage d'être bien plus praticable en hiver que ne l'est la mer Baltique qui est fermée au commerce russe près de la moitié de l'année à cause des glaces. La navigation pourrait donc y être plus régulière et, comme le rappelle cet auteur d'un rapport sur le commerce de la mer Noire rédigé au début des années 1780, *« la célérité de l'expédition nous donnerait des avantages immenses sur les autres nations* [885]». En tant que débouché du Dniepr, le bassin pontique sert également de voie d'évacuation des produits et des marchandises issus d'Europe orientale. Les différents auteurs rappellent tous que le commerce russe de la mer Noire « *ne peut manquer de devenir très florissant* [886] », tandis qu'un rapport anglais traduit en français indique que « *par la mer Noire, lorsque la navigation russe sera libre, cette puissance aura dans la Méditerranée un commerce immense qu'il est impossible d'apprécier.* […] *Les Russes pourront aller en France, en Espagne et en Italie et se mettre à la tête du commerce du Levant* [887] ». La perspective de l'irruption de la Russie moderne en Méditerranée semble exercer une forme de fascination mêlée d'appréhension dans les chancelleries occidentales. Au-delà du développement du commerce russe en mer Noire, c'est bien le recouvrement de la liberté de navigation dans les eaux du bassin pontique et les perspectives offertes par la réactivation d'une route commerciale vers la mer Capsienne, les Indes et la Perse qui occupent les esprits des diplomates et des marchands. Au sein de ce scenario, la Russie occupe une place essentielle décrite dans un des mémoires remis en 1780 à François-Emmanuel Guignard de Saint-Priest, plus connu comme comte de Saint-Priest, alors qu'il occupe le poste d'ambassadeur de France à Constantinople[888] :

---

[884] Sur les richesses de l'Empire russe et la fascination qu'elles exercent sur les voyageurs occidentaux, voir Igor Delanoë, *La représentation de la Russie dans les récits de voyage occidentaux (XVIe-XIXe siècle)*, *op. cit.*, chapitre II.

[885] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Mémoire sur le commerce de la France avec la Russie*, vers 1780.

[886] *Ibid*.

[887] AN, Fonds Marine, série B : Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Notes sur l'état actuel des manufactures et du commerce de la Russie, tirées d'un mémoire anglais*, 1773.

[888] François-Emmanuel Guignard de Saint-Priest (1735-1821) occupe la fonction d'ambassadeur de France à Constantinople de 1768 à 1785.

« *Le rétablissement de la navigation de la mer Noire procurera son ancienne activité à celle de la mer Caspienne. Le génie spéculatif du commerçant transporté sur l'ancienne route qui verra les productions de la Perse et les richesses de l'Inde à Constantinople, voyant le pavillon russe respecté dans ces deux mers, voyant les vaisseaux marchands de cette nation bien construits et servis par des équipages expérimenté, voyant la possibilité de mettre à couvert par des assurances les marchandises qu'on chargera dans ces vaisseaux, voyant la paix entre la Russie et la Perse solidement établie, voyant les routes sûres, voyant enfin les droits modiques imposés sur les réexportations, se livrera aux spéculations que ce nouveau champs offre à l'industrie* [889] ».

Les perspectives offertes par le développement du commerce russe en mer Noire et au-delà, en Méditerranée, paraissent donc immense, et « *l'établissement des négociants étrangers dans les ports de la mer Noire animera, vivifiera tout, ouvrira mille canaux à l'industrie* [890] ».

Toutefois, certains éléments d'ordre climatique, technique et financier nuancent le développement du commerce russe pontique à court terme. Pour commencer, la glace, toujours et encore, car les côtes du Sud de l'Ukraine sont prisonnières des glaces durant une partie de l'hiver, certes moins longtemps que ne le sont les côtes russes en Baltique. Rappelons ici que les côtes du Sud de la Crimée ne sont quant à elles pas affectées par le gel durant l'hiver. Jean-Barthélémy De Lesseps[891], consul général de France à Cronstadt, s'interroge également dans le mémoire qu'il rédige sur les capacités de la marine marchande russe, et rappelle, que « *les Russes n'ayant jamais fréquenté la mer Noire, il est évident qu'ils ne peuvent avoir de bâtiments pour le commerce de ces parages* [892] ». La marine marchande russe est par ailleurs, même encore dans les années 1770, embryonnaire, y compris en mer Baltique. Dans un mémoire intitulé *Etat de l'Empire de Russie*, et rédigé en 1772, l'auteur écrit, à propos de la marine marchande russe :

[889] AN, Fonds Marine, série B : Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Supplément fait à Pétersbourg au mémoire sur l'invitation de M. de Stachiev envoyé de Russie à Constantinople pour commercer en Russie par la mer Noire, copie duquel mémoire a été envoyé à la Cour par M. le Comte de St Priest dans la dépêche du mois de juin* 1780, 1780.
[890] *Ibid*.
[891] Jean-Barthélémy de Lesseps (1766-1834) devient diplomate en 1780 comme vice-consul de France à Cronstadt. Il est par la suite nommé consul général en Russie à la fin de l'année 1792.
[892] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 74.

« *On ne peut rien dire de la marine marchande de Russie, il n'en existe à proprement parler point encore. Il y a tout au plus 8 à 10 vaisseaux qui sont commandés et conduits par des officiers et des matelots de l'impératrice* [893]».

En outre, l'auteur pointe l'absence de matelots et d'équipages formés et expérimentés, de même que « *le défaut de maisons nationales de commerce* [894] », les principaux investisseurs ayant l'essentiel de leurs capitaux et investissements « *engagés dans les opérations de la Baltique, et n'en retireront jamais leurs fonds pour les exposer dans un nouveau commerce qui présente des risques et des profits incertains ou du moins éloignés* [895] ». L'absence de formation des élites navales ainsi que l'insuffisance du nombre de matelots expérimentés constituent des handicaps presque rédhibitoires pour le développement d'un commerce maritime. Si l'Empire russe dispose certes d'une grande flotte de guerre à la fin du XIXe siècle, sa flotte de commerce est en revanche bien trop faible : à peine 50 000 tonneaux en 1783, soit l'équivalent de la flotte prussienne[896].

L'Empire russe fait donc figure de puissance maritime secondaire, et tente de remédier à cette faiblesse en entretenant en permanence un noyau de corps de matelots, comme c'est le cas notamment à Cronstadt où sont stationnés 11 000 hommes d'équipage. « *On prend sur ces matelots les ouvriers nécessaires pour les ateliers du port. Lesdits matelots sont casernés à terre* [897]». Enfin, le consul évoque un autre critère rédhibitoire pour le développement du commerce russe en Méditerranée : les Russes « *ignorent également le commerce du Levant et de la Méditerranée qui peut seul donner de l'importance à celui de la mer Noire* [898] ». Dans son *Mémoire sur le commerce de la Russie* qu'il rédige vers 1784, Legendre évoque également les capacités navales insuffisantes de la Russie en mer Noire tout en soulignant le fait qu'à terme, le commerce de cette région doit procurer à Saint-Pétersbourg des avantages considérables :

---

[893] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Etat de l'Empire de Russie*, 1772, [P17250], f. 91.
[894] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 74.
[895] *Ibid*.
[896] Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, André Vauchez, *Horizons marins. Itinéraires spirituels (Ve - XVIIIe siècles), op. cit.*, p. 38.
[897] *Ibid*., p. 39.
[898] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 74.

« *Mais ces grands avantages n'ont aucune proportions avec les moyens actuels que la Russie peut employer pour les faire valoir. Ce n'est que par des soins continus, par une culture éclairée et par des avances considérables que le gouvernement pourra imprimer à ce commerce un mouvement lent mais progressif qui en développera le germe et en mûrira les fruits* [899]».

Dans un rapport remis au comte de Saint-Priest, alors ambassadeur de la couronne de France à Constantinople, il est déjà question des capacités navales limitées de la Russie en mer Noire, et des mesures qu'il conviendrait de prendre afin d'accélérer le développement du commerce russe dans cette région. Rappelons que moins de six ans auparavant, Saint-Pétersbourg a obtenu le droit pour ses navires de commerce de circuler librement en mer Noire et à travers les Détroits. Les limites évoquées en 1787 par Jean-Barthélémy de Lesseps figurent déjà dans le mémoire daté de 1780 sur lequel nous nous sommes déjà appuyé. L'auteur, anonyme, suggère dans ce rapport que, afin de pallier le manque de navires, il soit permis aux *« négociants étrangers établis dans les dits* ports [russes de la mer Noire] *d'acheter et d'armer en Russie et ailleurs, les vaisseaux dont ils auraient besoin pour le service de leur commerce, et qu'en donnant ou faisant donner dans l'étranger le pavillon russe à ces vaisseaux* [900] », il serait ainsi possible de remédier à la question du nombre de navires disponibles. En ce qui concerne le manque d'équipages, l'auteur propose que l'on « *forme les équipages et les hommes de mer qu'on pourroit se procurer : le moyen paraissant le seul pour procurer au commerce immense qui s'ouvrira dans la mer Noire des vaisseaux et des matelots dont bien s'en faut on en trouve pas suffisamment sur les lieux*[901] ». Enfin le rapport remis au comte de Saint-Priest mentionne des obstacles de nature douanière. La Porte tout d'abord, qui ne facilite pas les échanges en mettant « *des difficultés* […] *au libre passage de plusieurs marchandises d'exportation et d'importation* [902]». En outre, la France ne disposant d'aucun comptoir en mer Noire, elle applique un droit 20% sur l'entrée de marchandises provenant de cette région[903]. Il s'agit d'autant de frein à l'épanouissement d'un

[899] *Ibid*., f. 71.
[900] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Supplément fait à Pétersbourg au mémoire sur l'invitation de M. de Stachiev envoyé de Russie à Constantinople pour commercer en Russie par la mer Noire, copie duquel mémoire a été envoyé à la Cour par M. le Comte de St Priest dans la dépêche du mois de juin* 1780, 1780.
[901] *Ibid*.
[902] *Ibid*.
[903] « *La France n'y eût aucun comptoir et traitant comme échelles du Levant les contrées baignées par cette mer* [la mer Noire], *elle les assujettit à la loi du vingt pour cent* », *in* SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, BB7 5 : Russie, Mémoires divers sur le commerce de France

commerce balbutiant et prometteur. Enfin, les investisseurs privés, armateurs et commerçants russes, sont peu nombreux et disposent de moyens financiers et matériels bien trop limités. Or, le financement privé est une source de dynamisme essentielle pour le développement du commerce. En 1790, une bourse est bien ouverte à Odessa, mais, comme le rappelle Georges Sokoloff, « *on ne peut pas dire que l'ambiance nationale de l'époque soit déjà favorable aux marchés financiers* [904]», et pourtant, toute entreprise commerçante nécessite des investissements, donc des crédits et des assurances. La mer Noire est un marché nouveau, et donc peu sûr et risqué, pour les investisseurs russes qui lui préfèrent la mer Baltique.

A la fin du XVIIIe siècle, le commerce russe de la mer Noire suscite plus d'espoirs, notamment en France[905], qu'il n'apporte de réels changements dans les habitudes commerçantes méditerranéennes. Il faut attendre les années 1800 pour constater un développement du commerce pontique russe qui voit sa part passer de 5,5% du commerce extérieur russe en 1802, à 12,9% en 1807. L'ouverture en 1802 des Détroits turcs aux navires de commerce de plusieurs pays explique cette augmentation de même que les bonnes relations entre Saint-Pétersbourg et la Porte[906]. Cette augmentation de la part du commerce pontique dans le commerce extérieur russe repose avant tout sur les activités commerciales maritimes de vaisseaux naviguant sous pavillon de puissances riveraines de la mer Noire. En 1803, sur les 977 bâtiments de commerce qui franchissent le Bosphore, 353 naviguent sous pavillon turc, 295 sous pavillon autrichien et 225 sous pavillon russe[907].

Néanmoins, ce n'est qu'à partir de 1856, au lendemain de la guerre de Crimée, que des compagnies de navigation sont formées en mer Noire et en mer d'Azov[908]. De même, ce n'est qu'en 1860 qu'une banque d'Etat dont la mission est avant tout de soutenir le commerce et l'industrie est fondée. L'Etat impérial demeure donc le principal instigateur des initiatives commerçantes en mer Noire comme ailleurs, ce qui a l'avantage d'inscrire toute démarche au sein d'une politique globale centralisée, mais qui a l'inconvénient de présenter bien peu de dynamisme.

---

en Russie (1789-1808), *Réflexions sur les traités avec la Russie et sur le commerce de la France par la mer Noire*.

[904] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 149.

[905] Eric Schnakenbourg, « Genèse d'un nouveau commerce : la France et l'ouverture du marché russe par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIIIe siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 83, décembre 2011, pp. 309-325.

[906] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, Chicago, University of Chicago Press, 1970, p. 178.

[907] *Ibid*.

[908] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 768.

2) La Crimée, une porte vers les richesses de l'Orient

Si l'on considère désormais la problématique commerciale selon une échelle d'analyse plus large, l'insertion de la Russie dans les réseaux commerciaux pontiques implique une autre conséquence de taille : le développement de l'influence russe dans le contrôle du commerce entre la Méditerranée et l'Extrême-Orient, via la mer Caspienne dans un premier temps, puis, au XIXe siècle, via notamment la mise en valeur du Caucase[909]. L'ouverture de la mer Noire aux pavillons russe, puis plus tard autrichien, signifie non seulement la fin du monopole ottoman sur le commerce intérieur du bassin pontique, mais également la réactivation de la route de la Perse et des Indes via la mer Noire et la mer Caspienne.

Pour les Français, il s'agit de disposer d'un accès direct à ces contrées, et de s'affranchir ainsi des caravanes qui aboutissaient aux Echelles du Levant. L'objectif commercial d'atteindre directement la source du commerce oriental, et de bénéficier ainsi des meilleurs prix et de la qualité, se double d'une fascination certaine pour la Perse et ses richesses. Dans un document intitulé *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire* et datant du début des années 1800, l'auteur, un anonyme, résume ainsi la situation des marchands français dans le Levant au moment où s'ouvre la navigation en Mer Noire :

« *Les Français établis à Constantinople, à Smyrne et à Alep, ont indirectement le commerce de la Perse par le moyen des caravanes, qui apportent dans diverses échelles les marchandises de Perse et enlèvent celles d'Europe. Nos négociants ne faisant ainsi que de la seconde main, ne sauraient jamais profiter des premiers prix pour l'achat de marchandises du pays ni pour la vente des leurs* [910]».

La réactivation de l'ancienne route de la soie permettrait non seulement de gagner un accès direct sur l'Orient, mais également sur les richesses de la Sibérie. Dans son *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, le baron Jean de Reuilly[911] précise ainsi que les marchandises en provenance de Sibérie pourraient arriver dans les ports russes criméens, en particuliers Caffa et Kertch, par la Volga, puis « *traverser l'isthme de 60 vertes qui sépare la*

[909] Nous étudierons les problématiques caucasiennes liées à la flotte de la Mer Noire ultérieurement, dans la section consacrée à la Transcaucasie.
[910] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Turquie, vol. 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, par Jean de Reuilly, 1801, [P14947], f. 215.
[911] Le baron Jean de Reuilly est un voyageur français chargé de mission par le gouvernement en 1802. Il accompagne notamment le duc de Richelieu en Crimée. En 1803, il publie un *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire* rédigé en 1801, puis *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire* en 1806.

Volga du Don, et embarquer de nouveau […], *ces marchandises descendent le Don jusqu'à la Mer d'Azov pour être portées à Taganrok ou directement à Kertch et Caffa* [912]». La Volga, cet autre couloir de circulation des hommes et des biens. Le premier souverain russe à chercher à établir une liaison avec la Perse et les Indes via la Volga, et donc la mer Caspienne, est le tsar Alexis Mikhaïlovitch[913]. La place commerçante russe la mieux située, et la plus à même de servir à l'absorption des denrées ainsi qu'à leur réexpédition vers la Russie, la mer Noire ou l'Orient, est la cité d'Astrakhan, sise sur la Volga. Annexée à la Russie en 1556 par Ivan IV, Astrakhan devient sous le règne d'Alexis Ier une foire où se croisent marchands européens et asiatiques. C'est toutefois Pierre le Grand qui saisit toute la dimension stratégique de la région et d'Astrakhan, et dote la ville d'un port et de privilèges afin que le commerce s'y épanouisse.

Les ambitions de Pierre Ier sur la mer Caspienne et au-delà, ses projets de liaisons avec l'Inde et la Perse sont immenses. Le consul britannique en poste à Odessa en 1871 rappelle, dans un rapport adressé au secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères à Londres, qu'à côté de la prise de Constantinople, la Russie poursuit depuis Pierre le Grand un second grand objectif : celui de mettre la main sur les Indes.

"[…] *it is only necessary to bear in mind the policy and the antecedents of the Imperial Government founded on the great programme of conquest bequeathed to the nation by Peter the Great to comprehend that Russia will never stop short of the goal she has marked out for herself. She […] is pursuing with the restless instinct which is so remarkable in the character of a nation, that very course the two great results of which were to give her Constantinople and* […] *the possession of India itself*[914]".

Le ton qui caractérise la lettre nous informe sur les dispositions plutôt négatives de l'auteur vis-à-vis de la Russie qui apparaît comme une nation « programmée » depuis le règne de Pierre le Grand pour faire fondre ses armées sur les territoires britanniques des Indes. Aussi, même si cette interprétation émane d'un diplomate britannique et, étant donné le contexte tendu des relations anglo-russes en cette seconde moitié de XIXe siècle, il n'en

[912] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], f. 230.
[913] Alexis Mikhaïlovitch, ou Alexis Ier (1629-1676) règne sur la Russie de 1645 à sa mort.
[914] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/827: Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev, 1871, "Considerations on the present state of Central Asia question ", *in* Lettre du 10 avril 1871 du consul général de Grande-Bretagne à Odessa à Granville George Levenson Gower, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de sa Majesté.

demeure pas moins que depuis Pierre Ier, la Russie a en effet intégré l'Inde dans le champ des territoires extérieurs présentant un intérêt pour elle.

Le premier empereur russe n'hésite ainsi pas à armer deux frégates qui quittent Reval au mois de décembre 1723 avec pour mission de se rendre à Madagascar, d'occuper l'île, puis de là, gagner l'Est de l'Inde et plus précisément le Bengale, et d'établir une route directe entre l'Inde et la Russie[915]. Même si la mission échoue, les deux frégates n'étant pas assez résistantes pour la haute mer, ce « Projet indien » du premier Empereur russe reflète ses ambitions maritimes et commerciales en direction de l'Orient. Cette fascination pour la Perse et l'Inde s'était déjà manifestée quelques années auparavant, en 1715. A la faveur d'une ambassade qui se rendait alors en Perse, Pierre Ier missionne Artemi Volynski[916] qui n'a alors que 27 ans, pour une mission particulière : établir une cartographie très précise de la région, des ports et des villes ainsi que des côtes, et répertorier les cours d'eau qui se jettent dans la mer Caspienne, et surtout, déterminer s'il existe ou non un fleuve qui coule jusqu'en Inde. A partir de ces constatations, le jeune envoyé doit mettre en évidence les possibilités pour la Russie de commercer par ces contrées avec l'Orient[917]. Lorsqu'il rencontre le shah de Perse, l'ambassadeur russe lui propose d'emprunter à l'avenir la voie russe pour le commerce entre ses Etats et l'Europe. Il en fait de même avec les Arméniens qu'il enjoint à utiliser le territoire russe pour leur commerce, notamment pour le transport de la soie grège[918]. Lorsqu'il rentre en Russie en 1718, Artemi Volynski revient avec des renseignements militaires nombreux sur les installations persanes en Caspienne, et avec une certitude : la Russie peut s'emparer du littoral perse de la Caspienne, soit l'immense majorité des côtes, sans trop de difficultés. Il presse Pierre le Grand d'exploiter la faiblesse de la Perse rapidement, mais l'Empereur est alors en guerre contre la Suède. La paix de Nystad en 1721 conclut la Guerre du Nord et annonce la première tentative d'annexion du territoire caspien par l'Empire russe. La campagne de Perse, préparée par Artemi Volynski qui occupe alors la fonction de gouverneur d'Astrakhan et chef d'Etat-major des armées de Pierre le Grand, est lancée en 1722. Les informations rapportées quelques années plus tôt s'avèrent justes, et la Russie s'empare facilement des territoires perses situés sur le littoral oriental et méridional de la mer Caspienne : la Perse perd son accès à cette mer qui devient, pour peu de temps, un « lac russe ». Pour peu de temps car le coup-de-main russe aiguise les appétits des Ottomans qui, constatant la faiblesse du shah, lancent

[915] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, pp. 463-464.
[916] Artemi Petrovitch Volynski (1689-1740) est un diplomate russe, futur gouverneur d'Astrakhan et de Kazan.
[917] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 496.
[918] Garik Galstyan, *Les intérêts géopolitiques russes dans la région caspienne : rivalités anciennes, enjeux nouveaux*, *op. cit.*, p. 48.

également leurs armées contre la Perse. Russes et Ottomans s'entendent sur leurs zones respectives d'influence dans la région, et devant la perspective d'une alliance turco-persane contre elle, la Russie rétrocède au shah ses conquêtes (traité de Ghiandja, 1735). Toutefois, elle négocie deux clauses essentielles : la Perse ne cédera jamais à personne et sous aucun prétexte les villes de Bakou et Derbent, et les marchands russes conservent le droit de commercer en Perse et dans les Etats vassaux du shah[919]. La mer Caspienne devient donc une mer russo-persane, fermée aux ambitions ottomanes.

Ce « Projet Indien », qui relève par certains aspects d'un « rêve indien », s'inscrit à la fois dans le projet russe de désenclavement territorial qui sous-entend un accès aux eaux chaudes, notamment à celles de l'océan Indien, et également dans cette volonté de devenir un intermédiaire incontournable dans le commerce entre l'Extrême-Orient et l'Europe. Cette place d'intermédiaire renvoie plus généralement à l'identité russe, à la fois asiatique et européenne, avec un territoire servant de pont entre ces deux vastes espaces. De Pierre le Grand et son escadre désespérée, jusqu'à aujourd'hui, l'Inde a régulièrement été intégrée à des degrés divers à la politique étrangère russe. Déjà en 1728, le sénateur Ivan Kirillov présente à l'impératrice Anna un plan devant aboutir à la conquête de l'Asie centrale[920]. Plus tard, Paul Ier, lorsqu'il apprend que les Anglais ont chassé les Français de Malte, diligente 40 régiments de cosaques qu'il entend lancer sur les Indes[921].

Dès lors, quelle fut l'attitude des chancelleries occidentales, principalement française et britannique, au cours de cette période, vis-à-vis des ambitions russes dans cette région de la Caspienne ?

Bien que concurrents pour leur négoce[922], Anglais et Français s'inquiètent tous deux de la poussée russe en direction de la Perse. Les Britanniques, implantés aux Indes, voient d'un très mauvais œil l'accroissement de l'influence russe en mer Caspienne, région sur

---

[919] *Ibid*., p. 54.
[920] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 849.
[921] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op.cit.*, p. 103. Au cours de l'hiver 1800-1801, Paul Ier cherche à rallier Napoléon à son projet d'invasion des territoires britanniques des Indes qui doit impliquer 70 000 hommes composés pour moitié de Russes et pour l'autre de Français. Les plans russes prévoyaient que les 35 000 soldats français traversent l'Autriche et gagnent la mer Noire en naviguant sur la Danube. La flotte russe de la mer Noire assurerait le transfert des troupes vers le Caucase. A l'hiver 1801, après 2 mois de préparation, la Russie avait déjà réuni 22 000 Cosaques et 44 000 chevaux qu'elle envoie en Asie Centrale. Voir Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, *op. cit.*, p. 149.
[922] Dans le *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, Jean de Reuilly rédige ceci au sujet des perspectives offertes par la route de Géorgie dans le négoce avec la Perse : « *Un débouché si avantageux n'échappera pas à la cupide et jalouse ambition des Anglais que jamais les obstacles physiques ni les difficultés politiques n'arrêtent dans l'activité de leur négociation à ouvrir ou tenter de nouvelles routes commerciales* […] ». Voir MAE, CADC, Mémoires et Documents, Turquie, vol. 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, par Jean de Reuilly, 1801, [P14947], f. 217.

laquelle ils nourrissent des ambitions pour leur commerce, comme nous le rappelle le baron de Reuilly en 1801 :

« *Les Anglais, plus entreprenants et plus hardis spéculateurs, jetèrent d'abord leurs vues sur la mer Caspienne, cette route fameuse qui versait les richesses de l'Inde à Constantinople. Ils sentirent les premiers l'importance de ce riche commerce avec la Perse lié à celui de l'Inde : aussi, ils ne tardèrent pas d'établir des liaisons avec cette riche contrée dépositaire des soies*[923] ».

Comme nous l'avons évoqué lors de notre introduction, la mer Caspienne et la mer Noire sont liées, non seulement par la Transcaucasie, mais surtout par les activités de l'une qui impactent les activités de l'autre, comme le témoignage précité nous le rappelle encore. Du côté de la mer Noire, l'Angleterre obtient en 1579 des Ottomans des capitulations qui lui permettent de faire naviguer ses navires dans les eaux turques sans toutefois pouvoir aller au-delà du Bosphore[924]. Du côté de la terre, l'Angleterre disposait également d'un droit de transit pour son commerce avec la Perse via le territoire russe, droit dont elle ne jouissait plus sous le règne de Pierre le Grand, et que les Anglais cherchèrent à récupérer en vain par la suite. Le traité de commerce anglo-russe du 2 décembre 1734 leur avait en effet octroyé ce droit de transit payant. Il s'agit de l'article 8 du traité, selon lequel « *Il est convenu que les sujets de la Grande-Bretagne puisse apporter dans la Russie toutes les sortes d'effets ou marchandises et les transporter au travers des Etats de la Russie par le plus court et le plus convenable chemin en Perse payant trois pour cent* [925]». Cette route semble s'être avérée peu praticable en raison des mauvaises conditions de sécurité liées aux razzias des Tatars. Toutefois, en 1741, un nouveau projet d'accord commercial anglo-russe voit le jour au sujet du commerce perse via le territoire russe, en empruntant cette fois la Volga et non plus les routes terrestres. Au mois de mars 1741, le secrétaire suédois alors en poste à Londres envoie à Stockholm le projet de traité commercial, et le qualifie de « *quasi mortel* [926]» pour le commerce du Levant.

---

[923] *Ibid*., f. 215.
[924] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique…», *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflit et sécurité dans l'espace mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 37.
[925] AN, Fonds Affaires étrangères, Série B III : Consulats. Mémoires et documents, AE BIII 432 : Mémoires et documents sur le commerce, 1728-1768 : mémoires sur le commerce des Français en Russie, *Traité de commerce du 2 décembre 1734 entre la Russie et l'Angleterre*.
[926] AN, Fonds Affaires étrangères, Série B III : Consulats. Mémoires et documents, AE BIII 432 : Mémoires et documents sur le commerce, 1728-1768 : mémoires sur le commerce des Français en Russie, *Extrait d'une lettre du secrétaire suédois qui est à Londres au sujet de l'établissement d'un commerce entre l'Angleterre et la Perse par la Russie*, 31 mars 1741.

La France aussi, à travers son commerce du Levant, possédait des intérêts dans la région et bien que rivale de l'Angleterre, appréhendait également le renforcement des positions russes dans la région caspienne qui risquaient à terme, de représenter une menace pour l'empire ottoman et le commerce français levantin. Aussi, Paris et Londres attisèrent les confrontations russo-persanes et menaient une politique défavorable à la Russie en appuyant les positions du shah. Catherine II, qui souhaitait également le développement du commerce russo-persan, établit en 1773 une Compagnie de Perse qui n'eut guère le succès escompté, car l'impératrice réalisa rapidement que le dynamisme du commerce reposait plus sur les initiatives personnelles, qu'elles soient étrangères ou nationales[927]. Les intuitions de la souveraines sont justes, et en 1801, la cité d'Astrakhan est l'une des places les plus florissantes et dynamiques du Sud russe comme en témoignent les écrits du baron de Reuilly :

« *Astrakhan, dont la situation est très avantageuse, est le centre de ce commerce, et le rendez-vous des Persans, des Bachkiriens, des Tartares de toutes ces contrées, des Arméniens et des Indiens, qui la rendent très florissantes* [928]».

Au moment où le baron écrit ces lignes, la population de la cité, « *composée de Russes, de Français, d'Anglais, d'Allemands, d'Italiens, Arméniens et Indiens venus du Mogol* [929]» est d'environ 70 000 âmes. Une fois de plus, le lien avec la Mer Noire est établi : il s'agit pour le commerce français d'emprunter la Volga puis le Don pour rallier Azov et y faire transiter les marchandises acquises à Astrakhan avant de les expédier vers la Méditerranée[930]. Une autre route par la Géorgie est également envisagée, comme nous l'étudierons dans la section consacrée à la Transcaucasie.

Les marchandises débarquées sur les quais du port d'Astrakhan arrivent du Bengale, d'Inde, des marchés de Bassora. Ces denrées ont en commun d'avoir bien souvent transité par le port persan d'Astrabad[931], sur la mer Caspienne, après avoir voyagé sur l'Indus, le Tigre, l'Euphrate, ou par caravanes terrestres. Ces projets de voies commerciales par la Russie ont tous pour objectif de créer une alternative à la route maritime qui relie l'Inde aux ports

[927] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Turquie, vol. 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, *Mémoire sur le commerce de la Mer Noire*, par Jean de Reuilly, 1801, [P14947], f. 215.
[928] *Ibid*.
[929] *Ibid*., f. 216.
[930] Cet itinéraire emprunte notamment les canaux qui relient la Volga et le Don, canaux dont les travaux de construction ont été entamés sous Pierre le Grand, puis abandonnés, et qui se poursuivent encore sous Catherine II. Sur ce sujet, qui concerne aussi bien le commerce que la circulation des navires de guerre, voir la partie consacrée au dispositif naval russe en mer Noire.
[931] Il s'agit aujourd'hui du port de Gorgan en Iran.

méditerranéens en passant par le Cap de Bonne Espérance qui paraît moins sûre et a priori plus chère[932].

Les campagnes caucasiennes entreprises par la Russie dans la première moitié du XIXe siècle, au lendemain des guerres napoléoniennes, peuvent à ce propos être envisagées comme une forme d'avatar du projet indien pétrovien. L'objectif de la Russie dans le Caucase est certes d'y former une frontière naturelle aisément défendable tout en contenant l'influence turque dans la région, mais également d'y ouvrir une nouvelle route de commerce en disposant des nouveaux débouchés géorgiens de Batoumi et Poti sur la mer Noire. Par ailleurs, la maîtrise du Caucase et du débouché caspien permettait à la Russie d'accéder directement aux richesses de la Perse. En ce sens, la poussée russe au détriment de ce dernier Etat au XIXe siècle est éloquente : en 1813, avec le traité de Golestân, en 1828, avec le traité de Turkmanchai et en 1881 avec le traité d'Akhal. Ces trois traités mettent un terme à autant de guerres russo-persanes toutes remportées par la Russie qui voit ainsi son influence s'accroître en Asie centrale, au grand dam des Britanniques.

Si l'on résume, en 1813, après une guerre qui dure depuis 1804, la Russie défait la Perse qui est contrainte de signer au mois d'octobre 1813 le traité de Golestan aux termes duquel elle cède aux Russes ses possessions caucasiennes, principalement celles du Daghestan et le Chemakha[933]. La guerre russo-persane de 1826-1828 se traduit par de nouvelles défaites perses et de nouveaux gains territoriaux pour l'Empire russe : les khanats d'Erevan, de Nakhitchevan et Talysh, majoritairement peuplé d'Arméniens et d'Azéris, passent notamment sous la souveraineté russe selon les termes du traité de Turkmanchaï, signé au mois de février 1828. Outre le fait que ce texte confirme les dispositions du traité de Golestan, il confère à la Russie le droit exclusif de naviguer en mer Caspienne et d'y entretenir une marine de guerre[934]. La Perse perd ainsi le droit d'y faire naviguer ses navires tandis que les marchands russes obtiennent dans le même temps des capitulations pour leur négoce en Perse. Le diplomate russe Alexandre Sergueïevitch Griboïedov[935] envisage un plan de mise en valeur économique des territoires nouvellement conquis, un peu à la manière de ce que fit le Prince Potemkine quelques décennies plus tôt en Nouvelle-Russie. Il envisage ainsi

[932] Un anonyme, auteur d'un rapport sur les perspectives de commerce pour le négociant français dans cette région écrit à propos de la route qui emprunte le territoire russe « *qu'il y a plus d'économie à se servir de cette voie, que de celle actuellement pratiquée, qui constitue à quatre-vingt pourcent environ de frais. Elle présente surtout infiniment plus de sureté* ». AN, Fonds Affaires étrangères, Série B III : Consulats. Mémoires et documents, AE BIII 432, *Mémoire sur le commerce de la Perse et des Indes par la mer Caspienne et par la mer Noire.*

[933] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.*, p. 337.

[934] *Ibid*., p. 359.

[935] Alexandre Sergueïevitch Griboïedov (1795-1829) était également un dramaturge.

de créer une société de commerce russe calquée sur le modèle de la Compagnie des Indes orientales ou de celle de la Compagnie russo-américaine, et de créer des comptoirs Astrabad et Enzely, tandis que des consulats russes seraient ouverts dans les principaux centres commerciaux perses[936]. Bien qu'il s'agisse là du dernier conflit russo-persan, la poussée russe autour de la mer Caspienne, en direction de l'Asie centrale, ne cesse pas pour autant au lendemain du traité de 1828.

Il faut attendre le lendemain de la Guerre de Crimée, lorsque la situation géopolitique paraît gelée en mer Noire, pour assister de nouveau aux entreprises russes d'expansion en Asie. Si cette progression ne s'est pas poursuivie au cours des années 1830 et 1840, c'est que les armées des tzars sont engagées dans des campagnes qui doivent aboutir à la maîtrise du Caucase. Les Russes ont en effet craint, lors des guerres menées contre les Ottomans et les Perses en ce début de XIXe siècle, d'être coupés de leurs bases logistiques par les activités hostiles des peuples caucasiens. L'effort de guerre se concentre donc sur la soumission de cette zone. Un lien direct entre la maîtrise de l'espace pontique et l'ouverture de nouveaux débouchés sur l'Asie centrale et l'espace persan s'établit ainsi au cours de la première moitié du XIXe siècle. Les Britanniques ne s'y trompent guère, eux qui sont durablement installés aux Indes : ils surveillent les activités russes dans la région de la Caspienne depuis leurs postes diplomatiques de la mer Noire, notamment de puis celui d'Odessa.

Dès 1871, alors que la Russie récupère ses capacités navales militaires en mer Noire lors de la Conférence de Londres, elle entreprend d'établir une liaison maritime directe entre le port d'Odessa et l'Inde via le passage par le canal de Suez, percé deux ans auparavant. Dans un rapport qu'il adresse au mois d'avril 1871 à Granville George Leveson Gower, alors secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères de Grande-Bretagne, le consul britannique en poste à Odessa fait ainsi part de ses suspicions quant à la vraie nature du projet commercial russe avec l'Inde :

"*With reference to the trade which Russia is just now endeavouring to establish between this port and India, via Suez, it has been suggested* […] *that her probable object is not so much to improve her commerce as to obtain political advantages in India through the establishment of agents at the ports and in the interior, on the place of protecting her traders*[937]".

[936] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, pp. 729-730.
[937] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/827 : Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev, 1871, "Considerations on the present state of Central Asia question", *in* Lettre du 10 avril 1871 du consul général de Grande-Bretagne à Odessa à Granville George Levenson Gower, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de sa Majesté.

Dès le mois de février 1871, le *Nakhimoff*, un vapeur de 2 800 tonnes de la Compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce quitte Odessa et met le cap sur Bombay via Suez et Aden[938]. Dans les jours qui suivent, un second navire, l'*Ichikacheff*, un vapeur de 3 000 tonnes, entreprend une expédition encore plus vaste : il doit quitter Odessa pour gagner Suez, puis Aden, Ceylan, Singapour, Hong Kong, Shanghai puis le port chinois de Han Kasou. Comme le souligne le consul britannique, il s'agit là d'une entreprise destinée à établir une route commerciale directe entre la Russie et les Indes, d'autant plus que les navires partent avec leurs cales vides[939]. Le *Nakhimoff* revient l'été suivant avec à son bord du coton et de l'encens. Moins de 6 mois plus tard, au mois d'août 1871, le *Ichikacheff* revient à son tour chargé de 900 tonnes de thé. L'arrivée du navire donne lieu à des célébrations à Odessa :

"*A grand entertainment was given by the Directors of the Russian Steam Navigation and the Commercial Company to celebrate this first successful attempt to open a direct trade between this port and the Far East one which it is hoped will lead to great commercial advantages to this country* […][940]".

Ces deux vapeurs, les plus imposants navires commerciaux dont dispose alors la Russie en mer Noire, ne sont pas les seules manifestations de l'intérêt que portent les Russes à l'Inde. Suite à l'ouverture du canal de Suez, la Marine de guerre russe dépêche en mer Rouge deux sloops avec à leur bord des équipages constitués essentiellement de jeunes officiers[941].

Les Britanniques paraissent intimement convaincus qu'à terme, le « Grand jeu » asiatique doit les mener à un affrontement direct avec la Russie, et qu'au final, leur victoire en Crimée une quinzaine d'année auparavant n'a servi qu'à retarder cette échéance. La poussée russe en Asie centrale, en direction des possessions britanniques, via le Turkestan russe[942] et

[938] Pour la Compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce, voir dans la Partie II, chapitre 1, la section consacrée au règne d'Alexandre II.
[939] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/827 : Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev, 1871, lettre n° 10 datée du 8 février 1871 du consul général de Grande-Bretagne à Odessa à Granville George Levenson Gower, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de sa Majesté.
[940] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/827 : Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev, 1871, lettre n° 46 datée du 26 août 1871 du consul général de Grande-Bretagne à Odessa à Granville George Levenson Gower, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de sa Majesté.
[941] "[Russia] *availed herself immediately of the opening of the Suez Canal to dispatch two sloops with a large party of young officiers on board to cruize in the Red Sea*", NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/827: Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev, 1871, lettre n° 46 datée du 26 août 1871 du consul général de Grande-Bretagne à Odessa à Granville George Levenson Gower, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de sa Majesté.
[942] Le Turkestan russe correspond aux possessions russes d'Asie centrale. Le gouvernorat général du Turkestan se situe à Tachkent. Yves Lacoste, *Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui*, Paris, Larousse, 2008, p. 267.

la province de Boukhara, n'est toutefois possible qu'une fois les positions russes en mer Noire consolidées.

La Russie doit ainsi achever la consolidation de son réseau ferré, et notamment l'établissement d'une voie ferrée reliant directement la citadelle de Sébastopol au réseau de chemins de fer de l'Empire, ligne qui avait fait cruellement défaut aux armées russes qui tenaient Sébastopol pendant la guerre de Crimée, le chemin de fer s'arrêtant à Simféropol. Dans ce projet de reconstruction de la puissance militaire russe en mer Noire, la ligne Kharkov-Elisabethgrad-Nikolaïev apparaît comme étant la ligne prioritaire, juste avant la ligne Koursk-Sébastopol[943]. L'objectif pour les Russes est ainsi de consolider le flanc sud de l'Empire en pouvant y convoyer rapidement des troupes en cas d'irruption d'une flotte ennemie en mer Noire. Comme le rappelle le consul britannique en poste à Odessa, la Question d'Orient et la menace que représentent les ambitions de la Russie en Asie centrale pour les intérêts britanniques devraient se préciser une fois que "*Russia has re-established her naval forces in the Black Sea - restored some of the defences in Sevastopol – given to Nicolaieff its former condition as before the late war – and has provided for the safety of the Azoff against attack, by the works of Yeni Kaleh*[944]". L'espace pontique se situe ainsi au cœur de la stratégie russe d'expansion et d'influence, que ce soit en direction de Constantinople, ou en direction de l'Asie. La maîtrise de cet espace s'érige en un préalable stratégique indispensable à toute entreprise russe envisagée ultérieurement vers les Détroits et vers l'Asie centrale.

La ligne qui s'étend des rives caucasiennes du bassin de la mer Noire jusqu'à l'extrémité orientale de l'Hindou Kouch devient une zone de tensions anglo-russes, concentrant les crispations des Britanniques sur leurs possessions et les ambitions de la Russie sur des territoires à coloniser, notamment au détriment de la Perse affaiblie. Les armées d'Alexandre III arrivent progressivement à 1 400 milles des Indes britanniques, à la frontière de l'Afghanistan, ce qui fait redouter au consul de Grande-Bretagne un affrontement direct entre les deux puissances rivales à moyen terme :

"*It is impossible I think to reflect on the consequences of such additions to the power of England's Great Rival in the East without the conviction that we are hastening towards a*

[943] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/827 : Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev, 1871, "Considerations on the present state of Central Asia question", *in* Lettre du 10 avril 1871 du consul général de Grande-Bretagne à Odessa à Granville George Levenson Gower, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de sa Majesté.
[944] *Ibid*.

period in the history of the world in which a struggle of unprecedented interest and magnitude is preparing when England, if she would maintain her possessions of the Grandest Colonial Empire in the world, must put forth all her strengh and ressources to enter upon a war which she can never retire from until she has destroyed the power of her great rival in Asia [945]».

Les craintes britanniques et les ambitions russes en Asie centrale trouvent finalement un cadre juridique bilatéral avec la Convention anglo-russe de 1907. Bien que ce texte soit signé devant la nécessité de s'entendre face à un ennemi commun, l'Allemagne, il n'en demeure pas moins que Russes et Britanniques règlent là leurs principales sources de litiges : l'Afghanistan reste indépendant, mais sous influence Britanniques, les Russes acceptant de ne pas établir de relations directes avec l'émir. La Perse est divisée en deux sphères d'influence : l'une russe, l'autre anglaise. Enfin, le Tibet joue le rôle d'Etat tampon entre les deux puissances qui acceptent de ne pas s'ingérer dans les affaires tibétaines[946]. Ce document ouvre la voie à la Triple Entente qui est signée au mois d'août 1907.

Aussi, les côtes russes de la mer Noire acquièrent dès la seconde moitié du XVIIIe siècle une attractivité certaine pour le négoce méditerranéen. Leur développement, impulsé par Catherine II, et mis en œuvre par le Prince Potemkine, favorise la renaissance d'un commerce pontique ouvert qui contraste avec la période du « lac ottoman » durant laquelle le Sultan avait verrouillé les Détroits et interdit toute forme de présence étrangère. Dès lors que la Russie accède à des capacités navales en mer Noire, elle peut envisager de consolider son flanc Sud, entreprise préalable indispensable à une expansion ultérieure, que ce soit en direction de la Méditerranée (Bosphore), ou en direction des Indes (Asie centrale). En ce sens, la mer Noire revêt une dimension stratégique primordiale que les Français et les Britanniques ont bien saisi lorsqu'ils se lancent à l'assaut de la Crimée lors de la Guerre d'Orient.
L'espace pontique apparaît par conséquent comme un tremplin pour la projection de la puissance et de l'influence russe en Méditerranée notamment. La dimension maritime du renforcement des positions méridionales de la Russie dès la fin du XVIIIe siècle passe par l'établissement d'infrastructures portuaires et navales sur le pourtour de la mer Noire. En tant que lieu privilégié du négoce et interface entre la Nouvelle-Russie et la Méditerranée, les ports du Sud de l'Ukraine ainsi que ceux de Crimée nous intéressent tout particulièrement.

[945] *Ibid*.
[946] *Encyclopédie Britannica*, art. « Anglo Russian Entente ».

III. Les ports russes de la Crimée

Il s'agit dans cette section d'introduire des places qui s'insèrent au sein d'un schéma maritime régional où ils constituent plus des relais et des bases logistiques que des nœuds centraux. En mer Noire, les principales places navales russes restent globalement les mêmes, à savoir Odessa, Kherson et Nikolaïev et Sébastopol, depuis l'irruption de la Russie sur les rives du bassin pontique jusqu'à l'effondrement de l'URSS. Toutefois, les côtes criméennes ont vu naître et prospérer d'autres ports, comme ceux de Théodosie et de Kertch, tous implantés sur la façade orientale de la péninsule. La présence de montagnes protectrices au Sud-ouest de la Crimée fournit une première explication à cette concentration. L'importance des ports qui constituent les poumons économiques de la Crimée mérite que nous leur consacrions une forme de panorama. Sébastopol, en tant que principal port d'attache de la flotte de la mer Noire, fait l'objet de notre troisième chapitre, aussi, nous ne nous y arrêterons pas ici, d'autant plus que les activités commerciales de ce port demeurent somme toute limitées.

Il convient également d'évoquer la question du peuplement des provinces concernées par les activités portuaires dans la mesure où tout port, si il n'entend pas rester un simple entrepôt, se doit de posséder un hinterland peuplé et productif. Or, il s'agit bien là d'une des faiblesses des ports russes situés en Crimée. Les principales régions qui alimentent les ports du secteur de la mer d'Azov, celles d'Ekaterinoslav, de Tauride et du Don-Kouban, paraissent peu densément peuplées au regard de leur superficie : 66 170 km² pour Ekaterinoslav, 61 475 km² pour la Tauride. Le tableau suivant présente l'évolution de la population au sein de ces régions :

Evolution de la population dans les régions d'approvisionnement des ports russes en mer d'Azov

Région	Superficie (km²)	Population
1795		
Ekaterinoslav	66 170	222 989 (paysans hommes)
Tauride	61 475	112 355 (paysans hommes)
Don-Kouban	176 800	68 697 (paysans hommes)
Total : 404 311, soit un peu plus de 1 paysan homme (1,32) au km²		
1857		
Ekaterinoslav	66 170	424 987 (paysans hommes)
Tauride	61 475	270 077 (paysans hommes)
Don-Kouban	176 800	143 263 (paysans hommes)
Saratov	100 200	926 752 (paysans hommes)
Stavropol	66 500	94 295 (paysans hommes)
Total : 1 859 374, soit environ 4 paysans hommes (3,9) au km²		

Source : Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 20, tableau n° 2.
Pour les superficies : Jean-Louis Van Regemorter et Chambre de commerce et d'industrie franco-russe : http://www.ccifr.ru/fr/ .

La population laborieuse est donc multipliée par cinq en l'espace d'environ soixante ans, tandis que la superficie considérée évolue elle aussi considérablement : elle passe de 304 445 km² en 1795 à 471 145 km². La densité de population paysanne laborieuse augmente tout en restant très modeste au regard de la surface à valoriser : elle passe de 1 paysan au km² en 1795 à environ 4 paysans au km² en 1857.

En tant qu'objet d'étude, le port se situe à la croisée de nombreux facteurs tels que l'économie, la culture, les enjeux politiques et les aspects géographiques. Leur étude peut porter aussi bien sur leurs structures (quais, entrepôts, chantiers, arsenaux) que sur le contrôle que l'homme y exerce (port franc, port militaire, les législations). Aussi, toute étude se doit de prendre en compte ces facteurs tout en élargissant l'échelle d'analyse en mettant en évidence les liens entre ces places, leur hinterland et les liens avec le large[947]. Cette analyse multifocale s'inscrit pleinement dans la démarche de l'analyse géopolitique, d'autant plus que l'objet d'étude constitue un terrain privilégié pour saisir les enjeux des relations internationales dans

[947] Amélia Polonia, « European seaports in the Early Modern Age…», *art. cit.*, pp. 19-20.

le bassin méditerranéen. L'ordre dans lequel sont évoqués les ports ne présage en rien de leur importance respective ou de la taille de leur commerce ; ils sont envisagés selon leur secteur géographique. Nous considérons les principales places portuaires de la Crimée, puis celles de la mer d'Azov.

1) Théodosie : la « petite Constantinople »

L'antique Théodosie fut fondée par les Ioniens au Ve siècle avant notre ère. Etymologiquement, Théodosie signifie le « don de Dieu »[948], mais le comte de Rochechouart fournit une autre explication pour expliquer l'origine du nom antique : ce dernier serait en fait le prénom de la sœur du roi du Bosphore Leucon[949]. Plus tard, la cité prend le nom de Caffa, sous l'époque génoise, avant de devenir Keve, ou Kefe, lors de la période ottomane. Les Russes lui rendent le nom de Féodossia, nom russifié de Théodosie[950]. La filiation du nom avec l'héritage grec antique, caractéristique des noms que les Russes donnent aux ports de la Nouvelle-Russie dès la fin du XVIIIe siècle, est directe et fait écho à la mission dont ces lieux sont les porteurs : être les points de départ de la projection de la puissance russe vers les rivages de l'Asie mineure, avec en ligne de mire Tsarograd.

Bien avant la conquête ottomane, Caffa était avec La Tana, une des principales places marchandes de la mer Noire et de la mer d'Azov, alimentant aussi bien le commerce de l'Italie que la Pologne[951]. Le baron de Reuilly rappelle qu'il s'agit de la cité « *dont le port faisait le plus grand commerce de la mer Noire* [952]» du temps des Génois, avant que ces derniers n'en soient chassés en 1475 par les Ottomans qui fermèrent le Pont-Euxin aux marchands européens. Les marchands italiens en avaient fait au cours du Moyen-Age une place florissante, siège du commerce entre l'Europe et l'Asie[953].

Située presqu'à l'extrémité orientale de la péninsule, à quelque encablures du détroit de Kertch, Théodosie est nichée au sud d'une magnifique baie, juste sous la montagne. Sa « *rade est à l'abri des vents, excepté ceux du nord et du sud-ouest* [954]», et propice au

[948] « Théos » signifie Dieu en grec, et « dosis » correspond à l'action de donner.
[949] Leucon régna sur le royaume du Bosphore à la fin du IVe siècle. Voir Louis-Victor-Léon de Rochechouart, *Souvenirs sur la Révolution et l'Empire*, 2e édition, Paris, Plon, 1892, p. 103.
[950] Pour les Russes, la ville porte encore aujourd'hui le nom de Féodossia (Феодосия).
[951] « […] *Caffa, avait, dès le XIIIe siècle, approvisionné la Pologne en produits du Levant, principalement en poivre et en épices* ». Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 179.
[952] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], f. 240.
[953] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 48.
[954] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], f. 240.

mouillage, notamment grâce à un fond « *bon et limoneux qui est bon et assuré* [955]». La partie Nord et Nord-est de la ville donne sur la steppe criméenne. Edward-Daniel Clarke livre une brève description de Caffa au sein de sa relation de voyage :

« *Caffa parait avoir couvert le côté méridional de la baie ; elle s'élevait en vaste amphithéâtre, avec ses mosquées et ses minarets nombreux, au-dessus de toutes les hauteurs qui entourent cette exposition particulière* [956] ».

La ville est conquise par les Ottomans vers 1475 qui accordent des capitulations en 1513 et 1517 aux Vénitiens, autorisant ces derniers à s'installer à Kefe. Jusqu'aux années 1550, Vénitiens et Ragusains se livrent au commerce du blé à travers les échelles pontiques, notamment celle de Kefe[957]. Ce port fut probablement l'un des plus dynamiques de la mer Noire au cours du XVe siècle, au point que notre auteur britannique rappelle le fait qu'il avait gagné le surnom de « petite Constantinople » : « *ses murailles renfermaient alors trente-six mille maisons, et ses faubourgs quarante-cinq mille* [958]». Dans le document attribué à Charles-Claude de Peyssonnel, l'auteur, en visite à Caffa sous la souveraineté tatare, indique que « *Le nombre de ses habitants monte à environ 8 000 âmes en y comprenant 5 à 6 000 Grecs, Arméniens catholiques et Juifs* [959]». Caffa était alors la place de commerce la plus dynamique des Etats du khan de Crimée et, en tant que place fortifiée, elle dépendait directement du Grand Turc qui y entretient une garnison de 3 000 janissaires[960] placés sous le commandement du pacha qui résidait à Yéni Kalé. Des navires en provenance des principaux ports[961] de la mer Noire viennent décharger et embarquer des marchandises sur les quais de Caffa. La ville a également depuis l'Antiquité développé le trafic d'esclaves. Au Moyen-Age et au début de l'époque moderne, il s'agit notamment des esclaves slaves razziés par les Tatars sur les marges de la Moscovie, et chargés sur des vaisseaux vénitiens[962]. Outre son dynamisme commerçant, Caffa tirait également sa prospérité de ses eaux qui regorgent de poisson. La pêche bien sûr, mais aussi et surtout le caviar. Jean de Reuilly évoque ces eaux

[955] *Ibid*.
[956] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op.cit.*, p. 304.
[957] Mihnea Berindei, « Les Vénitiens en mer Noire, … », *art. cit.*, p .209.
[958] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op.cit.*, p. 304.
[959] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Eclaircissements sur le commerce de la mer Noire*, 1768, [P17729], f. 21.
[960] *Ibid*. Avec Caffa, ce sont les cités de Kozlov (Eupatoria), Taman et Azov qui dépendait directement de l'autorité du Sultan.
[961] Constantinople, Trébizonde, Sinope, Bourgas, Varna, et même, selon Charles-Claude Peyssonel, Alexandrie. *Ibid*.
[962] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op .cit.*, p. 356.

qui « *fournissent une très grande quantité d'esturgeons dont les œufs salés, qu'on nomme caviar, font un article important de commerce* [963]». Lorsqu'ils prennent Chio en 1566, les Turcs exilent à Caffa la population italienne de l'ancien comptoir génois. La cité est également le point de départ des expéditions menées par les Ottomans contre les Perses à la fin du XVIe siècle. Aussi, le passage de la ville sous la tutelle ottomane et la diminution de l'activité commerçante italienne qui s'en suit ne semblent pas atteindre le dynamisme de la cité, au contraire, malgré sa mise à sac par les Cosaques à la solde de la Pologne en 1622[964]. En 1672, la cité compte près de 18 000 habitants, dont 1 200 Grecs[965]. Il en va tout autrement lors du changement de souveraineté qui intervient vers la fin du XVIIIe siècle avec l'annexion de la péninsule à l'Empire russe.

L'arrivée des Russes en 1783 semble dans un premier temps accélérer la perte de vitesse de l'activité du port amorcée à partir du conflit russo-turc de 1768-1774. En effet, suite à cette guerre, les populations chrétiennes grecques et arméniennes de Crimée émigrent massivement vers la Russie en 1778. Ces populations répondent ainsi à l'invitation de leurs autorités religieuses qui les incitent à s'installer sur les marges sud de la Russie, où des terres les attendent, mises à leur disposition par le gouvernement impérial. L'administration russe espère ainsi affaiblir le khanat de Crimée tout en se procurant des colons pour mettre en valeur les terres acquises sur le pourtour de la mer d'Azov, et notamment celles de la région de Marioupol qui est fondée 1779, et de Taganrog. Ce phénomène d'émigration, qui concernerait plus de 31 000 personnes[966], touche fortement Caffa qui ne s'en remet pas. Un diplomate français en visite dans la ville laisse ainsi les impressions suivantes de Théodosie en 1801 :

« *Cette ville offre au coup d'œil un tas de ruines. Elle a été saccagée par les Russes. Les remparts, les tours et la plupart de ses maisons sont délabrées.*
Le commerce n'y a aucune activité à cause de la pauvreté du pays, des vexations des douaniers […] [967]».

[963] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Mémoires et documents sur le commerce de la mer Noire*, par Reuilly, 1802, [P18040], ff. 240-241.
[964] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 101.
[965] Sophie Dascalopoulos, Nicolas Vernicos, « Les Grecs en Russie », Université de l'Egée, Université de Thrace (Archives grecques : http://www.archive.gr/news.php?readmore=181).
[966] *Ibid*.
[967] AN, Fonds Affaires étrangères, Série B III, Consulats, Mémoires et documents, AE BIII 474 : correspondances des agents diplomatiques étrangers en France. Affaires consulaires, affaires politiques, course, prises, marine, commerce, douanes, Russie, 1705-1747, 1801-1802, *Particularités secrètes sur la Crimée*.

Cette impression de désolation est confirmée encore en 1803 par Jean de Reuilly qui évoque une cité qui « *n'offre plus que des ruines et des décombres* [968] », ou bien par Paultre, cet autre voyageur français qui, traversant la ville en 1802, constate que *« les deux tiers de la ville n'offrent plus qu'un amas de décombres* [969]». Pourtant, l'Empire russe souhaite valoriser le port de Théodosie et adopte un certain nombre de mesures incitatives : par un oukase impérial du 22 février 1784, Catherine II octroie aux ressortissants de toute puissance amie le droit de s'établir dans le port pour une durée illimitée, d'y jouir des mêmes droits qu'à Saint-Pétersbourg, ainsi que le droit de prendre la nationalité russe avec la possibilité d'y renoncer à tout moment. L'année suivant, un oukase du 13 août 1785 accorde à tous les ports de Crimée une franchise pour cinq années[970]. Autre mesure incitative : en 1789, l'administration russe accorde à Théodosie le statut de port-franc afin d'y relancer les activités commerciales. Enfin, dès les années 1800, un Gouverneur indépendant exerce son autorité sur la ville : il dispose en substance de pouvoirs identiques à ceux du Gouverneur militaire de la Tauride qui réside à Odessa[971]. Durant cette même période, les Russes installent à Théodosie la quarantaine pour les marchandises à destination de la mer d'Azov, réservant ainsi aux nationaux l'exclusivité de la navigation commerciale sur cette mer[972].

Toutefois, la ville ne parvient pas à retrouver son ancien statut de place commerciale de premier ordre car les infrastructures manquent et la Crimée n'est alors pas insérée dans les circuits commerciaux domestiques russes. Preuve de l'échec de la tentative de relancer le commerce jadis florissant de Caffa : Jean de Reuilly, qui traverse la cité en 1803, affirme n'y avoir observé guère plus d'une « *centaine de maisons habitées pour partie par des Grecs* [973]».

Le déclin de Théodosie en tant que place commercial s'explique par la volonté du prince Potemkine d'attirer le commerce international dans sa nouvelle place de Kherson, ce qui se réalise en effet, mais au détriment des ports du secteur de la Crimée et de la mer d'Azov. La création ultérieure d'Odessa accélère encore ce phénomène. L'impératrice pensait pouvoir bénéficier du savoir-faire génois et de leur tradition marchande héritée des décennies passées, mais il semble qu'à la fin du XVIIIe siècle, une seule maison génoise ait répondu aux

---

[968] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 277.
[969] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff,* par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 272.
[970] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op.cit.*, t. 1, p. 61 et p. 71.
[971] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Théodosie, 1809, lettre du consul de France à Caffa à l'ambassadeur de France à Constantinople, 3 octobre 1809.
[972] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 77.
[973] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op. cit.*, p. 277.

sollicitations de Catherine II, celle du marchand Gallera[974]. En 1805, des Français, les frères Lagorio, établissent bien à Théodosie une maison de commerce, mais ce genre d'initiative semble très limité[975]. Au début des années 1800, la ville compte un régiment d'infanterie, mais ne semble pas avoir une population suffisamment importante pour compter parmi les principales citées du gouvernement de Tauride[976]. Ce manque de bras et de vie constitue l'un des obstacles à la reprise et au développement de l'activité marchande du port en ce début de XVIIIe siècle, et tranche avec le dynamisme passé du port. Avant l'arrivée des Russes en Crimée, Théodosie était en effet essentiellement habitée par des Arméniens et des Grecs[977]. Une seconde explication, généralisable à la Crimée, explique l'effondrement du commerce à partir de Théodosie. Le port s'était spécialisé dans l'exportation des céréales, or, avec la guerre, les populations tatares, qui fournissait l'essentiel de la main d'œuvre, se sont exilées, abandonnant les champs et la culture des céréales. Jean-Louis Van Regermoter a démontré dans sa thèse que les ports de Crimée se classaient en effet « *en fonction de leurs communications avec l'arrière-pays plutôt que des mérites de leur site* [978]». Cette situation qui prévaut à Théodosie s'applique d'une manière générale aux ports criméens après l'annexion à l'Empire russe. La place de la péninsule dans les échanges commerciaux maritimes décline : alors que la Crimée réalisait 30% des exportations des ports russes de la mer Noire en 1793, elle n'en réalise plus que 8% en 1805, et 1% pour la période 1856-1861[979]. En outre, la péninsule reste isolée des principaux circuits de transport qui reposent globalement en Nouvelle-Russie sur les fleuves : le Don, le Dniepr, puis le Dniestr. La Guerre de Crimée révèle l'isolement stratégique de la péninsule, et l'urgence d'y installer un chemin de fer. Au lendemain du conflit, une ligne Moscou-Théodosie est ainsi envisagée en lieu et place d'un axe Moscou-Sébastopol. Toutefois, ce projet concédé à la Grande compagnie des chemins de fer russes ne voit pas le jour.

A la fin des années 1890, l'activité commerciale du port de Théodosie connaît toutefois un fort rebond qui est principalement dû à deux éléments : la fermeture des quelques activités commerciales qui se déroulaient à Sébastopol suivi du redéploiement de celles-ci

[974] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 70.
[975] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, p. 77.
[976] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée.*
[977] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19, Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures, le régime intérieur d'une partie de la Russie, et les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Azov, 29 prairial An XI,* 18 juin 1803, f. 272.
[978] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op. cit.*, t. 1, p. 81.
[979] *Ibid*., p. 150 et p. 228.

vers d'autres ports, dont celui de Théodosie, et l'insertion de cette dernière place dans le réseau ferroviaire de l'Empire russe, grâce à une voie ferrée qui relie la cité à Simféropol, centre stratégique de la Crimée. Cette ligne permet ainsi au port de disposer d'une connexion avec Melitopol et Karkov[980].

Au mois de décembre 1896, le capitaine Alex Murray, vice-consul britannique en poste à Sébastopol, envoie au Consulat de Sa Majesté à Odessa un rapport dans lequel il livre les chiffres du tonnage concernant la fréquentation de Théodosie par les navires à vapeur. En 1893, le port accueille 45 900 tonnes, en 1894, plus de 119 500, en 1895, environ 108 100, et pour les onze premier mois de l'année 1896, près de 147 700 tonnes. Le nombre de navires à vapeur qui fréquentent le port est quant à lui en augmentation constante : il passe de 14 unités en 1891 à 55 en 1896, soit un quadruplement de la fréquentation en l'espace de six ans[981]. Toutefois, en cette fin de XIXe siècle, la capacité de Théodosie ne parvient pas à compenser la fermeture des activités commerciales de Sébastopol, et ce, malgré les 2 000 000 de roubles injectés par le gouvernement impérial pour le développement des infrastructures portuaires. Ces dernières ne suffisent en effet pas à accueillir le redéploiement du commerce : moins d'une dizaine de navires peuvent charger ou décharger des marchandises en même temps avec les infrastructures existantes, ce qui, comme le précise le vice-consul britannique, "*may be considered as sufficient for the shipment of the grain actually grown in the Crimea, but is not sufficient for Theodosia to replace Sevastopol as the port of export* […] [982]". La principale question est celle de l'exportation du blé cultivé en Crimée, soit environ 400 000 tonnes en moyenne par an. Le principal port criméen exportateur de blé est Eupatoria, à travers lequel transitent environ 150 000 tonnes chaque année, le reste étant exporté via Sébastopol et Théodosie. Cette dernière place voit l'accroissement régulier de la quantité de blé exportée depuis ses quais au cours des années 1890 : de plus de 19.400 tonnes en 1891, les exportations de blé passent à 152.750 tonnes à la fin de l'année 1896[983].

A côté des activités commerciales, Théodosie reste une place forte, mais certes de taille modeste : en 1897, seuls deux régiments y sont stationnés, le 4e régiment et le 52e régiment, tous deux rattachés à la 13e division d'infanterie[984]. Dans le rapport du Ministère

[980] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Entre – deux – guerres, 1 BB4 17 : Escadre de la Méditerranée orientale, *Renseignements sur les ports de la mer Noire*, 1920.
[981] NAK, FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, Lettre du consul général de Grande-Bretagne à Théodosie au marquis de Salisbury, secrétaire d'Etat principal aux Affaires étrangères de la Reine, 23 décembre 1896, f. 106-110.
[982] *Ibid*., f. 108.
[983] *Ibid*., f. 110.
[984] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches, 2e volume,

français de la Marine sur la défense des côtes russes en Mer Noire datant de 1897, la situation militaire de Théodosie est décrite comme suit :

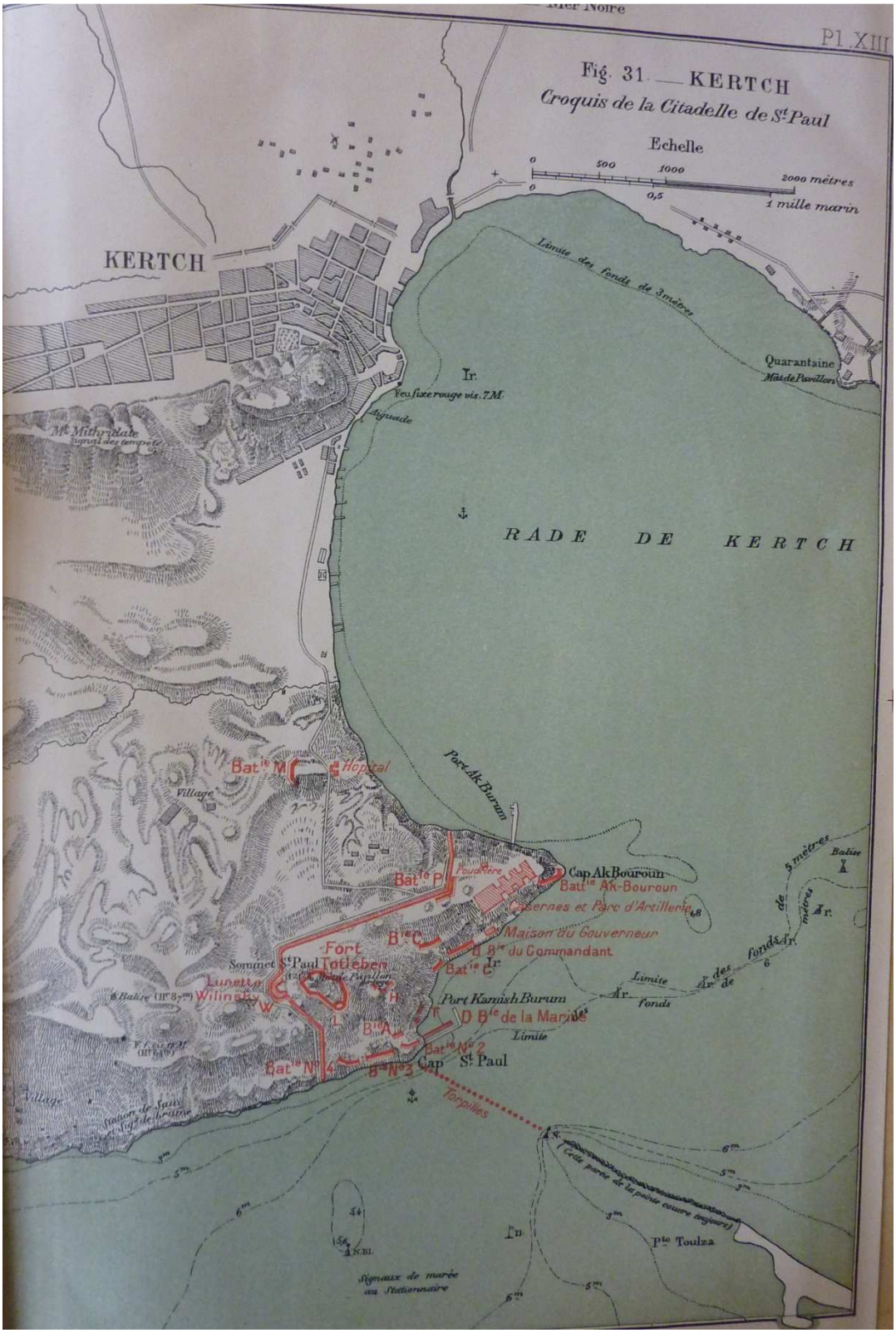
« *Ville non défendue et de très grande importance […]. Beau port qui pourrait servir d'abri à une division navale* [985]».

Aussi, à l'orée du XXe siècle, Théodosie demeure essentiellement une place commerciale, rôle que cette cité a finalement toujours joué à des degrés divers, tout au long de son histoire, depuis l'Antiquité jusqu'à la période russe.

2) Kertch : le second verrou stratégique du bassin pontique

Archives confidentielles de campagnes, Etat-major général, Défense des côtes de la Russie, vol. II, Mer Noire, 1897, p. 60.
[985] *Ibid*., p. 63.

Plan de Kertch en 1897



Plan de Kertch en 1897. Source : SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 40 : *Défense des côtes de la Russie. Mer Noire, textes et planches*, 1897.

La ville de Kertch donne sur le détroit éponyme qui constitue l'un des deux verrous stratégiques du Pont-Euxin avec les Détroits turcs. Sa position exceptionnelle lui permet de commander le passage du détroit de Kertch qui relie la mer d'Azov à la mer Noire. Ce détroit ne mesure que 4 à 5 kilomètres de large au point le plus étroit et 15 kilomètres de large au point le plus large[986].

L'antique Panticapée fut fondée par les Grecs milésiens à l'entrée du Bosphore cimmérien, nom porté par le Détroit de Kertch durant l'Antiquité, qui sépare l'ancienne Tauride de la presqu'île de Taman. Selon la légende, le roi Mithridate mourut à Panticapée, et aurait été enterré quelque part dans ses environs. D'après Strabon, les Scythes devaient probablement déjà occuper l'emplacement sur lequel une colonie grecque se développe à partir de 550 avant notre ère. Du milieu du VIe siècle jusqu'à la fin du Ve siècle avant Jésus-Christ, Panticapée est la cité la plus dynamique de la région : elle bat sa propre monnaie et attire le commerce du Pont-Euxin. Cette place porte les noms de Panticapæum ou Bosporus, puis les Russes la baptisent Kertch, du même nom que le Détroit dont cette cité défend l'entrée, lorsqu'ils s'y installent en 1774. Déjà, en 1771, la ville est occupée par les troupes russes, tout comme l'ensemble de la Tauride. La position de ce port lui confère une fonction stratégique évidente : à la croisée de la mer Noire et de la mer d'Azov, de la Crimée et de la presqu'île de Taman, Kertch et son détroit[987] constituent bien le second verrou stratégique du bassin pontique, après celui des Détroits turcs. Lorsque la Russie obtient de l'Empire ottoman au traité de Karlowitz[988] les rives de la mer d'Azov, le détroit de Kertch devient une nouvelle frontière, et donc un nouvel objectif stratégique à atteindre. Il matérialise pour les Russes l'accès à la mer Noire, accès verrouillé juridiquement par le traité de Karlowitz, et militairement par la forteresse de Yéni Kalé, et les navires turcs stationnés en baie de Kertch. Long de seulement 5 kilomètres et large tout au plus de 4,5 kilomètres, pour une profondeur maximale de 18 mètres, le Détroit de Kertch commande l'accès entre la mer d'Azov et la mer Noire. Catherine II avait bien compris la fonction de ce « Gibraltar criméen », et, dès 1774 et le traité russo-turque, elle exige et obtient des Ottomans cette place alors même que la Crimée demeure, encore pour quelques temps, « indépendante »[989]. Aussi, à partir de 1771, et jusqu'en 1821, les activités russes à Kertch consistent à renforcer cette position « frontière »

[986] Pour les données, voir Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine…, op. cit.*, p. 57.
[987] Il est également possible de trouver le nom de Détroit de Taman, ou de Yénikalé, ou Iéni Kalé, pour le Détroit de Kertch.
[988] Ce traité est signé le 26 janvier 1699. Il consacre d'une manière générale le début du retrait ottoman en Europe, mais également son refoulement des rives Nord du bassin pontique par la Russie.
[989] La Russie obtient par ailleurs les points stratégiques de Kinburn, sur la rive Sud de l'estuaire du Dniepr, et Yénikalé, position située au Nord de Kertch, dès 1774. Nicholas V. Riazanovsky, *op. cit.*, p. 291.

tout en en faisant un lieu de commerce. Le centre administratif de la presqu'île de Kertch demeure durant cette période Yéni Kalé, probablement en raison de la présence d'une forteresse plus facilement défendable que le fort de Kertch. D'ailleurs, le destin des deux places semble lié, tant par leur proximité que par leur situation dans le détroit de Kertch.

Croquis du site de Yéni Kalé en 1856

Source: NAK, Records created or inherited by the War Office, Armed Forces, Judge Advocate General, and related bodies, WO 78/1031: maps and plans of places in European Russia relating to the Crimean War, including operations in the Baltic Sea, 1822-1856.

Le Bosphore cimmérien a longtemps été considéré comme une frontière entre l'Europe et l'Asie. Il s'agit d'un détroit dangereux pour la navigation pour au moins deux raisons : d'abord, il présente peu de profondeur et les vents peuvent également y souffler très fort. Les navires qui se font surprendre par les vents violents peuvent trouver refuge dans la baie de Kertch, comme le rappelle Legendre dans ses écrits sur le commerce en mer Noire :

« *Quoique cette ville située dans le détroit de Taman ne soit pas dans une situation aussi avantageuse* […], *et que des vents contraires puissent fermer quelques fois la sortie du Détroit aux vaisseaux retirés dans son port* […][990] ».

Quant à la navigation, mieux vaut longer la côte criméenne que la côte asiatique qui est peu profonde et ensablée. Edward-Daniel Clarke, le voyageur britannique, relate les déconvenues de navires malheureux qui se sont échoués dans le Détroit de Kertch à cause du peu de profondeur de ce dernier :

« *Des accidents y arrivent fréquemment. Pendant notre séjour, un grand bâtiment de commerce turc vint échouer sur des basses à l'extrémité méridionale du Bosphore. Une frégate russe ne fut guère plus heureuse ; elle toucha trois fois* […], *en passant ces détroits* [991]».

Kertch est en effet nichée au fond d'une large baie orientée vers le Sud-est qui s'ouvre directement sur le Détroit éponyme. Côté terre, la ville donne sur la steppe criméenne qui caractérise, à l'exception de quelques collines situées plus au Sud, la presqu'île de Kertch qui se situe entre Théodosie et la presqu'île de Taman. Un peu plus au Nord, sur la côte, se trouve une modeste cité qui semble avoir concurrencé les activités, et dans une certaine mesure, le développement de Bospor[992] au Moyen-Age et au début de l'époque moderne : il s'agit de Yéni Kalé[993]. La présence d'une forteresse située sur une colline juste au-dessus du petit havre de Yéni Kalé explique ce développement : sous le khanat de Crimée, le représentant du Sultan y avait ses quartiers. En effet, si Kertch dispose d'une baie intéressante, cette dernière ne peut être en revanche bien protégée car aucune forteresse n'a été bâtie sur sa principale hauteur, le mont Mithridate qui surplombe la cité et sa rade. D'autre part, la ville est bâtie en fond de baie, sur une plaine, ce qui la rend donc difficilement défendable[994]. Les voyageurs occidentaux qui traversent la Crimée à la fin de l'époque moderne et durant l'époque contemporaine laissent peu d'éléments de description sur Kertch. La cité ne semble guère les avoir marqués outre mesure. Le minéralogiste britannique, Edward-Daniel Clarke, livre une

[990] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 75.
[991] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit*., p. 259.
[992] Kertch portait également le nom de Vospor, déformation de Bospor ou Bosporus.
[993] Ce nom signifierait en turc « nouveau château ».
[994] « *Sa situation ne permet d'en faire une place forte, mais on élèvera dans le voisinage quelques forts* […] », in MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol.7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 75.

description de Kertch qui laisse une impression de désolation attribuée à l'arrivée des Russes quelques années auparavant :

« *La ville de Kertch* […] *est réduite aujourd'hui à une misère et à une pauvreté extrêmes. Il y a peu d'années, son état était bien différent. A s'en rapporter au témoignage de plusieurs de ses habitants, les Russes ont détruit à Kertch cinq mille maisons* […] [995]».

Au début du XIXe siècle, Kertch est essentiellement habitée par des Grecs et des Tatars. Tout comme Caffa, la ville semble avoir souffert de l'installation des Russes en Crimée qui s'est accompagnée de destructions[996], et d'une baisse des activités commerciales.

Durant les années qui suivent le rattachement de la ville à la Russie en 1771, la population de la région de Kertch atteint les 16 000 âmes. Toutefois, à la fin des années 1770, les habitants quittent le *kraï* de Kertch pour s'installer ailleurs en Tauride, principalement sur les rives Nord de la mer d'Azov. En fait, la ville subit le même phénomène que celui dont est victime Théodosie : l'émigration massive des Grecs qui partent coloniser la région d'Azov et de Taganrog. Cette émigration vide Kertch de ses habitants, si bien qu'en 1800, la ville ne compte plus que 1 500 habitants. L'activité commerciale du port diminue dramatiquement ce qui aboutit en 1811 à la fermeture du quartier de la quarantaine ainsi qu'à l'interdiction de décharger des marchandises à Kertch. Aussi, c'est le Kertch du début des années 1800 qu'Edward-Daniel Clarke visite, soit une cité en déclin depuis une vingtaine d'années.

Le passé antique de la ville paraît néanmoins omniprésent. Notre voyageur britannique souligne ainsi la richesse du patrimoine antique de la ville, dont « *les murs* […] *sont couverts de marbres entiers et brisés, de bas-reliefs et d'inscriptions négligées ou détruites. On emploie des marbres à faire des marches pour les portes des maisons, ou* […] *ils entrent dans les constructions, mêlées aux matériaux les plus grossiers* [997]».

Cette cité possède essentiellement, grâce à sa baie, une fonction militaire ; au tout début du XIXe siècle, un régiment d'infanterie y est d'ailleurs rapidement déployé à

[995] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., p. 266.
[996] L'auteur britannique semble animé d'une véritable aversion à l'égard des Russes, aversion qui transparait dans ses descriptions : « […] *de tous les peuples qui jusqu'ici ont désolé une terre aussi malheureuse, aucun ne s'est montré plus ennemi que les Russes de la littérature et des arts.* […] *dans le caractère russe,* [rien*] n'est plus remarquable que le plaisir féroce d'anéantir tout ce qu'estiment les nations éclairées* ». Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit*., pp. 284-285. Aussi, nous avons tenu compte de ce manque d'objectivité au sein de nos analyses.
[997] *Ibid*., p. 278.

l'année[998]. En 1821, une entité territoriale juridique regroupant Kertch et Yéni Kalé est formée, avec à sa tête un fonctionnaire dont les pouvoirs sont proches de ceux d'un gouverneur. Ce choix des autorités russes souligne l'importance qu'elles accordent initialement à la situation de la ville.

Pour autant, le gouvernement russe envisage également de faire de ce port une plaque tournante du commerce entre l'Asie et la Méditerranée. Kertch se situe en effet sur la route que doivent obligatoirement emprunter les navires se rendant ou partant d'Azov et Taganrog. Ce projet doit servir à compenser le ralentissement du commerce en mer Noire et en mer d'Azov occasionné par les travaux entrepris du côté de Kherson et de Taganrog. Dans son *Mémoire sur le commerce de la Russie,* Legendre décrit dès 1784 les possibilités envisagées par Saint-Pétersbourg pour développer, au lendemain de l'annexion de la Crimée, le commerce dans la région à partir de Kertch :

« *Toutes les marchandises qui s'écouleront par la mer d'Azov seront transportées à Kertch.* […] *La ville de Kertch a besoin d'être rebâtie et pourvue de magasins tant pour la marine marchande que pour la marine de militaire. Cette ville étant le centre des opérations mercantiles, on pourvoira à sa sureté.* […] *Les marchandises arrivés à Kertch seront versées dans d'autres bâtiments plus propres à la navigation de la mer Noire et de la Méditerranée* [999]».

Toutefois, à Kertch comme ailleurs en Nouvelle-Russie, le développement du commerce russe se heurte aux obstacles que nous avons évoqués auparavant : le manque de matelots, et surtout de matelots expérimentés, et également, le manque de navires. Les ambitions de la Russie en matière de développement de son commerce en mer Noire au début des années 1780 se heurte à une réalité : tout reste à faire, depuis l'aménagement des ports, jusqu'à l'acquisition de l'expérience maritime par les hommes. Legendre ne s'y trompe pas, et évoque « *l'impossibilité où sont les particuliers de se procurer les bâtiments et les matelots nécessaires à cette navigation* […] [1000]», carences qui ne peuvent être comblées qu'à l'aide du volontarisme et des actions entreprises par le gouvernement russe. Ces actions, quelles sont-elles au cours des années 1780 ?

[998] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785, *Observations sur l'état actuel de la Crimée*.
[999] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 75.
[1000] *Ibid*.

Il s'agit d'abord de redonner à la ville les infrastructures nécessaires au développement du commerce, soit des magasins pour entreposer les marchandises, et une amirauté pour coordonner le développement des activités portuaires, qu'elles soient militaires ou commerciales. Il existe en effet un risque représenté par les activités navales turques que les Russes entendent dissuader de toute entreprise hostile en entretenant en permanence une flottille dans le havre de Kertch. La protection du Bosphore cimmérien doit être assurée par la rénovation des fortifications de Yéni Kalé. Les carences en navires et en main d'œuvre ne semblent pas être dans l'immédiat les plus dures à surmonter. Legendre nous rappelle que le gouvernement russe entend installer à Kertch un contingent de deux mille matelots qui seront affectés aussi bien à des tâches liées au commerce, qu'aux activités militaires que les Russes entendent développer dans le port de la cité :

« *Ces matelots, dont le nombre sera suffisant pour les bâtiments du commerce et les vaisseaux de guerre se formeront alternativement pour le service militaire et le service marchand* [1001] ».

Quant à la construction de navires, l'auteur souligne « *l'abondance de bois de construction et de tout ce qui sert aux agrès* », ce qui doit permettre de former « *rapidement à Kertch une quantité suffisante de vaisseaux marchands* [1002]». Toutefois, deux éléments compromettent dès les années 1780, le développement du commerce russe en mer Noire, à partir de la Crimée : le manque de matelots expérimentés, et la pauvreté du négoce russe. Ces carences ne sont pas spécifiques à la navigation russe en mer Noire : elles caractérisent d'une manière générale la marine russe, y compris en mer Baltique, là où elle s'est développée le plus tôt. Nous consacrons une section particulière à la marine de guerre russe, et donc aux hommes, aussi, nous nous limitons ici à quelques considérations très générales afin d'étayer les témoignages citées ci-dessus. Comme le rappellent Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet et André Vauchez, il existe dans la marine à voile un lien étroit entre marines de commerce et marine de guerre. Cette dernière est en effet censée protéger la première d'une part, et d'autre part, le nombre et l'expérience des équipages des vaisseaux de commerce constituent également un paramètre essentiel de la puissance d'une flotte de guerre[1003]. D'où les mesures prises par le gouvernement russe d'entretenir en permanence à Kertch un noyau de corps de

[1001] *Ibid*.
[1002] *Ibid*.
[1003] Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, André Vauchez, *Horizons marins. Itinéraires spirituels (Ve - XVIIIe siècles), vol. II, Marins, navires et affaires*, *op. cit.*, p. 38.

matelots de deux mille hommes, comme nous l'avons évoqué plus haut. Toutefois, disposer de vaisseaux et d'équipages, même expérimentés, ce qui n'est pas le cas des marins russes, ne suffit toujours pas à animer un négoce maritime dynamique ; il faut des commerçants eux aussi expérimentés, mais pas seulement, comme le précise Legendre : « *La Russie manque de négociants qui aient des fonds, du crédit, des correspondants et de l'expérience. Elle ne peut donc se dispenser de recourir aux étrangers* [1004]», ce qu'elle fit avec les Anglais pour son commerce du Nord.

Pour développer celui de la mer Noire, l'administration russe proclame un oukase qui vise à favoriser l'installation des marchands grecs à Kertch[1005]. Dès 1774 et la signature du traité de Kutchuk-Kaïnardji, les Anglais ont bien cherché à s'insérer dans le nouveau commerce russe en mer Noire. Mais en voulant réitérér ce qu'ils avaient mis en place du côté d'Arkhangelsk dès le XVIe siècle, à savoir s'ériger en un intermédiaire exclusif, ils se sont disqualifiés auprès des autorités russes qui, ne souhaitant pas tout miser sur l'Angleterre pour leur commerce extérieur, se sont mises en quête d'autres partenaires. A Kertch comme à Yéni Kalé, l'administration russe a accordé le droit aux habitants de ne pas payer de taxes sur les produits qu'ils consomment. Par ailleurs, ces deux ports, comme tous les ports russes de Crimée, bénéficient également de tarifs plus avantageux que ceux de la Baltique : les droits d'entrée et de sorties pour les marchandises négociées en Crimée sont en effet d'environ 3%[1006]. Il s'agit là d'une mesure incitative destinée à favoriser l'essor du commerce en Crimée. Toutefois, Legendre préconise d'aller plus loin, et de faire de Kertch et de Yéni Kalé des ports francs afin notamment de contrebalancer le rayonnement commercial de Théodosie et de Taman. Car en cette fin de XVIIIe siècle, les activités commerciales russes à partir des deux ports du Bosphore cimmérien se limitent encore à du transport de marchandises vers et depuis Constantinople. En pratique, il semble que peu de navires russes s'aventurent au-delà des Détroits turcs.

Cependant, avec la stabilisation des relations russo-turques au cours des années 1820 et le développement d'autres bases navales pour la flotte russe en Mer Noire, l'importance de Kertch diminue. Ce déclin stratégique de la ville, accentué par l'élévation de puissantes fortifications sur le cap Ak-Bouroun, situé à 5 kilomètres au Sud de Kertch, est consacré par le démantèlement de sa forteresse médiévale. Parallèlement, le déploiement des activités

[1004] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 76.
[1005] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, *op. cit.*, p. 285.
[1006] MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 7 : Commerce, 1728-1787, *Mémoire sur le commerce de la Russie*, par Legendre, 1784, [P17729], f. 79.

russes dans le Caucase à partir des années 1820 a exigé la création d'arrières bases solides pour soutenir la politique russe dans cette région, notamment en termes de points d'appui économiques et commerciaux, mais surtout militaires. Dès le début des années 1820, Kertch entame ainsi une nouvelle phase de développement qui est directement liée à l'expansion russe dans le Caucase, elle-même sous-tendue par des enjeux économiques et stratégiques, comme nous l'étudierons ultérieurement.

Ainsi, en 1821, l'empereur Alexandre Ier proclame un oukase qui réinsère Kertch dans les circuits maritimes russes, en lui attribuant notamment de nouveau des bâtiments pour la quarantaine et un bureau pour les douanes. Tandis que la forteresse médiévale de la ville est détruite en 1827, l'année 1828 voit l'érection de la nouvelle Amirauté, construite à proximité immédiate des lieux de commerce, ainsi que l'ouverture de la nouvelle quarantaine. Les projets ainsi échafaudés par le gouvernement russe à la fin du XVIIIe siècle semblent se matérialiser en cette fin des années 1820. Toutefois, le renouveau des activités commerciales à Kertch se double rapidement de la renaissance des activités militaires qui intervient au tournant des années 1820-1830. En effet, alors que les combats entre l'armée russe et les peuples du Caucase font rage, la cité devient une base logistique avancée aussi bien pour la Marine que pour les troupes au sol. Kertch devient une étape pour les navires de guerre russes qui empruntent la route maritime qui relie Odessa à Novorossisk, via Sébastopol, Yalta et Théodosie.

Le rôle stratégique du port est mis en lumière lorsque la Guerre de Crimée éclate : le 12 mai 1855, une flotte anglo-franco-turque pénètre dans le Bosphore cimmérien et fait irruption en rade de Kertch. Les troupes de la coalition débarquent et occupent la ville qui se rend sans véritable résistance. A la fin du conflit, tandis que Yéni Kalé cesse d'être une place forte après que les Français y ont détruit ses fortifications, Kertch connaît un nouvel essor[1007]. L'évacuation des armées anglaises, françaises et turques en 1856, s'accompagne du développement du port de la ville. Dans les années qui suivent la fin de la Guerre d'Orient, l'Empire russe cherche en effet en premier lieu à développer son commerce en mer Noire, étant donné qu'il n'a plus le droit d'y entretenir une flotte de guerre[1008], tout en disposant d'une place où sa flotte de commerce pourrait rapidement se réfugier en cas de conflit. Ce rôle est dévolu à Kertch où une nouvelle forteresse est édifiée sur les hauteurs du cap Ak-Bouroun,

[1007] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches, 2e volume, *Archives confidentielles de campagnes, Etat-major général, Défense des côtes de la Russie, vol. II, Mer Noire*, p. 81.

[1008] L'article 11 du traité de Paris (30 mars 1856) neutralise la Mer Noire, ce qui implique la disparition de toutes les flottes de guerres qui y sont présentes, principalement les flottes de guerre russe et turque.

au Sud de Kertch dont la principale mission consiste à interdire l'entrée du Bosphore cimmérien et de la mer d'Azov à une flotte ennemie, ce que les Russes avaient été incapables de faire lors de la Guerre de Crimée. Ce projet voit le jour à la fin des années 1870, lorsque la Russie regagne le droit de disposer de places fortes en mer Noire[1009]. Parallèlement, le gouvernement russe envisage également de fortifier Yéni Kalé et le Mont Mithridate qui surplombe la rade de Kertch. Bien que ces deux derniers projets ne soient pas menés à bien, les autorités russes interdisent toute construction sur les emplacements retenus pour ces fortifications afin que de l'artillerie puisse, le cas échéant, y être déployée. Un rapport rédigé au mois de mars 1876 par le colonel Gaillard, attaché militaire français en Russie, sur les fortifications et les forces déployées à Kertch nous indique que l'essentiel de l'effort de défense de la ville a été en effet porté sur le cap Ak-Bouroun où se trouve la citadelle Saint-Paul, alors qu'on ne trouve finalement sur le Mont Mithridate qu'un modeste fort. Le fort Saint-Paul, construit sous la direction de Totleben[1010], se présente comme un complexe puissamment fortifié, édifié à partir du début des années 1870 et qui semble parfaitement opérationnel dès 1876. Les Russes y ont installé un ensemble de batteries équipées d'une soixantaine de mortiers et de « *12 pièces de gros calibre* », de glacis, de casernes, de magasins à munitions contenant près de 192 tonnes de poudre, et d'ouvrages bastionnés, l'ensemble couvrant un angle de tir orienté Sud-Sud-Est, afin d'interdire l'entrée de la mer d'Azov à tout bâtiment ennemi[1011]. En temps de guerre, il est prévu de déployer sur le site 6 000 artilleurs, 800 artilleurs auxiliaires et 11 000 hommes d'infanterie, dont une compagnie de sapeurs et un escadron de cosaques[1012]. La citadelle Saint Paul demeure une citadelle de première classe pendant une dizaine d'années, du début des années 1870 jusqu'au début des années 1880, date à laquelle elle est rétrogradée au rang de citadelle de deuxième classe[1013].

En effet, l'importance de Kertch est amoindrie par le rayonnement stratégique et le relèvement de Sébastopol où la flotte russe de la Mer Noire se recompose progressivement

[1009] Conséquence de l'article 11, l'article 13 stipule en effet que tous les arsenaux militaires maritimes et bases navales doivent être démantelés. Voir la section consacrée au déploiement de la flotte russe à Villefranche.
[1010] Edouard Ivanovitch Totleben (1818-1884) est un général russe qui s'est illustré lors de la défense de Sébastopol. Source : Larousse, art. « Totleben ».
[1011] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), *Extrait du rapport du colonel Gaillard, attaché militaire en Russie,* 30 mars 1876, f. 6.
[1012] *Ibid*.
[1013] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches, 2e volume, *Archives confidentielles de campagnes, Etat-major général, Défense des côtes de la Russie, vol. II, Mer Noire*, p. 65.

dès le début des années 1870[1014]. Un rapport détaillé sur la protection des côtes russes de la Mer Noire émanant du Ministère français de la Marine et daté de 1897 nous fournit une photographie de Kertch en tant que place forte en cette fin de XIXe siècle. La forteresse de Kertch, le fort Saint-Paul, est considérée, tout comme Sébastopol, comme une forteresse de deuxième classe, relevant de la circonscription militaire d'Odessa. En temps de guerre, les Russes ont prévu d'y déployer plus de 7 800 hommes, dont un régiment d'infanterie de forteresse[1015], deux bataillons d'artillerie de forteresse[1016], une demi compagnie de sapeurs de forteresse et une compagnie de torpilleurs-mineurs de forteresses, ces deux dernières unités étant rattachées au troupes du génie[1017]. Comparativement aux effectifs censés être déployés à Kertch en cas de guerre selon les plans de 1876, il semble que l'importance de Kertch ait donc diminué en trente ans aux yeux des stratèges russes, alors même qu'il s'agit du principal verrou de la mer d'Azov, les ports de cette mer étant en cette fin de XIXe siècle, dépourvus de toute forme de défenses et de fortifications[1018]. Enfin, il convient de noter que l'absence de véritables routes entre la forteresse et la ville de Kertch, distante de 5 kilomètres, a pour conséquence que l'essentiel du ravitaillement passe par la mer. Aussi, durant l'hiver, lorsque le détroit est pris dans les glaces, la citadelle est ravitaillée par voie terrestre, ce qui constitue donc son point faible en cas de siège.

Ce n'est qu'en 1900 que le chemin de fer arrive à Kertch, insérant ainsi la ville dans la ligne ferrée Koursk-Karkhov-Sébastopol. La conséquence la plus directe est le désenclavement économique de la ville avec l'édification d'un port maritime bien plus dynamique, dont le développement, envisagé en 1899, est rendu possible par l'acheminement et l'évacuation des marchandises par le chemin de fer.

***

[1014] *Ibid*., p. 2.
[1015] Ce régiment est composé de 5 bataillons.
[1016] Ces bataillons sont composés chacun de 4 compagnies.
[1017] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches, 2e volume, *Archives confidentielles de campagnes, Etat-major général, Défense des côtes de la Russie, vol. II, Mer Noire,* p. 6.
[1018] « *Beridansk, Marioupol, Taganrog : villes riches de la mer d'Azov qui n'ont d'autres défense que Kertch qui commande l'entrée de cette mer* », *in* SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches, 2e volume, *Archives confidentielles de campagnes, Etat-major général, Défense des côtes de la Russie, vol. II, Mer Noire,* p. 82.

Kertch demeure une place stratégique de premier ordre tout au long de son histoire. Passage obligé pour les navires venant de la mer d'Azov chargés des richesses de l'Orient et faisant route vers la Méditerranée, Kertch présente également un intérêt stratégique et militaire. Sa situation de clef de la mer d'Azov lui confère une place de premier ordre en tant que second verrou stratégique du bassin pontique, et comme l'une des clefs de la sécurité russe dans le bassin pontique. En annexant la Crimée en 1783, l'Empire russe repousse un peu plus au Sud son périmètre défensif méridional : la dimension stratégique de la place d'Azov diminue au profit de celle de Kertch qui devient dès lors le verrou russe sur le Bosphore cimmérien. Même si le commerce ne semble s'y être épanoui comme cela a été le cas à Théodosie, Kertch a néanmoins été le théâtre d'activités de négoce, depuis la période antique jusqu'à la période russe. L'activité marchande de la cité ne pouvait cependant que difficilement s'affranchir de l'attractivité des pôles commerçants de Taganrog et d'Odessa, bien desservis et situés à proximité des fleuves russes.

Aujourd'hui, la ville est ukrainienne. L'intérêt stratégique de Kertch et de son détroit font actuellement l'objet d'une redécouverte, surtout dans le contexte de redéfinition des frontières entre la Russie et l'Ukraine. Après avoir été des eaux intérieures ottomanes, puis russes, puis soviétiques, la mer d'Azov et le Détroit de Kertch constituent actuellement un objet de discorde entre la Russie et l'Ukraine qui doivent s'entendre sur leurs eaux territoriales dans une mer qui s'est internationalisée en 1991, la mer d'Azov.

Conclusion du chapitre 2

Procédant à la fois d'une œuvre sécuritaire et d'une volonté d'expansion, les conquêtes méridionales russes amorcées au XVIe siècle sous le règne d'Ivan IV le Terrible trouvent une forme de conclusion avec l'annexion en 1783 de la Crimée à l'Empire russe sous Catherine la Grande. Une forme de conclusion car en ces presque 250 ans, le projet d'expansion russe en direction des mers s'était mué progressivement en *topoi* géostratégique dont les grands axes furent posés par Pierre le Grand. L'accès aux eaux chaudes de la mer Noire devait procurer une place de premier ordre à la Russie au cœur des routes commerciales entre l'Asie et l'Europe, tout en lui fournissant une fenêtre supplémentaire susceptible d'absorber les techniques et le savoir-faire occidental à travers notamment les ports du bassin pontique. Par ailleurs, l'annexion des côtes septentrionales de la mer Noire et de la Crimée rapprochait considérablement les tsars de l'objectif mythique que constituait la prise de Tsarograd,

Constantinople, par leurs armées. Enfin, une fois la Crimée conquise, l'expansion russe en direction du Sud prend une nouvelle tournure, car désormais, les troupes qui s'engagent dès les années 1820 dans la conquête du Caucase bénéficient d'un appui naval. Les relations avec l'Empire ottoman s'en trouvent également considérablement changées avec l'apparition dès 1784 d'une flotte de guerre russe désormais permanente en mer Noire. Enfin, grâce à ses ports pontiques, la Russie s'insère pleinement dans les circuits commerciaux qui relient Orient et Occident. Cependant, l'activité commerciale des ports criméens diminue considérablement au lendemain de son rattachement à l'Empire des tsars. La baisse de l'attractivité commerciale des ports de Crimée repose principalement sur l'ascension d'anciens pôles comme Taganrog en mer d'Azov, et l'activation de nouveaux circuits à travers la création de ports comme Odessa. Logée entre les zones d'influence créées par le développement du commerce pontique russe dans ces deux places, la Crimée est également isolée des circuits marchands par sa faible insertion dans les réseaux routiers de l'Empire. La péninsule de Crimée, par sa situation exceptionnelle au cœur géographique du bassin pontique occupe une place de premier ordre au sein des aspirations méditerranéennes russes. Lorsqu'elle tombe sous la domination de la Russie, elle apporte à ses nouveaux maîtres non seulement une position stratégique supérieure dans le bassin pontique, mais elle leur procure également de nouveaux ports ainsi que de nouvelles ressources. Toutefois, cette position de tête de pont russe dans l'espace méditerranéen présente un inconvénient : son isolement, en périphérie d'un Empire immense. Avant de parvenir en Crimée, le voyageur traverse des steppes immenses qui s'apparentent à des déserts géographiques et humains. La péninsule criméenne, outre sa façade Sud-Ouest, se présente comme une excroissance des steppes du grand Sud russe, et Sébastopol, sise à l'extrême Sud de la Crimée, apparaît comme une cité bien isolée, aux confins méridionaux de la Russie.

Aujourd'hui, la péninsule de Crimée est incluse dans l'Ukraine où elle bénéficie toutefois d'un statut d'autonomie[1019]. Elle est habitée par un peu plus de 2,4 millions d'habitants, dont plus de 1,6 millions de Russes, soit environ 67% de la population criméenne, le reste des habitants étant composé essentiellement d'Ukrainiens (26%) et de Tatars (un peu moins de 8%)[1020].

[1019] Автономная Республика Крым : République autonome de Crimée. Il faut attendre la Constitution ukrainienne de 1996 pour que la Crimée dispose d'un statut de République autonome (art.134 à 139 de la Constitution). Elle se dote alors de sa propre Constitution en 1998 et devient notamment compétente dans les domaines de la langue et de la culture.

[1020] Chiffres de 2001, disponibles sur le portail officiel de la République autonome de Crimée, rubrique «Population ». Lien : http://www.ark.gov.ua/

Comme le notait un diplomate français en 1854, «*C'est de la possession de cette péninsule que dépend le sort du littoral de mer Noire*[1021]». Située presqu'au cœur géographique du bassin pontique, la pointe Sud de la Crimée abrite un site qui suscite tout l'intérêt de Catherine II dès l'annexion de la péninsule en 1783. L'impératrice, qui entend apporter au projet pétrovien d'expansion son volet méridional, arrime la présence navale russe dans l'espace méditerranéen au destin d'une cité, Sébastopol, qu'elle fonde avec la flotte de la mer Noire en 1784.

En outre, de nombreuses minorités ethniques se trouvent en Crimée : bulgares, roumaines, juives, arméniennes, allemandes, grecques et caraïtes. Source : Université de Laval (Québec), site du TLFQ (Trésor de la Langue Française au Québec), l'Aménagement linguistique dans le monde : http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/

[1021] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38, Caucase : 1836-1856, *Notes sur les provinces caucasiennes et sur les côtes de la mer Noire*, 1854, [P08314].

Chapitre 3

Sébastopol, une citadelle maritime reflet des ambitions méridionales de la Russie

« *Sébastopol n'est pas une ville, mais un campement de troupes et un établissement de marine* ».

Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, p. 241.

« *En Russie, nombreux sont ceux qui ne sont pas d'accord avec la cession de la Crimée à l'Ukraine. Encore plus nombreux sont ceux qui s'opposent à ce que soit arrachée à la Russie la ville de la gloire des armes russes, comme on appelle non sans raison Sébastopol* ».

Evgueni Maximovitch Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique, op. cit*., p. 150.

Nous souhaitons présenter au sein de ce troisième chapitre la citadelle navale de Sébastopol en évoquant les éléments qui ont contribué à en faire depuis sa création la principale base navale de la flotte russe de la mer Noire.

Les deux citations mentionnées ci-dessus renvoient d'abord Sébastopol à sa fonction première, celle de base navale, qui serait dépositaire d'un passé glorieux célébré jusqu'à aujourd'hui par un patriotisme russe revigoré grâce au redressement de la Russie opéré par Vladimir Poutine au cours des années 2000.

Nous l'avons évoqué lors de notre chapitre introductif, la fondation de la citadelle navale de Sébastopol en 1783 par Catherine II réalisée au lendemain de l'annexion de la Crimée, s'inscrit directement dans le « Projet grec » de la souveraine qui consiste à établir un Etat slave dont Tsarograd serait la capitale, et qui serait placé sous la protection de Saint-Pétersbourg. La fondation de Sébastopol possède dont une dimension mythique intimement liée à l'accomplissement d'un projet qui trouve ses racines dans l'héritage byzantin dont l'impératrice, ses prédécesseurs et ses successeurs, se veulent les héritiers directs. Cette entreprise, continuation mythique de l'œuvre d'expansion des terres russes vers le Sud, suppose l'appui d'une flotte de guerre dont la Russie commence, depuis quelques années, à maîtriser l'usage et à mesurer pleinement l'avantage conféré par cette maîtrise[1022]. La victoire navale acquise à Tchesmé ouvre la voie à la réalisation du Projet grec de Catherine II : la résurrection de l'Empire byzantin doit succéder au démantèlement de l'Empire ottoman. La tsarine s'investit dans ce projet jusqu'à nommer son fils Constantin à la tête de ce futur nouvel ensemble géopolitique slave orthodoxe, dont une partie, le Royaume de Dacie, doit être placé

[1022] Rappelons ici la victoire russe décisive lors de la bataille navale de Tchesmé qui se déroule le 6 juillet 1770 face à la flotte turque au large de Chios. Rappelons également que les navires russes sont alors commandés par des amiraux britanniques.

sous le règne de Grigori Potemkine, bientôt appelé Grigori Potemkine de Tauride, en référence à l'annexion de la Crimée qui se prépare[1023].

Si la Russie attend en effet l'annexion de la Crimée pour se lancer dans l'édification d'une flotte de guerre permanente implantée en mer Noire, c'est en partie pour une raison juridique : les précédents traités conclus avec La Porte lui interdisaient clairement d'entretenir une flotte dans le bassin pontique. L'expérience de la première flotte russe, celle de la mer d'Azov, qui exista entre 1695 et 1712, avait consolidé les bases de la construction navale en Russie, et également suscité une profonde détermination chez les Turcs à ne plus laisser les Russes disposer d'un tel avantage en mer Noire. Toutefois, les traités de paix n'expliquent pas tout : si Catherine II attend d'annexer la Crimée pour doter officiellement son Empire d'une nouvelle flotte de guerre, c'est aussi pour lui donner les moyens de sa survie et éviter qu'elle subisse le destin de la défunte flotte d'Azov. En outre, son plan lui permet également de donner à cette flotte un des meilleurs ports d'attache existant en Méditerranée, d'aucuns diront dans le monde : Sébastopol.

Ici, comme pour les autres places de la mer Noire, il faut rechercher les origines de la cité dans l'Antiquité, d'autant plus que Sébastopol est bâtie à proximité du site de l'antique cité grecque de Chersonèse, et tout près du village d'Akhtiar, situé au fond de la grande rade. Chersonèse fut fondée au VIe siècle avant Jésus-Christ par les Grecs d'Héraclée du Pont (*Heraclea Pontica*) qui était également une colonie issue de l'essaimage des Mégariens et des Béotiens au-delà du Bosphore. Située sur les côtes du Pont-Euxin, la cité Etat de Héraclée du Pont fut fondée au milieu du VIe siècle avant notre ère. Quelques années après sa fondation, ses colons traversent la mer Noire pour arriver en Tauride, et y fondent à leur tour une cité : Chersonèse[1024], dont les ruines se situent aujourd'hui au Sud de la ville de Sébastopol, à l'entrée de la rade[1025]. Au cours du Ve siècle, Chersonèse devient une place forte byzantine sur les rives Nord de la mer Noire. En 988, le prince Vladimir le Grand[1026], qui règne alors sur la Rous' kiévienne, prend Chersonèse, et s'y fait baptiser, ce qui lui permet d'épouser Anna, la sœur de l'empereur byzantin Basile II. Intervenant plus d'un siècle après la période qui voit Riourik emprunter la route des Varègues aux Grecs[1027] pour attaquer Constantinople, ce

[1023] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, p. 10.
[1024] On trouve également le nom de Chersonésos, ou de Chersonèse taurique.
[1025] Les ruines, toujours visibles aujourd'hui, surplombent la rive Ouest de la baie de la quarantaine. Voir *infra*.
[1026] Saint Vladimir le Grand (958-1015) règne sur la Rous' kiévienne de 980 à sa mort.
[1027] Rappelons que dès 860, deux compagnons de Riourik, le fondateur de la dynastie des Varègues, celle qui a créé l'Etat russe à la demande des tribus slaves et finnoises, attaquent Constantinople en empruntant « la route

mariage illustre une fois de plus l'attachement que les premiers souverains russes manifestent pour leurs liens avec la région de la mer Noire. Au XIIIe siècle, les Génois qui essaiment dans le bassin pontique établissent un point d'appui au fond de la grande rade, un lieu qu'ils nomment Calamita. Plus au Sud, du côté de Balaklava, ils créent un point fortifié appelé Cembalo. A partir du XVe siècle, sous la domination des khans puis sous celle des Ottomans, Akhtiar[1028], c'est le nom que donnent les Tatars au site de Sébastopol, ne dépasse guère le stade du village de pêcheurs qui se situe au fond de la grande baie, et n'est donc pas mis en valeur par les nouveaux maîtres de la péninsule. Un observateur français qui traverse la Crimée quelques années après l'annexion russe nous fait d'ailleurs part de son étonnement à ce sujet :

« *Il est étonnant que les Turcs n'aient jamais connu et fréquenté ce port, l'un des plus beau du monde*[1029] ».

Cet étonnement est d'autant plus justifié qu'au-delà de la beauté du site, la baie d'Akhtiar possède de nombreux atouts propres à en faire un lieu privilégié au développement d'activités portuaires, en particulier celles liées à l'implantation d'une marine de guerre.

I. Sébastopol : la citadelle navale russe dans les « eaux chaudes » de la mer Noire

La fondation de Sébastopol s'apparente à une forme d'étape atteinte dans la quête du désenclavement du territoire russe. L'Empire dispose enfin d'un port en eau profonde dans une mer qui ne gèle pas en hiver, ce qui le rend praticable tout au long de l'année. A partir de ce port, la Russie peut mettre en œuvre des opérations qui visent à appuyer les mouvements de l'armée russe sur le pourtour de la mer Noire. L'édification de Sébastopol s'inscrit ainsi dans le volet sécuritaire de la politique extérieure russe en contribuant à l'établissement et à la consolidation de frontières naturelles solides. Toutefois, cette citadelle navale porte en elle également un autre volet de la politique extérieure russe : celui du mythique « Projet grec » de Catherine II, qui dépasse ainsi les frontières de l'Empire pour s'inscrire au cœur d'une

---

des Varègues aux Grecs », un axe commercial qui relie la Baltique à l'Empire byzantin via les fleuves qui sillonnent les steppes d'Europe orientale. Voir l'étude préliminaire.

[1028] Ce nom signifierait la « gorge blanche » en tatar. Il pourrait faire référence notamment au calcaire qui compose le sous-sol de la ville et celui des collines environnantes.

[1029] MAE, CADN, Mémoires et documents, Russie, vol. 10, Crimée et Caucase, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures, le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff,* 18 juin 1803, f. 271.

politique impériale en Méditerranée. Avant d'aller plus avant dans la représentation russe de Sébastopol, intéressons-nous d'abord au site sur lequel s'érige cette citadelle en « eaux chaudes ».

1) Une situation exceptionnelle : « *le port le plus sûr, le plus vaste et le plus beau* [1030] »

Le site de Sébastopol

Sébastopol dispose d'une situation exceptionnelle illustrée par l'image satellite ci-dessus : on y distingue nettement la grande baie avec ses trois anses supplémentaires qui s'étendent au Sud, dont la principale, la baie du Sud. Au-delà de la sortie du port, on distingue les cinq anses supplémentaires. Enfin, au Sud, on aperçoit le « fjord » de Balaklava qui s'enfonce dans les terres. Si les Turcs n'en ont jamais fait une base navale, c'est qu'ils n'en

[1030] MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*, f. 1.

n'ont jamais véritablement eu la nécessité, persuadés qu'ils étaient qu'il suffirait d'envoyer leur flotte amarrée à Constantinople à travers le « lac » domestique de la mer Noire pour contrer une hypothétique menace venue des steppes. Mais la redoutaient-t-ils vraiment cette menace des steppes, eux qui s'appuyaient sur leurs alliés et coreligionnaires de la rive Nord du bassin pontique, les tatars, afin de contenir la poussée russe en direction du bassin pontique ?

En un sens, leur raisonnement était juste jusqu'à un certain point et démontrait que pour eux, la menace navale ne pouvait finalement surgir qu'à travers le Bosphore, et non depuis les steppes de la rives Nord. Pourtant, dès le XVIe siècle, les Ottomans, doivent bien affronter une menace maritime en mer Noire : celle représentée par les Cosaques du Don et les Cosaques Zaporogues. Ces derniers descendaient le Dniepr jusqu'à son embouchure afin de mener des attaques éclairs contre les cités côtières turques et tatars, et, si la possibilité s'en offrait à eux, contre des navires ottomans. Leurs embarcations, les « chaïkas », mesuraient jusqu'à 20 mètres de long et 4 mètres de large. Elles accueillaient entre 50 et 70 hommes d'équipages et 4 à 6 canons de petit calibre. Les Cosaques construisaient une centaine de ces petits navires en amont du Dniepr, puis descendaient le fleuve, sûrs de trouver des vaisseaux turcs gardant l'embouchure. Leurs activités les conduisaient au-delà de l'embouchure du Dniepr, sur les côtes de Crimée, où ils attaquent et prennent sans la tenir, la ville d'Eupatoria en 1589. En 1606, ils se saisissent même d'une dizaine de galères turques, puis attaquent Varna. Au XVIIe siècle, la pression exercée par les Cosaques s'accentue encore plus, lorsque les Cosaques Zaporogues et ceux du Don décident de combiner leurs actions[1031]. Les ports de Caffa, Sinope et Trébizonde sont dès lors les cibles de raids: Caffa est ainsi attaquée, prise et temporairement occupée en 1615. L'année suivante, Sinope, sur les côtes d'Asie mineure, est assiégée et prise. La flotte turque, longue à mobiliser et prise par surprise n'arrive que trop tardivement. Les attaques et les dommages causés par la petite guerre navale menée par les Cosaques aux Ottomans avaient cependant une limite : celle des objectifs des assaillants. A la différence des Russes, les Cosaques ne prétendaient pas refouler les Turcs des rives Nord de la mer Noire. Leurs objectifs étaient plus modestes : affaiblir localement les positions de La Porte et celles de leurs alliés tatars tout en se saisissant d'un butin. Ces raids n'étaient pas sous-tendus par un projet politico-militaire d'envergure comme le fut le projet russe de constituer des frontières méridionales sûres. D'ailleurs, Russes et Cosaques entretenaient des liens forts étroits, ce qui contribuait à tendre encore plus les relations entre La Porte et la

[1031] Mikhaïl Nikolaïevitch Tihomirov, *The struggle of the Russian people for sea access between the XIIIth and XVIIth centuries: Introduction*. Consultable sur : http://rusnavy.com/history/middleages/io02.htm

Moscovie. Aussi, si la menace cosaque en mer Noire est une douloureuse réalité pour les Ottomans, elle ne semble pas pour autant motiver l'établissement d'un port de guerre turc du côté d'Aktiar. Les Ottomans continuent de garder les yeux rivés sur les Détroits, et démontrent ainsi que leur pensée stratégique est orientée vers la Méditerranée. L'expédition de l'amiral Orlov partie des ports du Nord pour rallier la Méditerranée depuis la Baltique lors de la guerre russo-turque de 1768-1774 leur donne dans une certaine mesure raison. Rappelons ici que les Turcs n'avaient alors pas envisagé une telle possibilité pour au moins deux raisons qu'expose Ferenc Toth :

« *Les dirigeants de l'armée ottomane se laissent surprendre par manque de précaution et aussi certainement par leur ignorance des routes maritimes européennes.* […] *les Turcs ignorent la possibilité de communication entre la mer Baltique et la Méditerranée*[1032] ».

Hypothèse d'autant plus envisageable que l'historien ottoman Wasif-Efendi écrit à la fin du XVIIIe siècle que « *La plupart des grands de l'Empire, persuadés qu'il n'étoit impossible qu'une escadre russe pût venir de Saint-Pétersbourg dans la Méditerranée, traitèrent cette idée de vision ridicule* [1033]». La menace navale est donc bien arrivée de Méditerranée. Toutefois, les Ottomans ont négligé la volonté et les capacités russes à établir une flotte de guerre directement en mer Noire. L'intermède de la flotte d'Azov, entre 1695 et 1712, aurait pourtant dû leur servir d'avertissement en leur démontrant toute l'efficacité d'une flotte ennemie même cantonnée à la mer d'Azov dans la maîtrise des rives environnantes. Une fois la rive Nord de la mer Noire moins la Crimée aux mains des russes en 1774 et sa flotte détruite, il ne reste guère de possibilités au Sultan pour renforcer ses positions navales en Crimée. Ainsi, la tradition culturelle stratégique d'ignorer la menace navale en mer Noire explique le fait qu'un site comme la baie d'Akhtiar n'ait jamais abrité de façon permanente la Marine turque.

En quoi Akhtiar est-il un site si exceptionnel ? Edward-Daniel Clarke résume de la manière suivante les avantages que présente ce port :

[1032] Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, *op. cit*., p. 60. L'auteur s'appuie ici sur les travaux de l'historien Joseph Hammer-Purgstall.
[1033] Wasif-Efendi, *Précis historique de la guerre des Turcs contre les Russes*, cité par Ferenc Toth, *Ibid*., p. 61.

« *Le grand havre d'Aktiar présente des ancrages convenables, et, dans certaines parties de ce point de relâche, les vaisseaux trouvent de vingt-un à soixante-dix pieds de profondeur d'eau* [1034]».

Les sources sur lesquelles nous avons travaillé sont unanimes dans leur description de Sébastopol. Pour le comte de Rochechouart, il s'agit d'un « *des plus beaux ports d'Europe* [1035]», port où, selon Edward-Daniel Clarke, « *toutes les flottes du monde pourraient y trouver un abri* [1036] ».

Considérons d'abord le port à l'échelle régionale. Sébastopol est situé à l'extrême Sud de la péninsule de Crimée, presque au centre géographique de la mer Noire. Cette situation permet aux navires qui y stationnent dès la fin du XVIIIe siècle de gagner n'importe quel point du bassin pontique en moins de deux jours, conférant ainsi à l'Empire russe un avantage stratégique certain en mer Noire.

Le port a été bâti sur la partie méridionale de la rade qui donne sur la mer Noire à l'Ouest. Au Sud, le cap Chersonèse marque l'extrémité Sud-ouest de la Crimée. Le plateau de Chersonèse s'étend du cap éponyme jusqu'à la rade de Sébastopol. Entre ces deux sites, les contreforts du plateau formés par des collines se jettent dans la mer Noire en formant neuf baies qui offrent, par leur longueur et leur profondeur, autant de mouillages sûrs à des navires de tous gabarits. L'arrière-pays de Sébastopol se caractérise par une campagne bien moins aride que les steppes du centre et du Nord de la Crimée, toutefois, la végétation ne possède pas toute la luxuriance et toute la richesse de celle des contreforts de la chaîne Taurique situés sur la façade Sud-Est de la péninsule. Le baron de Barante, ambassadeur de France en Russie, lorsqu'il fait route vers Sébastopol, livre les impressions suivantes sur les environs du port : « *Aucune rivière navigable, aucun canal, aucune chaussée n'aboutit à Sébastopol. La contrée qui l'environne est inculte, presque déserte* [1037]». Comme nous le verrons dans les paragraphes suivants, le jugement de l'ambassadeur est quelque peu hâtif : une rivière se jette bien dans la rade de Sébastopol, toutefois, il est vrai que cette grande rade ne constitue pas l'embouchure d'un fleuve. Si tel avait été le cas, la profondeur de la baie, qui la rend si intéressante, aurait probablement été bien moindre. Cet isolement de tout grand cours d'eau

[1034] Soit de 6,4 à plus de 21 mètres de fond. Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op.cit.*, pp. 366-367.
[1035] Louis-Victor-Léon de Rochechouart, Comte de Rochechouart, *Souvenirs sur la Révolution et l'Empire, op.cit.* p.129. Ce jugement est également partagé par le marquis de Castelnau qui emploie des termes très similaires. Voir Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op.cit.*, p. 192.
[1036] Edward-Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie, op. cit.*, p. 366.
[1037] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, p. 241.

autre que des petites rivières constitue l'une des caractéristiques de Sébastopol. Si cette absence de fleuve constitue un avantage indéniable en offrant des eaux profondes à la baie d'Akhtiar, elle devient un handicap pour les activités humaines, surtout en cas de siège de la ville. Les Russes ont donc construit des aqueducs afin d'amener l'eau des rivières qui coulent des montagnes du Sud[1038].

Plusieurs routes mènent à Sébastopol, toutefois, la plus empruntée est celle qui arrive de Simféropol, la capitale administrative russe de la Crimée, en passant par Bakhtchisaraï. L'arrivée sur Sébastopol par cette route n'est pas des plus désagréables, notamment celle qui consiste à suivre le vallon de la rivière Belbek :

« *De tous côtés on trouve des prairies toujours vertes, des bouquets d'arbres touffus, des vergers à l'infini, çà et là des vignobles, des terres à blé* [1039]».

En revanche, la route de la côte offre un paysage bien plus aride, comme l'évoque Charles-Louis Lesur, avec « *une pelouse courte et sèche, telle qu'on en voit sur les falaises* [1040]».

Si l'on agrandi l'échelle, le port de Sébastopol est implanté sur un vaste site centré autour d'une grande rade qui s'enfonce de plus de 11 kilomètres dans les terres[1041]. La ville a été bâtie sur la rive Sud de la rade, et non au fond, et c'est sur cette partie de la rade que sont édifiés les premiers bâtiments russes adossés aux collines qui se jettent directement dans les eaux du site. A partir de cette rade, plusieurs baies serpentent entre les collines qui se jettent directement dans leurs eaux. Parmi ces collines, le Mont Sapoun, situé à l'Est du port, qui surplombe la rivière Tchernaïa et le fond de la grande rade. D'Est en Ouest, on trouve ainsi la baie du carénage, celle du port[1042], la baie de l'artillerie et la baie de la quarantaine, ces quatre premières baies donnant directement dans la rade de Sébastopol. Plus au Sud, lorsque l'on se dirige vers le cap Chersonèse, on rencontre cinq autres baies : celle de Cherson, celle de Striletskaïa, celle de Peschana, celle de Kameschova et enfin celle de Kazatch, les deux dernières partageant une même entrée, mais se distinguant ensuite en s'enfonçant dans les

[1038] Voir *Ibid*., p. 234.
[1039] Gabriel Castelnau-Châlons, Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie, op.cit.,* p. 191.
[1040] Charles-Louis Lesur, *op. cit.,* p. 229.
[1041] « *Nous montâmes dans son canot pour aller jusqu'au fond de la rade. Elle a environ deux lieues* ». *In* Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.,* p. 230.
[1042] Cette baie porte plusieurs noms selon les sources : baie du Midi, baie du Sud… Aujourd'hui, elle se nomme baie de Pivdenna.

terres[1043]. Chacune de ces baies offre des sites qui « *pourraient faire autant de ports, et partout sur cette plage, le débarquement est facile* [1044]».

Vue de l'entrée du port de Sébastopol au XIXe siècle

Auteur inconnu. Source : site des archives de la Marine russe (http://rgavmf.ru/).

Le fond de la rade abrite l'embouchure de la rivière Tchernaïa qui descend des montagnes situées plus au Sud, encore plus à l'Ouest de Balaklava. Cette embouchure forme un marécage surplombé par les collines les plus hautes et les plus boisées de Sébastopol[1045], et porte un nom : Inkerman, où se trouvent des ruines antiques.

Si le mouillage est si apprécié des marins à Sébastopol et encensé par les voyageurs qui se rendent sur place, c'est que les eaux du port sont abritées des vents par les collines environnantes qui surplombent la rade et les baies qui offrent en outre suffisamment de fond comme nous l'avons évoqué. L'accès au port se fait à travers la vaste entrée de la rade qui mesure, dans sa partie la plus grande, 1 mille nautique de large[1046]. Aussi, les navires peuvent aisément y entrer et en sortir, comme nous l'indique cette source diplomatique :

[1043] Aussi, selon le compte adopté, Sébastopol possède de 8 à 9 baies en plus de la rade principale.
[1044] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff,* par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 272.
[1045] Charles-Louis Lesur, *op. cit.*, pp. 231-232.
[1046] Soit 1,8 kilomètre de large. Voir Baron de Barante, *op. cit*, p.229 : « *Quelques maisons* […] *s'élevaient sur le rivage de la rade qui nous séparait de la ville, des officiers nous attendaient et une barque nous conduisit à l'autre bord. Après une traversée d'un mille, nous descendîmes…* ».

« *L'entrée du Golfe qui forme le port d'Actiar est à l'Ouest : les vents soufflent assez régulièrement de cette partie pendant une partie du jour, et tous les marins, les vents d'Est en rendent la sortie facile* [1047]».

Cette facilité de circulation est par ailleurs confirmée par le marquis de Castelnau qui semble avoir consacré du temps à l'observation des vents à Odessa et à Sébastopol, et constate que dans ce dernier port, le « *vent, très inconstant pour ces parages, alors même qu'il souffle constamment du sud durant le mois de juin, de juillet et d'août pour la pleine mer, sert néanmoins la navigation, puisqu'il permet, à des distances à la vérité très rapprochées, l'entrée et la sortie des vaisseaux* [1048]». En plus de conditions de mouillage idéales pour les navires, le climat à Sébastopol est sain et les températures clémentes. Toutefois, la cité manque encore au début du XIXe siècle d'eau potable comme nous l'avons évoqué[1049]. L'adduction d'eau fait partie des plans du gouvernement russe visant à valoriser militairement la baie d'Akhtiar dès la fin du XVIIIe siècle.

Néanmoins, avant d'étudier les caractéristiques de la nouvelle base navale russe dans les « eaux chaudes » de la mer Noire, il convient d'évoquer les circonstances qui ont conduit au cours de l'année 1783 à sa création.

2) Les circonstances de l'installation de la Marine russe à Akhtiar

Il ne s'agit pas ici de revenir sur le contexte général qui a conduit à l'implantation des Russes en Crimée et à Sébastopol, nous l'avons déjà abondamment évoqué, mais plutôt d'introduire les événements qui ont directement précédé à la création de la nouvelle base navale russe en mer Noire, sur le site d'Akhtiar. Le choix de Catherine II d'y créer une citadelle maritime n'est ni dicté par la précipitation, ni par le hasard. Lorsqu'ils s'y installent en 1783, les Russes connaissent en effet le site d'Akhtiar depuis une dizaine d'années.

Dès la guerre russo-turque de 1768-1774, et au cours des années qui suivent, l'impératrice ordonne que les côtes de la mer Noire soient très précisément cartographiées. Les relevés sont effectués dans un premier temps par Ivan Batourine en 1773, puis par Nikolaï

[1047] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*.
[1048] Gabriel Castelnau-Châlons, marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la Nouvelle-Russie*, *op.cit.*, p. 193.
[1049] *Ibid*., p. 194.

Sorokine en 1777, et enfin par Ivan Bersenev en 1783[1050]. Outre le fait que ces travaux nourrissent précieusement à leur tour les cartes occidentales sur la région, ils procurent surtout à l'Empire russe des connaissances très précises des côtes criméennes[1051]. C'est lors de cette phase de repérage que les Russes découvrent l'existence de la baie d'Akhtiar[1052], et qu'ils constatent que les Turcs ne semblent guère l'avoir militairement valorisé.

Fort de ces repérages, et une fois la Crimée annexée, les Russes procèdent rapidement à la création de Sébastopol. Preuve que Catherine II supervise personnellement le projet, elle dépêche dans la région le 22 janvier 1783 le vice-amiral Fedot Alexeïevitch Klokatchev[1053] afin qu'il prenne le commandement des navires russes stationnés en mer d'Azov et en mer Noire. Il a ordre d'y retrouver le gouverneur général d'Azov et de Novorossisk, le Prince Potemkine, qui doit lui notifier ses instructions[1054]. Dans les jours qui suivent, le vice-amiral Klokatchev se voit adjoindre deux subordonnés : les capitaines Thomas McKenzie[1055] et Robert Dougdall, qui sont nommés au rang de contre-amiral de la flotte russe en mer Noire et en mer d'Azov. Les Britanniques, qui ont largement contribué aux succès navals russes durant la guerre russo-turque de 1768-1774 continuent donc d'occuper une place de premier ordre au cours des semaines qui voient naitre Sébastopol puis la flotte russe de la mer Noire. Le 21 avril 1783, après avoir reçu ses ordres du Prince Potemkine, le vice-amiral Klokatchev arrive sur une frégate à Kertch où sont concentrés l'essentiel des forces navales russes de la mer d'Azov, et où elles attendent de se rendre à Akhtiar. Les ordres reçus de la part du gouverneur général de la Nouvelle-Russie, mentionnés dans une lettre datée du 2 février 1783 sont clairs :

[1050] Aleksey K. Zaytsev, « The Three Earliest Charts of Akhtiar (Sevastopol) Harbour », *Imago Mundi*, vol. 52, 2000, p. 112.

[1051] Les Britanniques se sont montrés particulièrement preneurs des travaux réalisés par les Russes. Ils disposaient alors de la carte d'Andrew Dury intitulée *The Present Sea of War, between the Russians, Poles, and Turks* publiée à Londres en 1769. Toutefois, les Hollandais récupèrent également une partie des résultats des relevés russes grâce au capitaine Jan-Hendrik van Kinsbergen avec sa *Carte de la mer d'Azov et de parties de la mer Noire* publiée en 1774, puis en 1776, sa *Carte de la Crimée*. Voir *Ibid*.

[1052] Il est possible de trouver suivant les sources les orthographes suivantes pour ce nom : Actiar, ou encore Aktiar.

[1053] Fedot Alexeïevitch Klokatchev (1739-1783) est un vice-amiral de la flotte impériale russe. Il participe notamment à la guerre russo-turque de 1768-1774. Il est le premier commandant en chef de la flotte russe de la mer Noire. Voir sa biographie détaillée réalisée par Sergueï Prokopievitch Siriy et disponible sur le site des archives de la Marine russe (en russe) : http://rgavmf.ru/lib/siry_klokachev.pdf

[1054] В.Н. Гудкин-Васильев, *Документальные свидетельства о создании Черноморского флота и основании Севастополя*, (V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la Flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol*), disponible sur le site des archives de la Marine russe : http://rgavmf.ru/lib/gudkin_black_sea.pdf

[1055] Thomas McKenzie (1740 – 1786) est né à Arkhangelsk où il se voit attribué le nom russifié de Foma Fomitch McKenzie (Фома́ Фоми́ч Мекéнзи). Il embrasse une carrière dans la Marine du tsar et contribue à la victoire navale russe de Tchesmé. Il participe en 1783 à l'édification du port « primitif » de Sébastopol.

« *При настоящем поручении командования над флотом, на Черном и Азовском морях находящимся, весьма нужно скорее ваше туда отправление, чтобы, приняв в ведомство ваше состоящие там корабли и прочие суда, идти в море могут, снабдить их всем потребным к предпринятию немедленного плавания. Собрав ото всюду теперь находящиеся, кроме тех, кои нужны для примечания в Керченском проливе, имеете войти со всеми в гавань Ахтиарскую, где командующий войсками в Крыму господин генерал-поручик и кавалер граф Де-Бальмен сильной учинил отряд как ради охранения, так и для производства тамошних укреплений.* […] *Я рекомендую вашему превосходительству стараться ласковым обращением с тамошними жителями приобресть их доверенность. Сие подаст вам способ чрез них часто узнавать о состоянии турецких морских сил; в каком же состоянии и числе найдете вы вашу команду, извольте немедленно отрапортовать* [1056]».

Le processus qui conduit à l'édification de Sébastopol est en voie d'achèvement. Le 19 avril 1783, le vice-amiral Klokatchev reçoit une missive émanant du comte de Balmain qui l'informe que « *Ахтиарская гавань гренадерским батальоном занята, а завтрашний день полки Копорский и Днепровский пехотные и часть полевой, артиллерии туда же прибудут*[1057] ». Ce même jour, l'impératrice proclame n'annexion de la Crimée à l'Empire russe. Le comte de Balmain, qui occupe donc le site avec ses hommes, craint néanmoins de voir apparaître des navires turcs contre lesquels il ne pense guère pouvoir tenir en cas d'attaque. Aussi, demande-t-il au vice-amiral Klokatchev de venir appuyer sa position avec ses navires. Le 24 avril suivant, il répond donc au comte en lui confirmant qu'il a bien reçu pour ordres de se diriger avec son escadre vers la Crimée, et qu'il se prépare à quitter Kertch pour pénétrer en mer Noire, en direction d'Akhtiar. Deux jours plus tard, le 26 avril 1783, le vice-amiral Klokatchev écrit au Collège de l'Amirauté :

[1056] « *Pour la présente mission de commandement de la Marine qui se trouve dans la mer Noire et dans la mer d'Azov, votre départ rapide vers ces lieux est fort nécessaire, afin qu'ayant pris sous vos ordres les navires et autres vaisseaux qui s'y trouvent, et les ayant pourvu avec tout le nécessaire pour l'entreprise de traversée immédiate, ces derniers puissent aller en mer. En ayant rassemblé ceux qui s'y trouvent à présent, sauf les navires qui sont nécessairse pour la surveillance dans le détroit de Kertch, vous devez entrer avec tous dans le port d'Akhtiar, où se trouve le commandant des armées en Crimée Monsieur le Général –lieutenant et cavalier le Comte de Balmain qui a constitué un détachement fort aussi bien pour la défense que pour la construction des fortifications là-bas. […] Je recommande à Votre Excellence de vous efforcer d'obtenir la confiance des habitants locaux en les traitant de manière amicale. Ceci vous donnera le moyen de vous renseigner souvent par leur intermédiaire sur l'état de forces maritimes turques ; veuillez me faire un rapport immédiat sur l'état et le nombre des forces sous votre commandement* ». Cité par Sergueï Prokopievitch *op. cit.*

[1057] « *Le port d'Akhtiar est occupé par un bataillon de grenadiers, et que demain un détachement d'infanterie Koporskiy et Dnieprovskiy, ainsi qu'une partie de l'artillerie de campagne arriveront* ». V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la Flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol*, *op. cit.*

« *Получа ныне из Таганрога всё для моей эскадры на камланию нужное, из Керченской бухты отправляюсь в повеленное от его светлости князя Григория Александровича Потемкина место* [1058]».

Le transfert des navires sous le commandement du vice-amiral de la mer d'Azov vers la mer Noire est un succès, et l'escadre, forte de 17 navires, atteint Akhtiar le 13 mai suivant. Elle y débarque ses 1 658 hommes d'infanterie qui opèrent ainsi une jonction avec le détachement avancé du comte de Balmain. Ce jour-là, le 13 mai 1783, marque la création officielle de la Flotte russe de la mer Noire : les navires russes opèrent les premières croisières au large des côtes de Crimée. Quatre jours plus tard, le 17 mai 1783, le vice-amiral Klokatchev adresse un rapport au gouverneur général Potemkine dans lequel il lui fait part de ses impressions sur le site d'Akhtiar :

« *Из Керчи я с эскадрою отправился в поход самого того ж 26 числа, как к вам в последний раз писал оттуда, в Ахтиарскую гавань пришел сего мая 2 благополучно, о которой могу вам объявить, подобной еще гавани не видал, и в Европе действительно таковой шорошей нет; вход в сию гавань самый лучший, натура сама разделила бухту на разные гавани, т. е. военную и купеческую; довольная в каждом лимане глубина, положение ж берегового места хорошее и надежно к здоровью, словом сказать лучше нельзя найти к содержанию флота место* [1059]».

Il informe le même jour le Collège de l'Amirauté de l'arrivée des navires dans la baie d'Akhtiar, et notifie son départ pour Kherson sur ordre du prince Potemkine afin d'y superviser la construction de navires pour la flotte. Il transmet le commandement de la place et des navires au contre-amiral McKenzie, et quitte Akhtiar pour Kherson où il meurt de la peste le 8 novembre 1783, à l'âge de 51 ans. Toutefois, durant son court séjour sur le site de la future Sébastopol, le vice-amiral Klokatchev initie les bases de la construction de la citadelle.

[1058] « *J'ai maintenant reçu tout le nécessaire de Taganrog pour mon escadre, je pars de la baie de Kertch pour le lieu selon les ordres de son Altesse le Prince Grigori Alexandrovitch Potemkine* », *Ibid.*

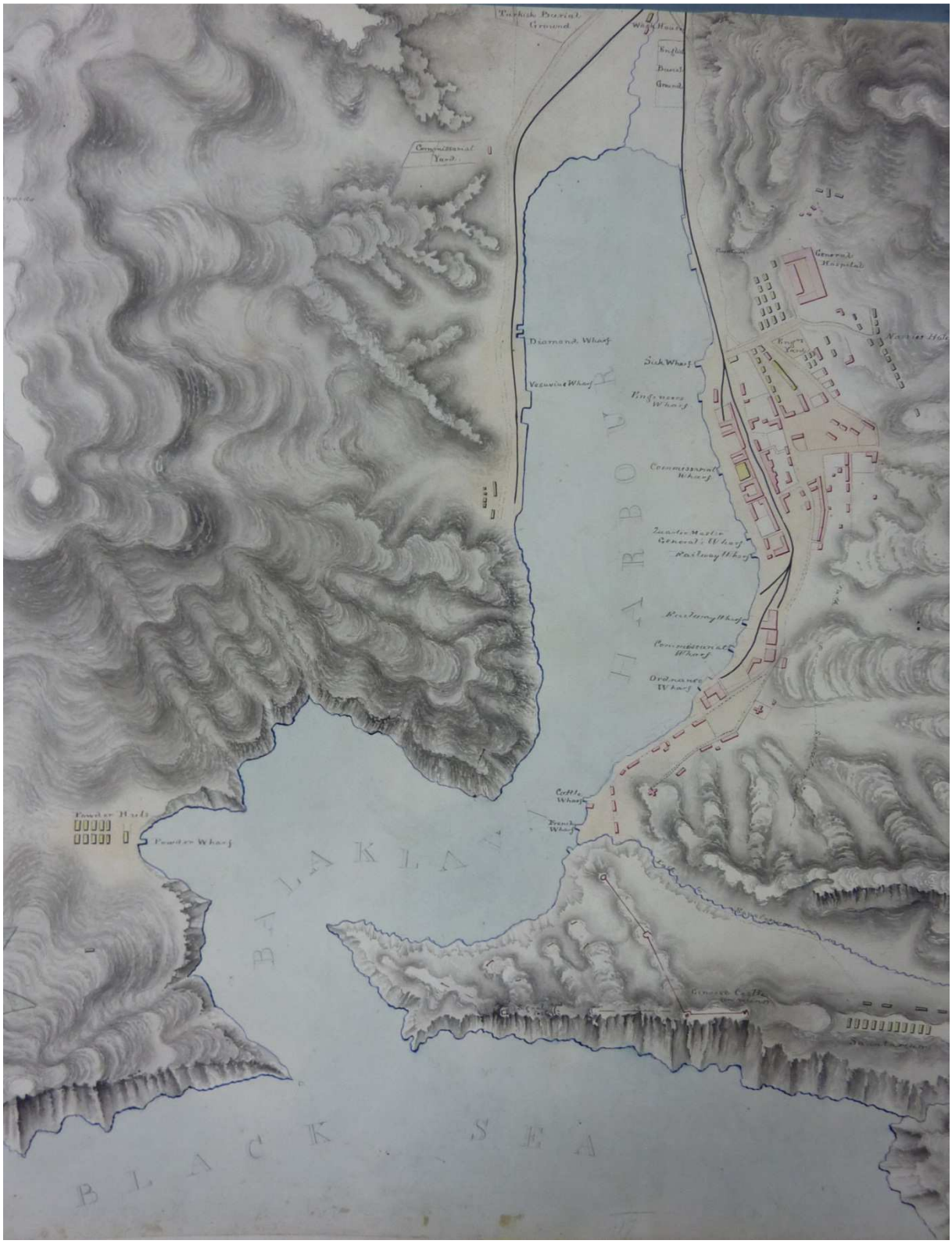
[1059] « *De Kertch, je suis parti en expédition avec l'escadre ce même 26 du mois, quand je vous ai écrit de là-bas la dernière fois ; je suis bien arrivé ce 2 mai dans le port d'Akhitiar, sur lequel port, je peux vous annoncer que je n'en ai encore jamais vu de semblable ; et en Europe, en effet, il n'y en a pas d'aussi bon ; l'entrée dans le port est la meilleur, la nature elle-même a divisé la baie en plusieurs ports, c'est-à-dire, en un port militaire et marchand ; dans chaque liman la profondeur est suffisante, quant à la position des rives, elle est bonne et sûre pour la santé ; en un mot, on ne peut pas trouver le meilleur endroit pour l'entretien de la marine* », Sergueï Prokopievitch Siriy, « *Федот Алексеевич Клокачев, первый главный командир Черноморского флота* » (« *Fedot Alexeïevitch Klokatchev, le premier commandant en chef de la Flotte de la mer Noire* »), disponible (en russe) sur le site officiel de la Marine russe : http://flot.com/history/personalities/klockachev.htm

Il rédige notamment un *Plan suivie de descriptions* du site qu'il envoie à Saint-Pétersbourg au vice-président du Collège de l'Amirauté, Ivan Grigorievitch Tchernichev[1060]. Dans un ordre qu'il rédige à l'intention du contre-amiral McKenzie et auquel il attribue le numéro 235, le vice-amiral Klokatchev enjoint son subordonné d'entamer la construction à Akhtiar de magasins pour la flottille d'Azov.

Plus au sud d'Akhtiar, un autre site doit retenir notre attention : celui de Balaklava.

[1060] Ivan Grigorievitch Tchernichev (1726-1797) est nommé Feld-maréchal général de la flotte en 1796.

Plan du site de Balaklava lors de la guerre de Crimée



Source: NAK, Records created or inherited by the War Office, Armed Forces, Judge Advocate General, and related bodies, WO 78/1030: maps, plans and sections of parts of European Russia relating to the Crimean War, including operations in the Baltic Sea, 1854-1856.

Balaklava[1061] constitue probablement le second port de Crimée après celui de Sébastopol par la singularité de son site. Cette ancienne place génoise fondée par les Grecs à l'époque de la Cherson taurique est située au Sud d'Akhtiar ; elle portait autrefois le nom de *Symbolon* ou *Cembalo*. Plus tard, les Génois fortifient le site et lui donnent le nom de *Bella Chiave*, russifié ensuite en Balaklava par les Russes. Si nous avons souhaité évoquer ce port criméen dans la partie de notre étude consacrée à Sébastopol, c'est que dès sa fondation, le destin de Balaklava semble lié au site d'Akhtiar situé plus au Nord. L'auteur grec Strabon suggère déjà qu'à l'époque de la Chersonèse taurique, une muraille reliait directement les deux ports. Il s'agit également des deux sites portuaires les plus méridionaux de la péninsule, et leurs sites respectifs possèdent au final de nombreux points communs : ils sont tous deux entourés de montagnes qui se jettent directement dans les eaux de leurs baies respectives, et en outre, les deux sites offrent des possibilités de mouillage sûr aux navires à fort tirant d'eau. Voici la description du site laissée par Jean de Reuilly :

« *Le port, situé à l'ouest de la ville, a près d'une verte de longueur sur deux cents toises de largeur : il est partout assez profond pour recevoir des vaisseaux de premier rang ; de hautes montagnes le mettent à l'abri de tous les vents, en sorte que ses eaux sont aussi calmes que celles d'un étang* [1062]».

L'accès à la baie de Balaklava se fait par une entrée « *aussi étroite que difficile pour la navigation*[1063] » surplombée par les ruines de l'ancienne forteresse génoise, et par des montagnes, si bien que même « *dans les plus affreuses tempêtes les vaisseaux n'en éprouvent pas le moindre mouvement* [1064]».

Dans son étude consacrée au commerce méridional russe, Jean-Louis Van Regemorter suggère également que les deux ports, celui de Balaklava et celui de Sébastopol, semblent rencontrer le même insuccès dans le trafic maritime, en n'exportant pratiquement rien : « *le premier de ces ports n'intéressait le grand commerce que par le biais de la contrebande. Le*

[1061] Nous avons trouvé différentes orthographes pour ce site : Balaclava, Balaklava, ou encore Balakhlava.
[1062] Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire…, op.cit.*, pp. 136-137. 200 toises équivalent à environ 390 mètres (1 toise vaut 1,95 mètre). D'après le comte de Vergennes, ambassadeur de France à Constantinople, le port de Balaklava est l'un « *des plus beaux qu'on puisse trouver au monde* », voir *Lettre de Vergennes au duc de Choiseul, 29 janvier 1767*, MAE, CADC, Mémoires et Document, Turquie, vol. 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, [P14947], f. 23.
[1063] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, *op.cit.*, p. 206.
[1064] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures, le régime intérieur d'une partie de la Russie, et les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Azov, 29 prairial An XI,* 18 juin 1803, f. 272.

second attira progressivement une partie des importations locales[1065] ». L'essentiel de l'activité de Balaklava semble tourné, tout comme celle de Sébastopol, vers la Marine et la protection des approches de la Crimée. En effet, la population qui habite le port est dans sa majorité formée par la garnison qui y stationne. Au début du XIXe siècle, il s'agit d'un bataillon grec fort de six mille hommes qui sont en outre déployés dans des postes situés entre Balaklava et Théodosie[1066]. Toutefois, la taille du port ne permet pas d'en faire une cité, mais plutôt un bourg. Dans une lettre qu'il adresse au duc de Choiseul, ministre en charge des affaires étrangères, à la fin du mois de janvier 1767, le comte de Vergennes, alors ambassadeur de France à Constantinople, décrit Balaklava comme « *au mieux un bourg d'environ 200 maisons »* habité essentiellement par des *« chrétiens arméniens et grecs* [1067]».

Enfin, lors de la Guerre de Crimée, les Britanniques font de Balaklava leur principal port de ravitaillement. En effet, Balaklava constitue bien l'unique site méridional de la péninsule, en dehors de Sébastopol, qui offre des possibilités de mouillage à des navires de fort tonnage, tout en proposant un port à l'abri des tempêtes. Au-delà, il faut aller jusqu'à Théodosie pour trouver un port disposant de conditions cependant moins bonnes pour le même type de navires à fort tirant d'eau.

II. Sébastopol : une forteresse reflet de la posture stratégique de la Russie impériale dans la région mer Noire

1) Sébastopol, une cité au cœur de la stratégie de désenclavement de l'Empire russe vers les eaux méridionales

Avant d'étudier l'émergence de la base navale de Sébastopol, il convient préalablement d'évoquer ici l'état d'esprit stratégique dans lequel se trouvent les dirigeants russes lorsqu'ils posent les fondations de leur nouvelle citadelle navale dans les eaux de la mer Noire. La construction d'une puissante forteresse maritime traduit en effet non seulement un projet mais également une posture stratégique qu'il nous faut évoquer en ce qui concerne l'Empire russe dans la région du bassin pontique.

[1065] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…*, *op.cit.*, t. 1, p. 81.
[1066] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures, le régime intérieur d'une partie de la Russie, et les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Azov, 29 prairial An XI,* 18 juin 1803, f. 272.
[1067] MAE, CADC, Mémoires et Document, Turquie, vol. 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, lettre de Vergennes au duc de Choiseul, 29 janvier 1767, [P14947], f. 23.

Le 19 avril 1783, Catherine II signe un acte qui proclame la « *soumission à la puissance russe de la presqu'île de Crimée, de Taman et de toute la rive du Kouban* [1068]». La décision de procéder à l'annexion de la Crimée est fortement appuyée par le prince Potemkine, et également soutenue par Alexandre Bezborodko[1069] qui est à partir de 1775 le secrétaire particulier de l'impératrice pour les questions de politique étrangère. Une fois l'acte signé par l'impératrice, le prince Potemkine entreprend de conquérir la Crimée, achevant ainsi les objectifs de guerre de la Russie qui n'avaient été que partiellement atteints lors de la guerre russo-turque de 1768-1774. La situation politique instable du khanat de Crimée facilita l'entreprise russe qui hypothéqua avec cette annexion toute velléité ottomane de revenir au *statu quo ante bellum* de 1774[1070].

Aussitôt la péninsule passée sous souveraineté russe au mois de juin 1783, le prince Potemkine se lance dans la construction d'un port de guerre à Akhtiar qui est baptisée Sébastopol moins d'un an plus tard, le 21 février 1784. L'identité du site est d'emblée marquée par le Projet grec de l'impératrice. En lui donnant un nom à consonance grecque, Catherine II souhaite faire de sa nouvelle citadelle maritime un symbole et un acteur de ses ambitions méditerranéennes. Le nom Sébastopol est en effet composé de la contraction de deux termes helléniques, « sebastos » et « polis », ce qui signifie la cité glorieuse ou la cité majestueuse[1071].

[1068] Cité par Michel Heller *in Histoire de la Russie et de son Empire, op.cit.,* p. 590.
[1069] Alexandre Bezborodko (1746-1815) succède à Nikita Panine au poste de conseiller de l'impératrice pour les affaires étrangères.
[1070] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.,* p. 292.
[1071] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв,* (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie,* XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit.,* art. « Sébastopol », p. 553.

Armes de Sébastopol (époque impériale)

Les armes de la cité catherinienne sont porteuses de l'identité maritime de Sébastopol symbolisée par les deux ancres de navires. La couronne, qui surplombe les ancres, se rapporte à l'identité impériale de la ville tandis que l'identité russe est symbolisée par l'aigle bicéphale, emblème de la Russie tsariste. L'aigle aux ailes déployées situé au cœur du blason regarde à l'Ouest, en direction des Détroits et de la Méditerranée, indiquant ainsi clairement la direction dans laquelle la cité oriente son regard et ses ambitions. Un militaire français tente de retranscrire à la veille de la guerre de Crimée le rôle de Sébastopol dans le projet catherinien de prendre Constantinople :

« *Les Russes en parlent avec orgueil et ils ont une tradition nationale d'après laquelle le vaisseau qui prendra Tzarograd (la ville du Tzar), car c'est ainsi que les peuples slaves nomment Constantinople, doit partir de Sébastopol* [1072]».

Sébastopol apparaît ici comme la cité porteuse d'un projet pan slave dont la Russie serait la maîtresse d'œuvre. La construction de la cité s'inscrit au cœur de la dynamique de désenclavement qui doit procurer à l'Empire russe un accès direct aux eaux méditerranéennes à travers la prise de Constantinople.

[1072] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38, Caucase : 1836-1856, *Notes sur les provinces caucasiennes et sur les côtes de la mer Noire*, 1854, [P08314].

Au cours des deux décennies qui suivent sa création, les Russes s'emploient à édifier une citadelle navale à Sébastopol en y apportant tous les éléments nécessaires au déploiement d'activités navales intenses. Le processus d'édification d'un port de guerre s'inscrit dans une dynamique continue, et n'est ainsi jamais figé. Le port est un lieu vivant et en mouvement permanent. Il est le lieu des ruptures de charges, à la croisée des routes terrestres et maritimes, comme nous le rappelle Fernand Braudel :

« *Les grandes villes, toutes à la croisée de routes, ne naissent pas forcément du simple fait de leur rencontre* […]. *Mais elles en vivent* [1073]».

Il convient de compléter cette affirmation en lui ajoutent celle formulée par les architectes Jean-Lucien Bonillo et René Borruey dans leur ouvrage consacré au port de Marseille :

« *L'espace portuaire devient alors une « chaussée toute direction » dont la cohérence et l'organisation spatiale, à l'opposé des catégories traditionnelles de hiérarchie, de découpage et de fixité, nous offrent un paysage de mobilité et de fluidité, celui d'une architecture mouvante et changeante* […][1074] ».

Dans les sources que nous avons consultées, Sébastopol est très fréquemment décrite comme la première ou la principale ville de Crimée, déjà au début du XIXe siècle[1075]. Les voyageurs s'appuient certes sur des considérations démographiques, Sébastopol abrite plus de 20.000 habitants en été au cours des années 1840 comme nous le verrons plus en détail ultérieurement, mais surtout sur l'énergie déployée par les Russes pour apporter à ce port un rayonnement impérial[1076]. D'ailleurs, les mémoires de voyage du comte de Rochechouart, qui séjourne en Nouvelle-Russie entre 1805 et 1822, en visite Sébastopol à la fin du mois de septembre 1808, attestent de cette dynamique :

[1073] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 1, *op. cit.*, p. 290.
[1074] Jean-Lucien Bonillo, René Borruey, *Marseille, ville & port*, Marseille, Editions Parenthèses, 1992, p. 12.
[1075] On peut ainsi lire au sujet de Sébastopol dans le document intitulé *Notes sur la Crimée* : « *Quoique ce soit la principale ville de Crimée, elle est encore assez peu de choses* ». MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*, f. 1.
[1076] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840*, *op. cit.*, p. 238.

« Depuis 1800, la marine applique à cette place tous les progrès de la fortification et de l'artillerie, et accumule tous les moyens de défense ; aussi Sébastopol commande réellement sur la mer Noire [1077]».

Cette citation sert de point de départ pour notre réflexion sur l'édification de l'outil « Sébastopol » en tant que citadelle maritime. En 1804, Sébastopol est officiellement déclarée base principale de la flotte russe en mer Noire. En étudiant la citation du comte de Rochechouart, nous y trouvons en première lecture deux idées *a priori* contradictoires : celle d'une posture profondément défensive des Russes, qui transparaît à travers les termes de « *fortification* » et des « *moyens de défense* », et celle d'une posture parallèlement offensive, voire impérialiste, avec l'idée de domination du bassin de la mer Noire qui ressort dans la fin de la citation. Comment une place forte pourrait-elle commander un espace aussi vaste que celui de la mer Noire ? Sébastopol représenterait-elle une cristallisation des aspirations russes à bâtir une sorte de *limes* protecteur pour leur territoire tout en étant le point de départ d'un projet profondément impérialiste visant à conquérir Constantinople ? Rappelons ici que la construction du territoire russe se caractérise par un dynamisme continu tout au long de l'époque moderne et, dans une certaine mesure encore à l'époque contemporaine, qui a empêché la Russie « *de se forger une identité dans un cadre stable* [1078]» et sécurisé. Les Cosaques, lorsqu'ils conquièrent la Sibérie pour le compte du Grand-Duc, jalonnent leur progression vers l'Extrême-Orient d'*ostrogs*[1079], qui forment ainsi un *limes* en marge des steppes asiatiques afin de se prémunir des attaques des nomades kazakhs[1080]. Ces *ostrogs*, qui servent également à protéger les routes du commerce, illustrent ainsi dès la fin du XVIe siècle une posture stratégique défensive et s'inscrivent au cœur de la stratégie de sécurisation du territoire russe qui passe notamment par son désenclavement géographique.

Pour autant, lorsqu'ils entament la construction de Sébastopol, les Russes commencent par fortifier puissamment leurs positions, comme s'ils redoutaient l'irruption d'une flotte ennemie suffisamment forte pour compromettre sérieusement leur présence. Ces travaux

[1077] Louis-Victor-Léon de Rochechouart, comte de Rochechouart, *Souvenirs sur la Révolution et l'Empire*, *op. cit.* p. 119.
[1078] Denis Eckert, Vladimir Kolossov, *La Russie*, Paris, Flammarion, 1999, p. 15, citée par Anne de Tinguy, « La sortie de l'Empire : le poids de l'héritage », *art. cit.*, pp. 6-19.
[1079] Les *ostrogs* (en russe остроr) sont des types de forts souvent construits en bois que les Cosaques et les Russes baptisaient tout au long de leur avancée vers l'Extrême-Orient afin de renforcer leurs positions et pouvoir s'y réfugier en cas d'attaque ennemie. Aujourd'hui, la ligne formée aux XVIe et XVIIe siècles par ces petits forts correspond à la frontière asiatique de la Fédération de Russie.
[1080] Yves Lacoste, *Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui*, *op. cit.*, p. 267.

reflètent une posture stratégique qui s'inscrit au sein d'un environnement régional tout aussi stratégique qu'il nous faut dès à présent évoquer.

Cette posture confirme d'abord le statut de province frontière de la Crimée. Comme nous l'avons évoqué auparavant, la Crimée a, tout au long de son histoire, été une terre en périphérie : terre d'implantation pour les colonies grecques durant l'Antiquité, territoire sous influence byzantine entre le IVe et le XIIe siècle, chasse-gardée italienne, et principalement génoise entre le XIIIe et la fin du XVe siècle. Sous l'époque byzantine, la cité de Cherson, ou Chersonèse, la voisine directe de Sébastopol, constituait la tête de pont commerciale et militaire de Constantinople en Crimée, et servait d'interface de communication et de surveillance avec les contrées septentrionales. Sous la période russe, le centre, Saint-Pétersbourg, y édifie son poste avancé dans les eaux chaudes de la mer Noire : Sébastopol, à l'extrême Sud-ouest de la péninsule. Si la fonction de ce territoire semble perdurer à travers l'histoire, les chemins qui mènent du centre à cette périphérie relèvent de différentes traditions : chemin d'eau pour Byzance à travers son « lac » pontique, chemin continental et essentiellement terrestre pour la Russie, à travers les immenses steppes du Sud. Les chemins qui mènent à cette pointe du Sud de la Crimée conditionnent ainsi la représentation et la fonction de la cité, Chersonèse dans un cas, Sébastopol dans le second, ainsi que la posture adoptée par les maîtres de la cité.

Cette posture peut sembler d'autant plus curieuse de prime abord qu'elle se manifeste essentiellement contre le principal adversaire régional de la Russie en cette fin de XVIIIe siècle : l'Empire ottoman. En effet, les Russes ont d'une part détruit la flotte ottomane à Tchesmé en juillet 1770, et d'autre part, depuis 1763 et l'avènement du comte Panine[1081] à la tête de la politique étrangère russe, l'Empire de Catherine II se trouve dans une dynamique de succès militaires et diplomatiques forts : les traités signés, ceux de Kutchuk-Kaïnardji et de Jassy qui concluent les deux premières guerres russo-turques, renforcent considérablement les positions méridionales et occidentales de la Russie. Catherine II trouve en outre dans le maréchal prince Alexandre Vassilievitch Souvorov[1082] son champion qui jouit d'une aura d'invincibilité après ses succès lors des campagnes turques et polonaises. L'attitude des stratèges russes, et du prince Potemkine, dans la conception de la nouvelle base navale qu'ils édifient à Sébastopol nous apporte ainsi un certain nombre d'éléments quant à leur disposition psychologique et à leur posture stratégique. Car comme l'indique Fernand Braudel, « *Limes,*

[1081] Nikita Ivanovitch Panine (1718-1783) dirige la politique extérieure russe entre 1763 et 1780.
[1082] Alexandre Vassilievitch Souvorov (1730-1800). Il publie notamment *La doctrine de la Victoire* en 1795 qui inspire par la suite toute la tactique russe (tirailleurs dispersés, attaques par surprise).

muraille de Chine sont toujours les signes d'un certain état d'esprit[1083] ». Aussi, avant même d'étudier le port ainsi que la flotte qui y mouille, il convient d'analyser la posture stratégique adoptée en ce début de XIXe siècle par la Russie en Crimée, à travers l'édification de la base navale de Sébastopol[1084].

2) Une citadelle navale isolée à la périphérie d'un vaste empire

En premier lieu, face à qui cette posture russe s'exprime-t-elle ? Réaffirmons le ici : dans la mesure où ni une flotte russe, ni aucune flotte de guerre chrétienne n'a pu traverser le Bosphore depuis la Méditerranée pour pénétrer en mer Noire au cours de l'époque moderne, seule la flotte ottomane est susceptible de menacer les positions navales russes en mer Noire en cette fin de XVIIIe siècle. Si « *la Chrétienté s'est hérissée de protections, s'abritant derrière l'art de l'ingénieur et le travail des terrassiers* [1085]» pour se protéger des Turcs et des corsaires en Méditerranée, l'Empire russe, puissance chrétienne, en a fait de même sur la rive Nord du bassin de la mer Noire avec Azov, puis Taganrog, et enfin avec la place forte de Sébastopol à une bien plus grande échelle.

Au-delà du contexte méditerranéen du face à face entre Chrétiens et Ottomans, qu'exprime cette nécessité qu'ont ressenti les stratèges russes de s'enfermer à l'extrémité Sud de la Crimée ? Cette fortification reflète d'abord un isolement, celui d'une place forte certes, mais d'une place forte isolée, aux confins méridionaux de l'Empire russe, au bord de la mer Noire, face à un ennemi, la Turquie, contre lequel la Russie lutte depuis des décennies. Plus généralement, cet isolement de la cité renvoie à la situation qu'occupe la Crimée, à la périphérie de l'Empire russe. Loin d'occuper une place de second ordre, les régions périphériques occupent bien au contraire une place essentielle dans la géostratégie des Etat, comme le fait remarquer Emmanuelle Armandon :

« *Parce qu'elles se trouvent généralement à la périphérie des Etats, ces régions peuvent former des barrières naturelles permettant soit de servir de base pour d'éventuelles*

[1083] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 2, *op. cit.*, p. 166.
[1084] Afin d'opérer la distinction entre ce qui relève du stratégique et ce qui relève de la tactique, laissons ici la place au stratège prussien Carl von Clausewitz : « *La tactique ordonne et dirige l'action dans les combats, tandis que la stratégie relie les combats les uns aux autres aux fins de la guerre* ». Carl von Clausewitz, *De la guerre*, 1831, pp. 8-9.
[1085] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 2, *op. cit.*, p. 166.

opérations offensives, soit de ligne de défense pour préserver l'Etat d'attaques armées extérieures[1086] ».

Bien que la forteresse s'inscrive au sein d'un schéma naval régional, il n'en demeure pas moins que les distances restent importantes : plus de 300 kilomètres en ligne droite entre Odessa et Sébastopol, près de 650 kilomètres de Taganrog à Sébastopol par mer, et plus de 630 kilomètres entre Kharkov, le centre urbain intérieur le plus proche, et Sébastopol. Cette position marginale pèse non seulement sur la valeur stratégique de Sébastopol, mais également sur les conditions de son édification, comme le constate le baron de Barante lorsqu'il traverse la cité : « *A Sébastopol, il serait plus difficile qu'ailleurs de réunir un grand nombre d'ouvriers et de manœuvres, tant les provinces peuplées sont distantes* [1087]».

La « ville auguste » se trouve par conséquent isolée, à mi-chemin entre le désert des steppes du Sud de la Russie, et le désert de la plaine liquide de la mer Noire. Si l'Empire russe dispose alors d'une profondeur stratégique certaine sur ses marges Sud, les points fortifiés qui y sont élevés s'en trouvent d'autant plus isolés. Jusqu'à l'avènement du chemin de fer qui la relie au réseau ferré de l'Empire en 1871[1088], Sébastopol ne peut donc être efficacement et rapidement ravitaillée que par mer, d'autant plus que son havre est praticable toute l'année, à la différence des ports d'Odessa et de ceux de la mer d'Azov, qui lui assurent le ravitaillement. Or, comme le rappelle Jean-François Pernot, « *une fortification fixe n'est jamais prête en elle-même, la qualité des dehors est un atout considérable* », et de rajouter qu'un « *système défensif repose sur la parfaite indépendance des places* [1089]». Conscients de cette situation d'isolement, les stratèges russes mettent tout en œuvre pour faire de Sébastopol une puissante citadelle.

L'implantation d'une base navale presque au centre géographique de la mer Noire, ainsi que la création d'une flotte de guerre permanente dans le bassin pontique traduisent-elles automatiquement une posture résolument offensive ? Ne s'agit-il pas plutôt d'une étape pour la Russie qui consiste à protéger ses nouveaux gains territoriaux tout en réalisant ce rêve formulé par Pierre le Grand de disposer d'une flotte dans les eaux chaudes du Sud ? D'ailleurs, quelle attitude suppose l'adoption d'une posture stratégique offensive ?

[1086] Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine…, op. cit.*, p. 203.
[1087] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840, op. cit.*, pp. 236-237. Voir la section suivante consacrée à l'édification de la ville.
[1088] Il s'agit de la ligne Lozovo-Sébastopol. Voir à ce sujet Thomas C. Owen, *Dilemmas of Russian Capitalism. Fedor Chizhov and Corporate Enterprise in the Railroad Age*, Cambridge, Harvard University Press, 2005, p. 176.
[1089] Jean-François Pernot, « Fortification », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 248.

Commençons par définir le terme de « stratégie » en laissant la parole au stratège prussien Carl von Clausewitz[1090] :

« *La stratégie est l'usage de l'engagement aux fins de la guerre.* […] *Elle englobe l'armée, en elle-même et dans ses rapports avec d'autres facteurs, car c'est l'armée qui livre l'engagement, qui exerce ses effets en retour sur elle* [1091]».

Cette définition du stratège, qui renvoie la stratégie à son acception martiale la plus stricte, doit être élargie pour notre étude, sans toutefois envisager son extension la plus contemporaine qui l'inscrit au cœur de nombreuses politiques entrepreneuriales qui visent au succès d'une société. Nous pouvons compléter la définition clausewitzienne de la stratégie en ajoutant qu'elle « *est la science ou l'art de l'action humaine finalisée, volontaire et difficile* [1092]». Il convient ainsi d'envisager la stratégie comme une politique adoptée par des dirigeants en tout temps, de paix ou de guerre, qui vise à harmoniser les démarches qu'ils entreprennent afin d'atteindre les buts qu'ils se sont fixés. Le terme politique doit ici être envisagé dans son acception la plus large. En ce sens, « *la stratégie quitte les domaines militaires pour toucher toutes les activités de la société mobilisées pour l'effort de guerre* [1093]». Dans notre cas, la stratégie n'est plus seulement l'intelligence qui « *relie les combats uns aux autres aux fins de la guerre*[1094] », mais une action qui vise à coordonner les démarches économiques, diplomatiques, militaires, entreprises par la Russie en mer Noire afin d'atteindre ses objectifs politiques dans la région. Rappelons à ce stade quels sont les objectifs de la Russie impériale dans la région mer Noire : pérenniser son accès direct à la mer Noire en évitant de revivre un « second Azov », s'assurer des frontières naturelles solides et assumer son rôle de grande puissance protectrice de la communauté slave orthodoxe, ce dernière objectif renvoyant au mythe de Moscou comme « Troisième Rome ».

Ayant défini le terme de stratégie, il convient de déterminer en quoi elle consiste dès lors que l'Empire russe a annexé la Crimée et qu'il se lance dans la construction de

[1090] Carl von Clausewitz (1780-1831) est un militaire et un théoricien de la guerre prussien. Il rédige un traité militaire, *De la guerre*, publié en 1832, au sein duquel il se propose de dégager les principes pérennes sur la stratégie.
[1091] Carl von Clausewitz, *De la guerre*, Paris, Perrin, coll. « Tempus », 2006, p. 171.
[1092] Philippe de Woot, « Stratégie », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op.cit.*, p. 527
[1093] Bruno Tertrais (dir.), *Atlas militaire et stratégique. Menaces, conflits et forces armées dans le monde*, Paris, Autrement, coll. « Atlas/Monde », 2008, p. 8.
[1094] Carl von Clausewitz *in Ibid*.

Sébastopol. Commençons par envisager, de manière volontairement dichotomique, les deux possibilités offertes par la stratégie offensive, et par la stratégie défensive.

Il convient ici de se livrer à une brève analyse de ces deux postures appliquées au cas de la Russie sur le théâtre du bassin pontique dans les années qui précèdent et qui suivent la fondation de Sébastopol. Eliminons d'emblée la troisième voie, celle de l'attente stratégique, dans la mesure où elle ne peut s'appliquer à notre cas, car elle suppose pour le belligérant l'impossibilité d'identifier les menaces et interdit d'arrêter un parti unique en l'obligeant à maintenir ouvertes toutes les options permettant de faire face aux différentes possibilités qui peuvent surgir[1095]. Or, les principales menaces pour l'Empire russe dans la région de la mer Noire sont représentées par les Ottomans et leurs alliés tatars et sont parfaitement identifiées par la Russie depuis le XVIe siècle. D'autre part, l'objectif de désenclavement poursuivi par les tsars puis affirmé par Pierre le Grand interdit cette posture d'attente et se traduit au contraire assez logiquement par une posture offensive qu'il nous faut étudier.

Hervé Coutau-Bégarie apporte la définition suivante à la posture offensive : « *Posture adoptée par le belligérant qui veut imposer sa volonté à l'autre et qui estime en avoir les moyens* [1096]». La politique étrangère de Catherine II et de ses prédécesseurs en direction du Sud suppose une posture stratégique offensive de l'Empire russe vis-à-vis de l'Empire ottoman qui constitue un obstacle à l'accomplissement des objectifs de Saint-Pétersbourg dans la région de la mer Noire. Si ce sont les Ottomans qui prennent l'initiative de déclarer la guerre à la Russie lors du conflit de 1768-1774, c'est bien l'impératrice qui ordonne de passer à l'offensive en entrant en Crimée en 1782, non contente de n'avoir pu ajouter ce khanat à ses gains territoriaux de 1774. L'annexion de la Crimée et la construction de la citadelle de Sébastopol marquent ainsi pour l'Empire russe une étape, une forme d'achèvement d'un premier cercle d'objectifs stratégiques, qui s'inscrivent comme une rupture dans sa posture stratégique offensive adoptée contre l'Empire ottoman depuis le premier conflit de 1568-1570, rupture que Clausewitz nomme « le point culminant du succès ». En effet, le premier niveau des objectifs stratégiques russes dans la région pontique, c'est-à-dire la maîtrise d'une partie du littoral de la mer Noire et la possession de ports dans ses eaux, avec les moyens de les protéger, est alors atteint. Les conflits qui suivent[1097], ceux 1806-1812, 1828-1829, la

[1095] Hervé Coutau-Bégarie, « Attente stratégique », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 61

[1096] Hervé Coutau-Bégarie, « Offensive », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 380

[1097] Le conflit de 1787-1792 s'apparente à une conséquence directe de l'annexion russe de la Crimée que les Ottomans n'acceptent évidemment pas, surtout lorsqu'ils constatent que les Russes y développent un port militaire.

guerre de Crimée et la guerre de 1877-1878, relèvent d'autres objectifs pour les Russes qui cherchent alors plus à asseoir leur domination sur le Caucase, et à mettre la main sur les Détroits turcs. Sur ce dernier objectif, les stratèges russes prennent le risque de dépasser « le point culminant du succès », au-delà duquel les risques sont plus importants que ce qu'ils sont censés rapporter au belligérant, comme nous le verrons ultérieurement en nous intéressant à la guerre de Crimée. Aussi, si la Russie adopte une posture offensive dans la région mer Noire, c'est essentiellement au cours des décennies qui précèdent l'acquisition d'un accès direct sur le bassin pontique.

Qu'en est-il de la posture stratégique défensive ? Commençons par envisager cette réflexion selon une échelle différente : celle de la Chrétienté dans le bassin méditerranéen à l'époque moderne. Au cours de l'époque moderne, les puissances chrétiennes en Méditerranée ont adopté face à l'Empire ottoman une posture stratégique globalement défensive comme le rappelle Fernand Braudel :

« *Ce large spectacle d'un monde, la Chrétienté, hérissé de défenses face à l'Islam, est un grand signe, un important témoignage. L'Islam, spécialiste des guerres d'attaque poussées avec des masses de cavalerie, ne prend pas de telles précautions* [1098]».

L'Empire russe, qui a subi plusieurs siècles de razzias tatares sur ses marges méridionales, cherche avant tout à se prémunir contre la petite guerre en se dotant de frontières solides, au-delà des steppes qui, loin d'arrêter les cavaliers tatars, les portent au contraire au cœur des terres russes. Pendant des siècles, ces rives Nord de la mer Noire font partie de ce que Fernand Braudel appelle les territoires que la Chrétienté a abandonné à l'Islam, comme elle le fit dans les Balkans après avoir laissé également tomber Constantinople[1099]. Dès lors, nous pourrions être tentés de raisonner par analogie et, considérant l'Empire russe comme une puissance chrétienne méditerranéenne appartenant aux Etats de la rive Nord, d'affirmer que les Russes adoptent également une posture défensive. Rappelons-le ici, en reprenant la définition apportée par Hervé Coutau-Bégarie, un belligérant adopte une posture défensive lorsqu'il souhaite « *empêcher l'autre de lui imposer sa volonté*

[1098] Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen…*, t. 2, *op. cit.*, p. 189.
[1099] « *Emile Bourgeois notait, il y a longtemps, la façon désinvolte dont la Chrétienté a abandonné à l'Islam tant d'espaces, notamment les Balkans et Constantinople…* ». Cité par Fernand Braudel, *Ibid*.

sans pouvoir ou sans vouloir lui-même attaquer. La défensive est la tactique ou la stratégie spontanément adoptée par le parti le plus faible [1100]».

Loin d'être une puissance affaiblie, l'Empire russe est, au tournant du XVIIIe siècle et du XIXe siècle, une puissance dont « *l'influence diplomatique* […] *est alors à son zénith* [1101]». Considérons les gains territoriaux réalisés par Saint-Pétersbourg au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle, à savoir la partie orientale de l'Ukraine, la Biélorussie, ainsi que la Lituanie. Considérons également la croissance démographique de l'Empire qui passe de 19 millions d'habitants lorsque Catherine II devient impératrice en 1762, à 36 millions en 1796, à la fin de son règne. Considérons enfin le fait que Catherine est le premier souverain russe à émettre des assignats ainsi qu'à souscrire à des emprunts étrangers : en 1769 en Hollande, et en 1770 en Italie[1102]. Enfin, la situation dans laquelle se trouve l'Empire russe au lendemain des guerres napoléoniennes est résumée par Marie-Pierre Rey :

« *Auréolé de son prestige de vainqueur, le pouvoir russe est à présent omniprésent sur la scène européenne, oscillant au fil des décennies entre un rôle de sauveur, d'arbitre et de gendarme de l'Europe monarchique* [1103]».

Cette position de force politico-stratégique est également confirmée par les différents textes diplomatiques, traités et accords qui concernent la région, signés par l'Empire russe au cours de la première moitié du XIXe siècle. Ils confirment une posture stratégique prudente, voire hésitante, de la Russie dans le bassin pontique. La paix d'Andrinople signée en 1829, qui conclut la guerre russo-turque de 1828-1829, donne à la Russie les îles du delta du Danube qui voit également sa frange méridionale pontique s'agrandir grâce à l'acquisition des ports caucasiens d'Anapa et Poti. Par ailleurs, les sujets russes se voient octroyer le droit de commercer librement en mer Noire, la Turquie garantissant le libre passage de la marine marchande russe à travers les Détroits[1104]. Toutefois, comme le souligne Nicholas Riasanovsky, « *cet accord a souvent été considéré, et à juste titre, comme un exemple de modération en matière de relations internationales. L'empereur russe n'essaya pas de détruire son adversaire d'hier, considérant la Turquie comme un élément essentiel et*

[1100] Hervé Coutau-Bégarie, « Défensive », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 160.
[1101] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine, op. cit.*, p. 128.
[1102] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, pp. 95-96.
[1103] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe…, op. cit.*, p. 128.
[1104] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 732.

indispensable de l'équilibre européen [1105]». Cette mesure dans la victoire se confirme quatre ans plus tard, avec le traité d'Unkiar-Skelessi signé par la Russie et l'Empire ottoman le 8 juillet 1833, dans le contexte de l'intervention des troupes du tsar pour réprimer l'insurrection du gouverneur d'Egypte. Les deux puissances signent, pour une durée de huit ans, une alliance défensive en cas d'agression d'une des parties par une tierce puissance. Un article secret stipule en outre que le Sultan s'engage à fermer les Détroits en cas d'agression contre la Russie qui néanmoins ne gagne pas le droit de faire transiter ses navires de guerre au-delà de la mer de Marmara[1106]. Michel Heller rappelle que le tsar Nicolas Ier insiste sur cet article « *qui garantit la sécurité des gouvernements méridionaux de l'Empire russe sur la mer Noire* [1107]». Nous retrouvons bien ici la préoccupation sécuritaire qui consiste à protéger les approches du territoire russe, qu'elles soient terrestres ou maritimes. Ce traité, « *peut-être la plus grande victoire diplomatique de l'histoire russe* [1108]», donne à la Russie l'illusion qu'elle contrôle les Détroits *de jure*, à défaut de les contrôler *de facto*, ce qui fait écrire au prince Adam Czartoryski que « *La Turquie est devenue une province russe* [1109]». Sentant son isolement grandir face à la France et à l'Angleterre mécontentes de l'accord bilatéral russo-ottoman d'Unkiar-Skelessi, Nicolas Ier accepte de revenir sur les conditions du traité de 1833, et signe à Londres la Convention internationale des Détroits le 13 juillet 1833. Selon ce texte, en temps de paix, le franchissement du Bosphore et des Dardanelles est fermé aux navires de guerre, tandis qu'en temps de guerre, il dépend de l'autorisation du Sultan[1110].

La guerre de Crimée constitue une rupture dans la posture stratégique russe qui devient clairement offensive. A la définition de la stratégie offensive mentionnée auparavant, il convient de rajouter ce qui suit :

« *L'offensive est la tactique ou la stratégie spontanément adoptée par le parti le plus fort, ou au moins confiant dans ses forces et dans son habileté. L'offensive a pour but de modifier la situation initiale au profit de celui qui la prend* [1111]».

[1105] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.,* p. 360.
[1106] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique, …», *art. cit.*, pp. 40-41.
[1107] Cité par Michel Heller, *in Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 735.
[1108] *Ibid*, pp. 734-735.
[1109] Cité par Michel Heller, *in Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 742.
[1110] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique, le bassin de la mer Noire, un espace sous domination », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflit et sécurité dans l'espace mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 41.
[1111] Hervé Coutau-Bégarie, « Offensive », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 380.

Le parti le plus fort, l'Empire russe l'est assurément dans le bassin pontique. Confiant, il l'est également au vu de la quasi-invincibilité de son armée sous les 25 ans du règne de Nicolas Ier. La situation initiale, celle d'un Empire ottoman « malade », mais encore maître des Détroits, appelle à être changée par un tsar sûr de la supériorité de ses troupes et de la dimension mythique de sa mission[1112].

La guerre est déclenchée à l'initiative de Nicolas Ier qui entend ainsi tirer parti de l'état de faiblesse de l'Empire ottoman pour s'emparer des Détroits et de Constantinople. En envahissant les principautés danubiennes de Moldavie et de Valachie, Nicolas Ier rompt l'équilibre stratégique précaire qui régnait alors dans la région. Cet état de suprématie régionale qui avait été atteint par la Russie dans le bassin pontique au prix de longs et patients efforts diplomatiques se trouve balayé au Congrès de Paris en 1856. En croyant que Britanniques et Français ne réagiraient pas à la menace que font peser les armées russes sur la pérennité de l'Empire ottoman, Nicolas Ier commet une grave erreur : conformément à la Convention de Londres de 1841, le Sultan laisse la flotte franco-anglaise pénétrer en mer Noire. La flotte russe se replie sur Sébastopol que les coalisés assiègent entre le 26 septembre 1854 et le 8 septembre 1855. Le modèle adopté ici est celui de la bataille décisive qui a lieu sur un théâtre retreint où est concentré l'essentiel des forces en présence.

Au lendemain de la défaite de Crimée qui suspend, temporairement, l'expansion de l'influence russe dans le bassin pontique, expansion qui était continue depuis le règne de Pierre le Grand, l'Empire russe adopte une posture stratégique défensive. Peut-il faire autrement ? La mer Noire est neutralisée par l'article 11 du traité de Paris, et la Russie a dû abattre toutes ces forteresses dans la région (article 13). Ce coup d'arrêt est compensé par la réorientation de la géopolitique russe en direction de l'Orient[1113]. Pour autant, Saint-Pétersbourg n'a pas abandonné ses objectifs sécuritaires dans la région : consolider ses positions dans le Caucase, ce qui semble accompli dès 1855 avec la reddition de l'imam Shamil. Il est donc difficile d'affirmer que la Russie est un Etat faible ou affaibli à l'aube du XIXe siècle sur la scène internationale, néanmoins ce constat n'élude en rien le fait que l'Empire russe souffre de contradictions internes notamment révélées par la révolte de Pougatchev[1114].

[1112] Lorsqu'il envahit les principautés danubiennes, Nicolas Ier publie un manifeste dans lequel il informe ses sujets que la défense de l'orthodoxie a toujours été la mission de « nos ancêtres bénis ». Voir Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 747.

[1113] Garik Galstyan, *Les intérêts géopolitiques russes dans la région caspienne. Rivalités anciennes, enjeux nouveaux*, *op. cit.*, p. 125.

[1114] Emelian Pougatchev (1742-1775) est un Cosaque du Don et le chef d'une révolte paysanne qui éclate en 1773-1774. Il promet aux paysans la liberté soulève un territoire immense en ralliant à sa cause des paysans de la

3) L'Empire russe, une puissance pontique sur la défensive ?

Si la Russie semble adopter une posture stratégique défensive en mer Noire, c'est essentiellement à cause de facteurs internes. Tout d'abord, il y a la question de la pensée militaire impériale russe. Ses bases ont été jetées par Pierre le Grand qui rédige un règlement tactique dès 1716 qui s'apparente à un traité. Si l'on considère la posture tactique adoptée par les Russes sur le théâtre de la mer d'Azov lors du conflit qui les oppose aux Turcs en 1711, on s'aperçoit que les mouvements de la flottille d'Azov reflètent une posture déjà défensive. Comme le rappelle Edward J. Phillips, "*The entire Azov-Taganrog campaign of 1711 had consisted of two distant sightings, a chase with three cannons shots, and a single defensive action on land*[1115]". Sous Catherine II, le maréchal Roumiantsov[1116] réorganise l'armée et inspire directement Alexandre Souvorov qui demeure l'un des généraux russes les plus respectés et auréolés de nombreuses victoires. Néanmoins, dès le XVIIIe siècle, malgré les contributions de Pierre le Grand, et le traité d'Alexandre Souvorov, *La doctrine de la Victoire* publié en 1795, « *la pensée militaire russe apparaît écartelée entre les emprunts à des auteurs étrangers, notamment le français Turpin de Crissé et le britannique Llyod, et l'aspiration à une voie proprement nationale de la guerre* [1117]». Cette tendance se confirme au XIXe siècle, illustrant ainsi le volet militaire de la lutte que se livrent à l'échelle du pays slavophiles et occidentalistes pour la modernisation de la Russie. Sur le plan maritime, les flottes russes, celle de la Baltique et celle, naissante, de la mer Noire, ne disposent d'aucune forme de doctrine d'emploi, et en sont donc réduites à une simple fonction de support des opérations terrestres comme nous l'avons évoqué lors de notre étude préliminaire.

Il convient toutefois ici d'introduire une distinction entre les aspects tactique et stratégique liés à la posture *a priori* défensive adoptée par la Russie en mer Noire une fois Sébastopol fondée. Sébastopol peut être considérée sous les deux aspects : débouché maritime et forteresse portuaire, la citadelle symbolise également la conquête territoriale en s'érigeant

---

Volga, de la Kama, de l'Oural et des Bachkirs. Il est finalement capturé, et sa révolte écrasée par les armées dépêchées par Catherine II. Emelian Pougatchev est exécuté à Moscou le 10 janvier 1775.

[1115] Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: …, op. cit.*, p. 109.

[1116] Piotr Alexandrovitch Roumiantsov (1725-1796). Il participe à la guerre de Sept ans avant d'être nommé gouverneur de l'Ukraine. Il participe également à la guerre russo-turque de 1768-1774 au cours de laquelle il arrête l'offensive tatare sur les territoires du Sud de la Russie. Il succède au prince Potemkine lorsque ce dernier meurt en 1791 au poste de gouverneur de la Nouvelle-Russie. Véritable créateur de l'art militaire russe, ses élèves sont Alexandre Souvorov, le maréchal Michel Koutouzov et le général prince Bagration. Source : Encyclopédie Universalis, art. « Rouminatsev » (http://www.universalis.fr/encyclopedie/piotr-alexandrovitch-roumiantsev/).

[1117] Hervé Coutau-Bégarie, « Russes (Théoriciens) », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 495.

comme une affirmation de la souveraineté russe sur la Crimée. Comme l'explique Jean-François Pernot, « *un château fort représente l'affirmation des potentialités d'un souverain ou d'un féodal, mais, comme base d'opérations futures, il attire et impose le siège* [1118]». En s'érigeant en symbole de la puissance russe en mer Noire, Sébastopol acquiert une dimension stratégique forte, renforcé par sa position dominante dans la géostratégie pontique. Si l'on considère les réflexions du stratège prussien Carl von Clausewitz, tenant de la stratégie défensive, il nous faut ainsi distinguer la défensive opérationnelle, celle appliquée par exemple par les Russes lors du siège de Sébastopol en 1854-1855, de la défensive stratégique qui s'intéresse à la place occupée par Sébastopol et la flotte russe dans la posture globale adoptée par les Russes sur le théâtre de la mer Noire. Dès lors, comme le suggère Hervé Coutau-Bégarie, « *la défensive n'est pas seulement la posture choisie ou subie par le plus faible sur le plan opérationnel, elle est aussi la posture subie par la puissance dominante sur un plan politico-stratégique* [1119]».

L'Empire russe, en tant que puissance dominante, ou en passe de l'être, sur le théâtre du bassin de la mer Noire à la fin du règne de Catherine II et au XIXe siècle, cherche à asseoir et conserver sa position dans le bassin pontique acquise dans son contexte de dynamique d'expansion et dans celui du déclin de l'Empire ottoman. Cette posture stratégique défensive appliquée au théâtre de la mer Noire s'applique avec encore plus d'acuité si l'on considère uniquement les aspects maritimes régionaux. La flotte russe de la mer Noire, créée en 1784, devient progressivement la flotte de guerre dominante dans le bassin pontique au cours des décennies qui suivent comme nous allons l'étudier. Dès lors, « *le maître de la mer ne peut rien faire d'autre que préserver sa maîtrise des mers ; il est donc dans une posture stratégiquement défensive, même si cette stratégie est mise en œuvre au moyen d'offensives tactiques* [1120]». Pour le stratège naval américain Alfred Thayer Mahan, que nous avons déjà rencontré en ouverture de cette thèse, la pensée stratégique et tactique navale russe repose avant tout sur une posture profondément défensive qui trouve sa source dans la nature même du territoire russe, un « Etat continent », qui doit d'abord assumer la défense de ses côtes avant d'envisager une projection de ses forces[1121]. D'une manière plus générale, le prestige et les succès acquis par les armées russes au cours des campagnes napoléoniennes contribuent à faire de l'Empire russe le « gendarme de l'Europe » dès la fin des années 1810 et au cours des

[1118] Jean-François Pernot, « Fortification », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, p. 247.
[1119] Hervé Coutau-Bégarie, « Défensive », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie, op. cit.*, pp. 160-161.
[1120] *Ibid*., p. 161.
[1121] Cité par Clark G. Reynolds *in Navies in History*, Annapolis, Naval Institute press, 1998, p. 62.

années 1820 et 1830. Comme le rappelle Georges Sokoloff, ce rôle, auquel la Russie n'avait jamais encore été confrontée, l'oblige à afficher « *une posture défensive à laquelle elle n'avait pas habitué son environnement international*[1122] ».

Néanmoins, nous devons prendre garde à ne pas opposer de façon binaire posture offensive et posture défensive dans la mesure où, comme le souligne Hervé Coutau-Bégarie, « *l'offensive et la défensive ne sont pas opposées au point d'entraîner une inversion des principes.* […] *Offensive et défensive sont dans une relation dialectique et l'on ne peut évaluer sainement l'une sans l'autre* [1123]». Aussi, même si l'Empire russe adopte ce rôle de « gendarme de l'Europe » qui implique une posture stratégique globalement défensive, illustrée notamment par les répressions de Révolutions en Pologne en 1830, en Allemagne en 1848 et en Hongrie en 1849, il n'en demeure pas moins que Saint-Pétersbourg peut encore adopter une posture agressive. Cette posture s'exprime notamment à l'égard de la Turquie qui, bien qu'affaiblie, représente toujours un obstacle pour un Empire russe triomphant qui n'a pas oublié un de ses grands objectifs de politique étrangère : le contrôle des Détroits turcs.

Un dernier facteur, d'ordre plus général, vient appuyer la thèse d'une posture stratégique russe globalement défensive dans le bassin pontique : l'absence d'alliés fiables de la Russie au XIXe siècle. Si Saint-Pétersbourg a bien signé des traités d'assistance mutuelle avec d'autres cours européennes et avec l'Empire ottoman, ces traités visaient à pallier une menace temporaire et ne s'inscrivaient guère dans la durée en relevant d'objectifs à court terme. L'alliance signée en 1807 entre Napoléon et Alexandre Ier à Tilsit l'a été sous la menace des armées françaises et suite aux défaites successives des Russes en Europe centrale et orientale, notamment à Eylau en février 1807. Le traité d'assistance mutuelle signé entre la Porte et Saint-Pétersbourg à Unkiar-Skelessi se caractérise par un fort déséquilibre des puissances signataires puisque l'Empire ottoman le signe suite à sa défaite dans le conflit qui l'oppose à la Russie en 1828-1829. En outre, comme nous l'avons rappelé auparavant, ce traité établit virtuellement un protectorat russe sur la Turquie. Les événements révolutionnaires qui secouent l'Europe en général et la Pologne en particulier au début des années 1830 amènent Nicolas Ier à signer une entente avec les deux autres puissances conservatrices : la Prusse et l'Autriche. La Convention de Berlin signée le 15 octobre 1833 revêt un caractère d'assistance mutuelle entre les trois cours :

[1122] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 116.
[1123] Hervé Coutau-Bégarie, « Offensive », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit.*, p. 381.

« *Dans le cas où l'assistance matérielle d'une des trois cours d'Autriche, de Prusse et de Russie, aurait été réclamée, et qu'une puissance quelconque voulût s'y opposer par la force des armes, les trois cours considéreraient comme dirigée contre chacune d'elles tout acte d'hostilité entrepris dans ce but* [1124]».

Cependant, une fois de plus, c'est un contexte extérieur hostile, celui des mouvements révolutionnaires libéraux dont se méfie l'autocrate Nicolas Ier, qui dicte à la Russie de signer ce traité qui vise à répondre dans l'urgence à une situation bien précise. D'ailleurs, l'alliance autrichienne ne résiste pas aux événements de Crimée : l'Autriche n'entre pas en guerre aux côtés de la Russie car ses intérêts se heurtent à ceux de Saint-Pétersbourg dans les Principautés danubiennes. Vienne craint en effet que ses propres minorités slaves ne s'agitent, voire se soulèvent, à l'approche des troupes du tsar en Moldavie et en Valachie. Les historiens russes évoquent la « trahison autrichienne » comme l'une des raisons qui expliquent la défaite de la Russie en 1856. Nicolas Ier, atterré par la neutralité autrichienne, déclare : « *Je rendrai sa liberté à la Pologne, j'y renoncerai plutôt que d'oublier la trahison autrichienne* [1125]». L'écrasement du soulèvement hongrois par le maréchal Paskievitch[1126] en 1850 ne valait finalement pas l'intervention de Vienne contre la coalition qui débarque en Crimée. L'orientation germanique de la diplomatie russe décidée par le prince Alexandre Mikhaïlovitch Gortchakov[1127] au lendemain de la défaite de Crimée fonctionne un temps. En gardant une position de neutralité dans le conflit franco-prussien de 1870, l'Empire russe obtient l'appui de Bismarck l'année suivante à la Conférence de Londres suite à laquelle il obtient l'abrogation des clauses les plus contraignantes du traité de Paris. Toutefois, au lendemain de la guerre russo-turque de 1877-1878, « *l'option germanique de la diplomatie russe bat de l'aile*[1128] » comme le souligne Georges Sokoloff. Bien que victorieuse

[1124] Cité par Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.,* p. 364.
[1125] Cité par Michel Heller *in Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.,* p. 746.
[1126] Ivan Fedorovitch Paskievitch (1782-1856) est un maréchal russe qui prit part aux campagnes contre Napoléon (1812-1814), qui participa aux campagnes en Perse. Il lutta ensuite avec succès contre les Turcs (prise d'Erzurum, 1829), écrasa l'insurrection polonaise (1831) et aida les forces autrichiennes à réprimer le soulèvement hongrois (1849). Source : *Encyclopédie Larousse*, art. « Paskievitch » (http://www.larousse.fr/encyclopedie/ehm/Paskievitch/182790).
[1127] Alexandre Mikhaïlovitch Gortchakov (1798-1883) est le ministre des affaires étrangères de l'Empire de Russie de 1856 à 1882. Il est l'artisan du recouvrement des capacités navales russes en mer Noire obtenues à Londres en 1871, ainsi que du rapprochement avec l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne (1873). Source : *Encyclopédie Larousse*, art. « Gortchakov » (http://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Gortchakov/121868).
[1128] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.,* p. 145.

militairement face à la Turquie et donc diplomatiquement à San Stefano[1129], la diplomatie russe est néanmoins contrainte d'accepter les conditions du traité de Berlin (1878) qui sont bien moins avantageuses[1130]. Michel Heller souligne que « *l'opinion de Russie est scandalisée par les conditions du traité de Berlin, que les journaux présentent comme une défaite honteuse de la Russie, trahie par les Allemands* », et conclut de la façon suivante : « *Alexandre II comprend que, seule contre toutes les puissances européennes, la Russie ne peut préserver ses conquêtes de San Stefano* [1131]».

Ainsi, en cette fin de XIXe siècle, la diplomatie russe semble plus que jamais isolée, ce qui l'amène à considérer un renversement des alliances au profit de ses ennemis d'hier, la France et la Grande-Bretagne. Et encore, ce renversement s'opère pour faire face à un ennemi commun : l'Allemagne. Comme le souligne Dmitri Trenin en évoquant la posture stratégique actuelle de la Fédération de Russie, l'Empire russe se trouve dans une situation de « solitude stratégique », sans aucun allié fiable, ce qui contraste avec son omniprésence géopolitique[1132] : "*Basically, Russia is on its own, and alone. Its only true allies, just as 120 years ago, are its own Army and Navy*[1133]".

Ce constat de l'isolement stratégique de la Russie est non seulement repris, mais généralisé par Robert Burl Brannon à l'histoire du pays dans son ensemble : "*Throughout history, Russia's alliances have often ended up being something else* [1134]".

Rappelons ici que cette position de solitude stratégique s'exprime au sein d'un Etat qui tente de briser depuis des décennies ce complexe d'obsidionalité à la fois géographiquement en tentant de se créer des fenêtres sur les mers chaudes, et culturellement en s'ouvrant périodiquement à l'influence occidentale (règnes de Pierre le Grand et de Catherine II) ou, au contraire, en regardant vers l'Asie[1135].

[1129] Selon le traité de San Stefano, la Serbie, le Monténégro et la Roumanie obtiennent leur totale indépendance et voient leur territoire s'élargir. La Bulgarie, qui récupère la Macédoine, devient autonome, tandis que la Russie récupère la Bessarabie méridionale perdue au traité de Paris. Ce traité est donc celui de la victoire du panslavisme défendue par le comte Mikhaïl Pavlovitch Ignatiev, l'ambassadeur russe à Constantinople. En perdant nombre de ses possessions européennes, la Turquie se retrouve considérablement affaiblie au profit d'une l'influence russe grandissante dans les Balkans.

[1130] Selon les termes de ce traité, la Bulgarie est divisée en deux territoires : le nord, autonome, et le sud, qui est intégré à l'Empire ottoman. Le territoire serbe est considérablement réduit comparé à celui établi lors du traité de San Stefano.

[1131] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 817.

[1132] "*It's geopolitical omnipresence goes hand in hand with a profound political solitude*", cité par Robert Burl Brannon, *Russian civil-military relations*, Burlington, Ashgate Publications, 2009, p. 25.

[1133] Dmitri Trenin, "Russia's Threat Perception and Strategic Posture", *in* R. Craig Nation and Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin : U.S. and Russian Perspectives*, Carlisle, PA, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 2003, pp. 37-38.

[1134] Robert Burl Brannon, *Russian civil-military relations*, *op. cit.*, p. 25.

[1135] Voir l'étude préliminaire.

Ainsi, rive Nord du bassin méditerranéen et rive Nord du bassin pontique s'inscrivent dans une même dynamique, celle du rempart chrétien face à l'Islam, avec des côtes pontiques nouvellement russes qui s'enveloppent de protections. La citadelle navale de Sébastopol se trouve au cœur de ce *limes* russe en mer Noire, et plus globalement, elle s'intègre au rideau défensif que la Chrétienté dispose face à l'Islam. Sur ce théâtre, cette frontière s'établit néanmoins plus de deux siècles après celle qui se crée progressivement dès le début du XVIe siècle en Méditerranée, du détroit de Gibraltar à l'Archipel en passant par Malte. En outre, dans le cas de la Russie, l'édification de forteresses qui marquent la frontière de l'Empire s'inscrit dans une tradition militaire ancienne qui s'exprime par exemple en Sibérie dès le XVIe siècle, lorsque les Cosaques emmenés par Yermak bâtissent des forts au fur et à mesure de leur avancée en *terra incognita*.

En érigeant la citadelle navale de Sébastopol et en y implantant une flotte de guerre, les Russes, apportent à la possession de la Crimée une nouvelle dimension stratégique. La citation du comte de Rochechouart ne présente finalement rien de contradictoire : l'édification de Sébastopol et la création d'une flotte russe en mer Noire n'impliquent pas pour autant une posture foncièrement offensive, ni un enterrement des forces russes derrière leurs bastions dans une posture d'attente. L'Empire russe établit de fait sa domination politico-stratégique sur l'espace pontique, ce qui le dispense de devoir adopter une posture stratégique résolument offensive, même si la flotte russe est amenée à livrer des offensives tactiques ponctuelles comme elle le fait contre les peuples caucasiens au cours des années 1830 et 1840, et contre l'Empire ottoman par exemple en novembre 1853 à Sinope. D'ailleurs, l'irruption de la flotte franco-britannique en mer Noire au début de l'année 1854 se traduit côté russe par un repli général stratégique de la flotte russe de la mer Noire sur son port d'attache, Sébastopol.

Au final, l'espace pontique apparaît comme un rempart naturel, sur le flanc méridional de la Russie, depuis le Caucase, jusqu'aux plaines ukrainiennes, tout comme il le fut pour l'Empire byzantin qui y percevait sa frontière septentrional. S'inscrivant dans la tradition stratégique russe de la formation de glacis protecteur, cette représentation du bassin pontique se traduit par une posture régionale stratégique russe globalement défensive qui implique des sursauts d'offensive tactique ou stratégique sporadique. Cette posture, la Russie l'adopte dès l'instant où elle dispose de capacités navales en mer d'Azov, c'est-à-dire sous le règne de Pierre le Grand. Comme le souligne, Edward J. Phillips:

"*All the construction at the several wharf sites from Voronezh to Taganrog aimed toward a common purpose: the formation of a modern fleet to defend Russia's southern coastal flank against the Turks across the Black sea*[1136]".

Ce projet, tenté sous Pierre Ier, achevé par Catherine II, assure à la Russie non seulement un accès à la mer Noire, mais lui donne également les moyens de pérenniser les conquêtes russes dans le Sud grâce à l'implantation permanente d'une flotte de guerre en mer Noire. D'une certaine manière, cette posture défensive héritée de la période impériale se retrouve encore aujourd'hui, dans les efforts entrepris par la Russie afin de sécuriser ses approches directes, notamment dans la région mer Noire. Comme le rappelle à ce propos Isabelle Facon, « *les officiels russes mentionnent de plus en plus fréquemment la possibilité d'une mobilisation des outils militaires pour la protection des intérêts économiques nationaux. Il est probable que dans ce cadre, la Russie soit préoccupée principalement par ses approches immédiates (Caspienne, Arctique, mers Noire et Baltique)* [1137]». A la flotte de la mer Noire, l'impératrice donne une base navale : Sébastopol, qu'il nous faut dès à présent étudier, dans la mesure où elle occupe une place centrale, au cœur de la posture stratégique russe en mer Noire.

III. Sébastopol, le principal port d'attache de la flotte russe de la mer Noire (1783-1917)

1) De sa fondation à la guerre de Crimée : l'émergence de la principale base navale russe en mer Noire

La Russie disposait d'installations navales militaires en mer Noire avant la création de Sébastopol. Les ports de Taganrog et de Kherson accueillaient ainsi des vaisseaux russes, à partir de 1696 pour le premier[1138], et 1778 pour le second[1139]. Toutefois, l'un et l'autre présentaient des inconvénients en termes de profondeur de leur havre ou d'éloignement du théâtre sur lesquels les opérations contre les armées turques se déroulaient généralement. Enfin, les eaux du littoral ukrainien et celles de la mer d'Azov étaient prises par les glaces une

[1136] Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: …, op. cit.*, p. 107
[1137] Isabelle Facon, *Russie, les chemins de la puissance*, *op. cit.*, p. 140.
[1138] La Russie perd l'utilisation de ce port dès 1711, et ne la recouvre qu'en 1774. Voir le point consacré ci-dessus au port de Taganrog.
[1139] Voir la partie sur Kherson dans la section consacrée aux installations russes sur les côtes ukrainiennes.

partie de l'année. La création d'un port de guerre dans la grande rade d'Akhtiar en 1783 apparaît ainsi en premier lieu comme une solution à toutes ces contraintes dans la mesure où son havre pourrait contenir, selon le vice-amiral Klokatchev, jusqu'à une centaine de vaisseaux de ligne[1140]. Les conséquences de cette situation idéale sont immédiates comme le souligne Sergueï Potrachkov dans son encyclopédie consacrée à l'histoire de la flotte russe, et, dès 1783, le schéma adopté concernant les ports militaires russes de la mer Noire semble être le suivant :

« *Было решено на первых порах оборудовать этот порт, получивший имя Севастополь, как порт для сосредоточения кораблено флота; в Херсоне же и Таганроге продолжать постройку судов, оставя за ними значение снабжающих баз* [1141]».

D'après les documents disponibles aux archives de la Marine russe, les premiers aménagements côtiers réalisés par les Russes à Akhtiar datent du mois de mai 1783. Il est ainsi question d'y établir un lazaret, des bains et une jetée à proximité du havre où sont mouillés les navires, ainsi que des petites habitations pour les officiers et des casernes pour le commandement. Dès le 3 juin 1783, les premières pierres des bâtiments russes sont posées à Akhtiar : une chapelle d'abord, celle de Nicolas le Thaumaturge, puis les quartiers de l'amiral avec à leur proximité immédiate la jetée, et une forge[1142]. Les travaux sont notamment réalisés par des artisans grecs qui habitaient la localité voisine de Balaklava, sise au Sud d'Akhtiar, et qui ont été recrutés par les Russes[1143]. Les premiers travaux avancent vite au cours de l'année 1783 : la forge est bâtie durant le seul mois d'août, la quai est achevé en un peu plus d'un mois, et les quartiers de l'amiral sont opérationnels au début du mois de novembre 1783. Rien que pour la période des années 1780, l'aménagement des installations navales à Sébastopol coûte aux finances russes la somme de 4 millions de roubles[1144].

[1140] Le vice-amiral écrit ainsi « можно иметь флот до ста линейных судов ». Cité par V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la Flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol, op. cit.*

[1141] « *Il fut décidé en premier lieu d'équiper ce port, qui reçut le nom de Sébastopol, comme un port où pourrait se concentrer la flotte ; tandis qu'à Kherson et à Taganrog se poursuivrait la construction des navires, et deviendraient ainsi des bases logistiques* ». Voir Сергей В. Потрашков, *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, Histoire de la flotte russe), *op. cit.,* p. 163.

[1142] V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la Flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol, op. cit.*

[1143] Ces artisans grecs sont payés 11,25 roubles par mois et par personne pour leurs travaux. *Ibid.*

[1144] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power, op. cit.,* p. 73.

Le vice-amiral Klokatchev, celui qui fut le premier commandant en chef de la nouvelle flotte russe en mer Noire, décède à l'automne 1783 à Kherson d'une maladie. Il ne vit ainsi pas assez longtemps pour assister à la naissance officielle de Sébastopol dont la fondation est officiellement proclamée le 10 février 1784 par Catherine II.

Quelle fut la réaction ottomane face au déploiement des activités militaires russes en Crimée ? Etant donné l'état de faiblesse dans lequel elle se trouve, surtout après sa défaite de 1774, la Turquie ne semble guère avoir les moyens de s'opposer efficacement à l'ascension de la puissance russe dans la région. La guerre russo-turque de 1787-1792 apparaît ainsi comme une ultime tentative, presque désespérée, des Ottomans, de s'opposer à la domination grandissante de la Russie non seulement sur la Crimée, mais comme les Turcs l'avaient bien compris, également sur l'ensemble de la région pontique. De même, la guerre russo-turque de 1806-1812, tout comme la précédente, contribue encore à diminuer la capacité des Ottomans à s'opposer à la navigation russe en mer Noire[1145].

Ce n'est qu'en 1804 que la ville est officiellement déclarée principale base navale de la mer Noire. Si Sébastopol change de nom au cours des années qui suivent sa création, comme si les dirigeants russes qui se succèdent hésitaient quant à son identité, sa fonction principalement militaire demeure inchangée comme nous le verrons ultérieurement. Le premier changement de nom intervient ainsi assez rapidement après son baptême puisqu'au lendemain de la mort de Catherine la Grand au mois de novembre 1796, son successeur, Paul Ier, rebaptise la ville Akhtiar. Quatre ans plus tard, en 1801, Alexandre Ier lui rend le nom de Sébastopol que lui avait donné Catherine II. A compter de cette date, la ville conserve le nom de Sébastopol, nom qui ne change plus, y compris lors de la période soviétique, et qu'elle porte jusqu'à aujourd'hui.

Les dirigeants russes semblent néanmoins hésiter un temps quant à la fonction de leur nouveau port. Sa position privilégiée à la pointe méridionale de la Crimée en fait une place navale idéale pour une flotte de guerre, mais elle ferait également une intéressante place commerçante. La mer n'y est jamais gelée, et le site offre plusieurs baies, comme nous l'avons évoqué, d'où la possibilité d'en consacrer une aux activités marchandes. Moins de deux semaines après la fondation officielle de Sébastopol, le 22 février 1784, Catherine II proclame un oukase dans lequel elle fait des ports de Kherson, Caffa (Théodosie) et Sébastopol des ports francs. Dans le texte, l'impératrice déclare ainsi ouvert le port :

[1145] *Ibid*., p. 102.

«*Для всех народов, в дружбе с империей нашею пребывающих, в пользу торговли их с верными нашими подданными Херсона, Феодосии и одаренного превосходной морской пристанью города Севастополь, известного до сего под названием Ахтиара* [1146]».

L'impératrice promet également d'attribuer à ces trois cités un statut de ville ainsi qu'une charte. Le privilège du port-franc est renouvelé plus tard par le successeur de Catherine la Grande, Paul Ier[1147]. Dès 1802, la France crée un consulat à Kherson, ainsi qu'une représentation consulaire à Sébastopol dont la direction est confiée à l'officier d'artillerie Ratez qui est nommé par Bonaparte au poste de Sous-commissaire aux relations commerciales. Il est notamment chargé de gérer le commerce de Taganrog et de Théodosie tout en surveillant les activités de la Marine russe à Sébastopol, son lieu d'affectation[1148]. L'étude des rapports envoyés par le Sous-commissaire Ratez au général Brune, alors ambassadeur de France à Constantinople, révèle que ses activités s'approchaient plus de la surveillance, voire de l'espionnage, de la Marine russe, que de la représentation commerciale. La majorité des rapports qu'il fait ainsi parvenir à ses supérieurs sont partiellement, voire intégralement, rédigés en langage codé. Il s'aperçoit assez rapidement, et à ses dépens, que Sébastopol est avant tout un port de guerre, et que la présence d'étrangers y est immédiatement considérée comme suspecte. Après avoir commis quelques imprudences en observant de trop près les installations militaires, il se voit contraint de quitter la ville dès 1804 pour être transféré vers un poste à Kherson puis finalement à Taganrog[1149].

Les résultats de la thèse de Jean-Louis Van Regemorter qui porte sur le commerce russe en mer Noire entre 1774 et 1861 démontrent en outre que la part de la Crimée dans les échanges commerciaux russes méridionaux tend à diminuer fortement entre la fin du XVIIIe siècle et la seconde moitié du XIXe siècle. A cela, il existe plusieurs explications, à commencer par des raisons liées aux orientations voulues par le prince Potemkine au lendemain de la fondation de Kherson. Seule cette dernière place bénéficie du soutien appuyé

[1146] « A tous les peuples, dans l'amitié avec le restant de notre Empire, en faveur de leurs échanges commerciaux avec nos fidèles sujets, Cherson, Féodossia et la ville de Sébastopol dotée d'une excellente marine connue jusqu'à présent sous le nom d'Akhtiar ». Oukase de Catherine II cité par V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la Flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol*, *op. cit.*

[1147] « Manifeste portant création d'un privilège de port-franc pour la presqu'isle de Tauride », Saint-Pétersbourg, imprimerie impériale, 1798, 21 pages. Voir de plus Jules Juliany, *Essai sur le commerce de Marseille*, Paris, Librairie du commerce, vol. 2, 1842, p. 83.

[1148] Faruk Bilici, « La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : « la porte du harem ouverte » », *art. cit.*, pp. 58-59.

[1149] *Ibid*., p. 71 et 76.

de l'administration russe au détriment des autres ports de Crimée et d'Azov qui sont « *à peine touchés par la navigation au long cours* [1150]». Comme nous l'avons évoqué auparavant[1151], l'administration russe prend néanmoins un certain nombre de mesures incitatives destinées à attirer les marchands étrangers en Crimée, mais la peur que le commerce qui s'y développerait ne se fasse au détriment de Kherson contribue à en faire avorter certaines[1152]. Jean-Louis Van Regemorter résume de la manière suivante la position du commerce en Crimée :

« *Les ports se classaient en fonction de leurs communications avec l'arrière-pays plutôt que des mérites de leur site.* […] *Balaklava et Sébastopol, encerclées par les montagnes, n'exportaient pratiquement rien.* […] *le trafic de la Crimée s'apparentait plutôt au grand cabotage qu'au commerce international*[1153] ».

Considérons maintenant la place de la Crimée en valeur des échanges commerciaux : la péninsule réalise 6,6% des exportations en 1783, et un peu moins de 20% des importations en 1786. Pour ce dernier critère, la part de la Crimée va en diminuant puisqu'en 1805, elle ne réalise plus que 8% des exportations. Même si l'on resserre l'analyse sur un des secteurs phare des exportations russes par les ports méridionaux, à savoir le commerce du blé, là encore, la part de la péninsule reste marginale : alors que la Crimée réalisait environ 12% des exportations de blé sur la période 1814-1820, elle n'est plus concernée que par 1% de ces exportations entre 1856 et 1861[1154].

Dès lors, il apparaît clairement que l'annexion de la Crimée à l'Empire russe constitue une rupture certaine avec la période ottomane qui la précède. Là où les Ottomans avaient en partie réussi à conserver certains éléments du tissu économique hérité de la période italienne, les Russes échouent. Plusieurs raisons expliquent cet échec : au-delà des atermoiements de l'administration russe au sujet de la fonction de ports comme celui de Sébastopol, la volonté de drainer le commerce méridional vers de nouvelles places telles que Kherson et Odessa, l'ouverture à la navigation commerciale de la mer d'Azov, l'exode des populations tatares et l'absence de compensation de cet exode par la colonisation de la péninsule par une main d'œuvre numériquement équivalente, contribuent à la déliquescence du tissu économique de

[1150] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 70.
[1151] Voir le point sur la ville de Kertch dans le chapitre 2.
[1152] Citons par exemple l'oukase du 13 août 1785 qui accorde une franchise de 5 années à tous les ports de la péninsule à compter de 1786. Cette mesure semble n'avoir jamais été suivie des faits. Voir Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire…, op. cit.*, t. 1, p. 71.
[1153] *Ibid*., p. 81.
[1154] *Ibid*., p. 107, 150 et 222.

la Crimée. A l'isolement stratégique, il faut donc ajouter un retrait des grands circuits commerciaux pontiques de la péninsule.

L'administration russe avait d'ailleurs pris préalablement un certain nombre de mesures que l'on peut interpréter comme étant dissuasives vis-à-vis des navires étrangers afin de les éloigner pacifiquement et préventivement du havre de Sébastopol. L'une d'entre elles concernait la quarantaine. Ainsi, dans une lettre datée du 10 Thermidor de l'An XI[1155], le Sous-commissaire Ratez informe l'ambassadeur de France à Constantinople que la durée de la quarantaine à Sébastopol est bien supérieure à celle observée dans les autres ports de Crimée :

« *J'oubliais, citoyen Général, de vous parler d'un fait important. J'ai appris par le Capitaine Mure qu'on ne faisait que vingt-six jours de quarantaine à Odessa : à Caffa c'est la même chose ; tandis qu'ici on fait subir quarante-sept jours* [1156]».

En 1804, un décret impérial proclamé sur la proposition de l'amiral Jean-Baptiste de Traversey, commandant en chef de la flotte de la mer Noire, ferme Sébastopol à toute activité étrangère : seuls les navires de guerre russe sont autorisés à y stationner. Les navires de commerce pouvaient, à titre exceptionnel, y entrer uniquement en cas d'avarie ou si le mauvais temps les y contraignait.

Aussi, la fonction commerciale du port de Sébastopol, un temps envisagée semble-t-il par les dirigeants russes, paraît abandonnée, ou du moins, reléguée au second plan, dès la première moitié des années 1800. La proclamation officielle du statut de port de guerre en 1804 tend à conforter cette hypothèse, qui est corroborée par une lettre adressée par le Sous-commissaire Ratez depuis Sébastopol à l'attention du général Brune, ambassadeur de France à Constantinople, le 10 Nivôse de l'An XII :

« *Le général me fait part de son entretien avec le Chancelier de Russie et me dit que le port de Sevastopol sera fermé à tous les bâtiments marchands - aussitôt le Chancelier de*

[1155] Soit le 29 juillet 1802.

[1156] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, lettre du Sous-commissaire des relations commerciales Ratez au général Brune, ambassadeur de France à Constantinople, 10 Thermidor An XI. Henri Mure d'Azir (1752-1826) est nommé Commissaire général aux relations commerciales en mer Noire en 1802.

l'Empire a donné ordre au gouverneur de Kerson de me recevoir en ma qualité : il paraît qu'ils veulent me faire partir au plutôt [1157]».

La fonction militaire et navale de la cité, affirmée dès 1783 par la création d'un port de guerre, puis confirmée en 1804 par la proclamation de son statut de principale base navale, s'affirme progressivement. Alors qu'en 1786 elle n'abritait qu'un régiment et un bataillon d'infanterie, en 1802, Sébastopol abrite deux régiments d'infanterie ainsi que la 3e Compagnie d'artillerie, ce qui en fait le site le plus militarisé du gouvernement de Tauride[1158].

Les Russes entament la construction de Sébastopol dès la fin des années 1780, et la cité catherinienne devient en quelques années la principale ville de Crimée, et en même temps qu'un port d'armement. Comme nous l'avons évoqué dans la partie consacrée aux ports russes de la Nouvelle-Russie, Sébastopol n'abrite pas de chantiers navals ; le port dispose tout juste de radoubs nécessaires à l'entretien des navires. La flotte est construite à Kherson et Nikolaïev, puis les vaisseaux neufs sont acheminés désarmés vers Sébastopol où ils reçoivent leurs armements. Tandis que sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825), un seul bâtiment, une frégate, est construit à Sébastopol, la cité auguste n'aura fourni à la flotte de la mer Noire, à la veille de la guerre de Crimée, que 4 frégates, 5 corvettes et 6 bricks[1159].

Le port est établi sur la partie méridionale de la grande rade, sur un isthme formé à l'Ouest par la baie de la quarantaine, et à l'Est, par la baie du port. Il s'agit de la rive la plus sinueuse qui est bien moins régulière notamment que la rive Nord. L'isthme, composé d'une colline boisée où sont édifiés les premiers bâtiments, abrite en outre une petite baie supplémentaire, la baie de l'artillerie. Si les Russes choisissent cet emplacement plutôt qu'un autre alors qu'il y a plusieurs baies, c'est parce qu'il offre une position suffisamment surélevée grâce à une colline, et qu'il domine la plus large des baies qui s'ouvrent sur la

[1157] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, lettre du Sous-commissaire des relations commerciales Ratez au général Brune, ambassadeur de France à, 20 Nivôse An XII (20 janvier 1804).

[1158] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 10 : Crimée et Caucase, 1755 – 1824, *Observation sur l'état actuel de la Crimée*, 1786; MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Distribution de l'armée russe en cantonnement*, par la Commission militaire, 3 juillet 1802, [P17250], f. 168.

[1159] Феодосий Федорович Веселаго, *Кратκая история русского флота* (Théodose Fédorovicth Vecelago, *Une brève histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 270.

grande rade d'Akhtiar : cette rade mesure plus de 7 kilomètres de long et sa profondeur autorise des navires de forts tonnage à mouiller jusqu'à « *2 ou 3 toises de la terre* [1160]».

Dès l'année 1784, c'est l'amiral Dmitri Nikolaïevitch Seniavyn, qui supervise les travaux avec l'assistance du contre-amiral McKenzie, après le décès du vice-amiral Klokatchev. Sous sa direction, les Russes poursuivent l'édification du port primitif de Sébastopol. Outre les premiers bâtiments qui voient le jour dans les semaines qui suivent l'arrivée des Russes, ce sont deux chaussées qui sont créées, l'une menant de la maison de l'amiral au havre, et l'autre de cette même maison à la chapelle de Nicolas le Thaumaturge. Les Russes bâtissent également un réfectoire, trois habitations pour des officiers, plusieurs magasins ainsi que des hangars pour les embarcations à proximité de la maison de l'amiral.

Par ailleurs, afin de protéger l'entrée du port, les artilleurs y ont érigé une batterie[1161]. Au mois de novembre 1783, le contre-amiral McKenzie adresse une lettre au Collège de l'Amirauté à Saint-Pétersbourg dans laquelle il dresse un bref rapport sur l'état d'avancement des travaux :

« *Строения для житья штаб- и обер-офицерам светлиц, а нижним чинам казарм и к поклаже материалов, припасов и провианту магазины - некоторые приходят к окончанию, а другие начинаются* [1162]».

Toutefois, outre les premiers bâtiments et les premiers quais qui sont bâtis dès l'arrivée des Russes en 1783 puis après en 1784, l'analyse des documents évoquant Sébastopol au cours des premières années du XIXe siècle laisse transparaître des difficultés dans l'accomplissement des travaux. Les constructions avancent en effet lentement. En 1801, alors que Sébastopol est encore ouvert au commerce maritime, un capitaine français commandant un vaisseau marchand séjourne un mois à Sébastopol. A son retour, il livre ses impressions sur le port au consul de France à Kherson :

[1160] MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*.
[1161] V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol, op. cit.*
[1162] « *Les quartiers des officiers, ceux des sous-officiers et les casernes des officiers de grade encore inférieur, les bâtiments pour le dépôt et les fournitures ainsi que les magasins sont presque terminés, et la construction des autres devraient bientôt débuter* ». N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol, op. cit.*

« Ce port est superbe et vaste et peut contenir des flottes très considérables. Les vaisseaux de ligne mouillent tout près du quai et y sont sans danger. […] Au reste, le port est, quant à présent, dépourvu de bien des choses. On n'y a pas fait encore un arsenal et il faut l'approvisionnement de tout. Entre troupes et habitants, la population peut s'évaluer à 15000 âmes[1163] ».

Ce témoignage corrobore plusieurs éléments. Tout d'abord, la situation exceptionnelle offerte par le site, aussi bien en termes de profondeur pour le mouillage des navires, que la sécurité qu'il offre aux bâtiments qui y relâchent. D'autre part, cette citation nous révèle également toutes les difficultés qu'éprouvent les Russes à aménager le port. Quinze années après sa fondation, Sébastopol, qui à cette date n'a pas encore été officiellement déclaré principal port d'attache de la flotte de la mer Noire, ne dispose toujours pas d'un arsenal, ni d'un fort, qui en est encore au stade du projet[1164]. Comment expliquer ces difficultés ? Il faut d'abord chercher des explications dans la nature même du site. Rappelons-le ici, Sébastopol est isolé. Or, les Russes sont rapidement confrontés à des difficultés liées au manque d'eau potable, car celle consommée à Sébastopol « *est en général saumâtre et désagréable au goût* [1165]». En outre, les quelques arbres qui se trouvaient sur la colline qui accueille les premiers bâtiments sébastopolitains, ainsi que les collines environnantes du fond de la grande rade, sont très vite entièrement abattus pour servir au chantier de la ville et à la construction d'embarcations, si bien que les Russes doivent par la suite acheminer le bois de construction par navires depuis Kherson[1166]. La difficulté d'acheminement du bois peut expliquer en partie les retards accumulés dans la construction des infrastructures élémentaires du port, d'autant plus que l'arrière-pays de Sébastopol est pauvre en forêts comme l'avait décrit le baron de

---

[1163] AN, Fonds Affaires étrangères, Série B III, Consulats, Mémoires et documents, AE BIII 474 : correspondances des agents diplomatiques étrangers en France, affaires consulaires, affaires politiques, course, prises, marine, commerce, douanes, Russie, 1801-1802, *Observations sommaires sur l'état actuel des ports de Cherson et de Sébastopol*.

[1164] « *…qu'on avait le projet de bâtir une forteresse* ». *Ibid*.

[1165] MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*.

[1166] « *Le monticule sur lequel Sébastopol a été bâti était autrefois couvert de bois ; mais on a tellement pris le soin de l'abattre qu'on ne voit pas un seul arbre, en quoi on est obligé de faire venir celui dont on a besoin de plus de trente verstes* » in *Notes sur la Crimée*, MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*. « *Enfin, on a vu arriver dans le Dniepr une embarcation qui vient y charger des bois de construction pour Akhtiar ou le Capitaine de cette embarcation a assuré qu'on allait construire* » *in* AN, Fonds Affaires étrangères, Série B III, Consulats, Mémoires et documents, AE BIII 474 : correspondances des agents diplomatiques étrangers en France, affaires consulaires, affaires politiques, course, prises, marine, commerce, douanes, Russie, 1801-1802, *Observations sommaires sur l'état actuel des ports de Cherson et de Sébastopol*.

Barante[1167]. En outre, le chantier manque de main d'œuvre, et surtout de main d'œuvre confirmée et talentueuse, manque souligné dans ce témoignage laissé sur la ville vers 1806 :

« *La population de Sébastopol est peu considérable : quelques familles grecques, un médiocre nombre de juifs et d'officiers réformés la composent ; il n'y a pas un seul artisan. C'est dans les corps de troupe soit de terre, soit de mer, qu'il faut chercher ceux dont on a besoin pour la menuiserie, la serrurerie etc* [1168]».

Enfin, les désaccords entre les officiers sur place ainsi que la mauvaise gestion des fonds attribués par l'Empire pour les constructions expliquent également la lenteur des constructions. Dès 1785, le contre-amiral McKenzie, qui dirige les toutes premières constructions sur le site d'Akhtiar, est ainsi accusé d'utilisation abusive des fonds. Il est poursuivi et traduit en justice avant de mourir à Sébastopol quelques mois plus tard, en janvier 1786[1169]. En 1787, Catherine la Grande répond à l'invitation du prince Potemkine qui l'invite à se rendre dans ses nouvelles possessions méridionales. L'impératrice quitte Saint-Pétersbourg au début de l'année 1787 pour s'embarquer sur le Dniepr qu'elle descend jusqu'en Nouvelle-Russie. Au cours de son périple, elle est accompagnée par l'empereur du Saint-Empire Romain Germanique Joseph II et par le roi de Pologne, Stanislas-Auguste[1170]. Catherine II et le souverain autrichien visitent les chantiers navals de Kherson, et en l'honneur de son invité, un navire de premier rang de 80 canons est mis à l'eau avec le nom *Joseph II*. Il s'agit alors d'un des plus imposants vaisseaux en service dans la flotte russe de la mer Noire, et du premier navire à mettre en œuvre 80 canons, la marine russe étant alors plutôt habituée dans les eaux méridionales aux bâtiments de premier rang de 74 pièces[1171]. L'Impératrice vient contempler les travaux entrepris sous son impulsion, travaux pour lesquels elle mobilise

[1167] Baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840*, *op. cit.*, p. 241.
[1168] MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*.
[1169] V. N. Goudkine-Vassiliev, *Documents attestant de la création de la flotte de la mer Noire et de la base de Sébastopol*, *op. cit.*
[1170] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 590. Le diplomate de Saxe et biographe de Potemkine, Adolf von Helbig, laisse un récit de ce voyage de l'impératrice dans le Sud de la Russie qu'il dépeint comme organisé de toute pièce par Potemkine qui aurait fait fabriqué des villages factices plantés dans la steppe afin de satisfaire la volonté de l'impératrice sur le développement de ses provinces. De cette description est née une description : les « villages Potemkine ».
[1171] Voir dans la partie II la section consacrée à l'œuvre de Catherine II dans la création de la flotte de la mer Noire.

des sommes colossales : à la fin des années 1780, l'Empire russe a investi 4 millions de roubles pour construire la base navale de Sébastopol[1172].

Vers 1803, la cité auguste commence à acquérir les traits de la ville impériale voulue par Catherine II : l'architecture de la cité se révèle avec l'aménagement d'une rue principale qui mène au sommet de la colline et sur laquelle sont édifiés les principaux bâtiments. « *Le palais de l'impératrice, l'amirauté, le marché et les plus belles maisons* [1173]» sont ainsi édifiées le long de cette artère principale qui monte depuis l'entrée du port jusqu'en haut de la colline. Trois ans plus tard, vers 1806, les travaux ont encore avancé : outre les casernes et l'Amirauté, un hôpital a vu le jour. Toutefois, il manque encore un bâtiment essentiel à tout port de guerre : un arsenal. Le bâtiment qui en fait alors office ressemble encore à « *une espèce de dépôt d'artillerie sans aucun édifice*[1174] ». Le port est en outre doté d'un lazaret, de quelques magasins et d'un édifice réservé aux fonctionnaires, que les Russes ont installé sur la baie de la quarantaine, à un peu moins de 4 kilomètres à l'Ouest de la baie du Sud.

Nous pouvons nous forger une idée de ce à quoi pouvait ressembler Sébastopol dans la première moitié du XIXe siècle en nous arrêtant sur ces lignes extraites d'une lettre datée du 25 juin 1830 envoyée par le consul de France à Odessa au comte Guilleminot qui occupe alors le poste d'ambassadeur de France à Constantinople :

« *Sébastopol séjour ordinaire de la flotte de la mer Noire n'est presque peuplée que par les marins de cette flotte, les employés et ouvriers de la marine, et par leurs familles, il s'y trouve encore environ deux mille forçats employés aux travaux les plus pénibles de l'arsenal. Toute cette population qui ne s'élève pas à moins de vingt mille âmes vit au jour le jour…* [1175]».

Comme nous l'avons évoqué auparavant, le destin militaire de Sébastopol semble définitivement arrêté en 1804. Cette année-là, les autorités russes prennent deux décisions importantes : Sébastopol est déclaré base navale principale de la flotte de la mer Noire, et, sur

[1172] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power,…*, *op. cit.*, p. 73.
[1173] MAE, CADC, Mémoires et Document, Russie, vol. 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, *Notes et observations sur le commerce et les manufactures. Le régime intérieur d'une partie de la Russie, et sur les villes et ports de la mer Noire et de la mer d'Asoff*, par Paultre, 18 juin 1803, [P18040], f. 271.
[1174] MAE, CADN, Fond Constantinople, Ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Sébastopol, 1802-1804, *Notes sur la Crimée*.
[1175] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie, Odessa, 1830-1834, lettre du consul de France à Odessa au comte Guilleminot, ambassadeur de France à Constantinople, 25 juin 1830.

la vive recommandation du marquis de Traversey, alors commandant en chef de la flotte et des ports de la mer Noire, le port est fermé à toute activité maritime étrangère. Le marquis espère ainsi limiter l'espionnage actif mené par les Français et les Britanniques dans la région. Lorsque l'on consulte les rapports envoyés par le sous-commissaire Ratez, il est aisé de comprendre que l'amiral Jean-Baptiste de Traversey avait de fait vu juste. Ces mesures contrastent fortement avec celles adoptées par l'impératrice en 1784, et notamment avec l'oukase du 22 février 1784 qui autorisait les ressortissants de tous les Etats amis de la Russie à s'installer notamment à Sébastopol pour une durée illimitée, d'y bénéficier comme hôtes des mêmes droits qu'à Saint-Pétersbourg et même de prendre temporairement la nationalité russe à laquelle ils pouvaient renoncer à leur convenance. La vocation militaire du port s'accentue encore lorsque les berges de Sébastopol s'hérissent d'ouvrages défensifs : entre 1814 et 1827, l'Empire russe dépense près de 456 000 roubles pour y ériger un fort, deux redoutes et 14 batteries[1176]. Auparavant, le duc de Richelieu, lorsqu'il occupe le poste de Gouverneur général de la Nouvelle-Russie, fait ériger un fort sur la rive Nord de la grande baie. Sous le règne d'Alexandre Ier, la ville acquiert de nombreuses infrastructures militaires : un arsenal, des logements pour les officiers de la Marine, des logements pour les matelots, des hôpitaux, des magasins et des casernes, tous construits sur la rive Sud de la grande baie[1177]. En 1830, près de 2 000 forçats sont employés sur le chantier de la ville qui compte à cette date 20 000 habitants[1178].

C'est cependant l'amiral Mikhaïl Petrovitch Lazarev qui, en tant que commandant en chef de la flotte de la mer Noire entre 1833 et 1851, contribue le plus au développement de Sébastopol. Il apporte à Sébastopol l'essentiel de ses installations portuaires en faisant ériger des batteries côtières, des magasins et des ateliers, en fondant la bibliothèque navale et en bâtissant l'Amirauté[1179]. Nous avons évoqué à propos de Nikolaïev, la rivalité larvée qui oppose les deux cités. Nikolaïev avait trouvé son protecteur en la personne de l'amiral Greig qui souhaitait que l'Amirauté soit maintenue en ses murs, contre l'avis de Nicolas Ier. Suite à ce désaccord, l'amiral Greig est remplacé par l'amiral Lazarev qui met en œuvre le transfert de l'Amirauté depuis Nikolaïev vers Sébastopol. Au-delà de la simple concurrence entre deux cités à vocation militaire, il existe un intérêt profondément stratégique à cette manœuvre comme le laisse entendre le consul de France en poste à Odessa en 1833 :

[1176] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power,…, op. cit.*, p. 73.
[1177] Marquis de Castelnau, *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie, op. cit.*, pp. 192-193.
[1178] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 2, Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 25 juin 1830, f. 1.
[1179] Site officiel de la flotte de la mer Noire, art. « Lazarev ».

« *Ce changement de siège de l'amirauté semble digne d'être signalé en ce qu'il paraît renfermer un but politique : la domination de la mer Noire. Les retards éprouvés dans l'armement* (…) *ont fait acquérir la conviction des entraves et des longueurs qu'éprouve l'exécution des ordres donnés par l'amirauté de Nikolaïev à celle de Sébastopol. On a compris l'avantage de la centralisation des diverses branches de ces administrations en une seule et de la réunion des autorités en un seul point.* […] *A l'avantage de la célérité à déployer en cas de besoin les forces dans toute la mer Noire, se joint celui de la promptitude des communications* (…) [1180]».

Alors qu'une forme d'équilibre avait été recherchée jusqu'aux années 1830 dans les fonctions attribuées d'une part à Nikolaïev et d'autre part à Sébastopol, les fonctions névralgiques de la flotte russe de la mer Noire se concentrent davantage sur la cité auguste à partir de la seconde moitié des années 1830. Tandis que la rive droite de la baie principale abrite la ville qui s'est formée le long de la baie du Sud, l'Amirauté et les principales infrastructures portuaires (magasins, ateliers, casernes, radoubs), la rive gauche reçoit les installations défensives. Au cours des années 1830, l'amiral Lazarev s'emploie à fortifier la place en en protégeant les approches par la mer, mais aussi en la dotant de fortifications susceptibles de la prémunir d'une attaque par la terre. Le consul de France en poste à Odessa note ainsi au printemps 1836 que près de 3 000 hommes travaillent à ériger les défenses de la ville, et d'ajouter qu' « *elle est dans un état de défense respectable du côté de la mer, mais qu'elle pourrait être encore en ce moment attaquée avec succès par terre* [1181]». Les travaux semblent néanmoins avancer lentement. En 1845, le consul de France en poste à Tiflis confirme en effet que le chantier entrepris par l'amiral Lazarev afin de fortifier la place est encore loin d'être achevé :

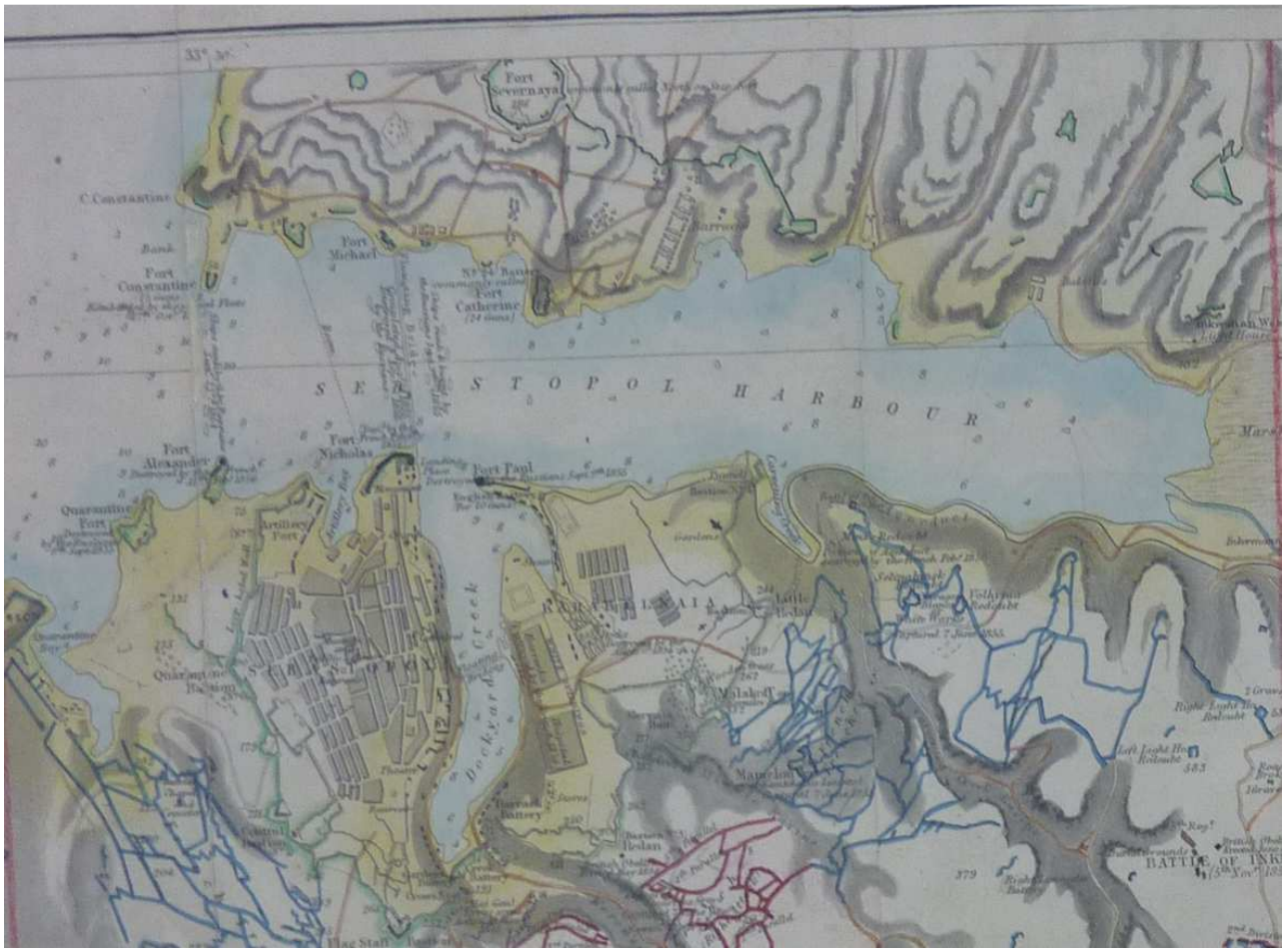
« *Après la rade magnifique naturelle d'un port qui dans son plus grand diamètre a une lieue de longueur, la première chose qui frappe l'attention, c'est la date toute récente de presque tous les grands travaux, dont plusieurs tels que ceux redoutes et des forts sont encore inachevés* [1182]».

[1180] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 2, Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 2 août 1833, f. 59.
[1181] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 2, Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 14 mars 1836, f. 173.
[1182] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : Tiflis, vol. 2, 1844-1849, lettre du consul de France à Odessa, 26 octobre 1845, f. 58.

A cette date, Sébastopol est défendue par 5 forts, et l'enceinte fortifiée destinée à prémunir la cité contre une attaque terrestre n'est encore qu'au stade de projet[1183]. Cependant, au cours des années 1840, la cité catherinienne reçoit d'autres édifices, comme la cathédrale Petropavlovski en 1843, ainsi que de nouvelles infrastructures navales, comme le quai du comte (Графская пристань) en 1846[1184].

[1183] *Ibid*., f. 59.
[1184] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit*., art. « Sébastopol », p. 554.

Plan de Sébastopol lors de la guerre de Crimée



Source : NAK, Maps and plans extracted to flat storage from records of the War Office, MPH 1/427: Ukraine, Crimea, "Map of Sebastopol and Surrounding Country. Shewing the Russian defences, positions of the Allied armies, and their trenches, together with the British military & naval burial grounds ...". Also shows bays, soundings, rivers, railways. Reference table; table of dates of principal events during war with Russia; table of distances; notes on electric telegraph, Balaklava railway and Sebastopol docks, *map of Sevastopol and surrounding country*, 1857.

L'amiral Lazarev est celui qui fournit à Sébastopol l'essentiel de ses infrastructures défensives. Lorsque la cité est plongée dans la guerre de Crimée, elle est défendue par sept forts principaux : quatre sur la rive Nord, non urbanisée, et trois sur la rive Sud. Au nord, les forts Constantin, Michel et Catherine couvrent la baie principale depuis les berges, tandis qu'un imposant ouvrage défensif, le fort du Nord, surplombe la grande baie, et est relié à Simféropol par une chaussée. Au sud, les forts Alexandre, Nicolas et Paul couvrent la ville et la baie. A cela s'ajoutent de nombreuses batteries et autres redoutes[1185]. Toutefois, lorsque la ville est assiégée par les armées coalisées lors de la guerre d'Orient, le chemin de fer qui relie

[1185] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38, Caucase : 1836-1856, *Notes sur les provinces caucasiennes et sur les côtes de la mer Noire*, 1854, [P08314].

la Crimée au réseau ferré russe s'arrête à Simféropol. Les Russes ont ensuite aménagé une chaussée qui parcourt les 60 km restants pour relier cette dernière ville à Sébastopol. Toutefois, l'isolement dans laquelle cité auguste se trouve alors par rapport au cœur de l'Empire a contribué à la victoire des armées coalisées lors du siège de la ville en rallongeant le délai nécessaire aux troupes russes pour rejoindre le théâtre des opérations. Outre les troupes combattantes et les matelots, la population de la cité s'élève à la veille de la guerre à environ 40 000 personnes, principalement des fonctionnaires, des officiers et des employés qui travaillent grâce aux activités induites par la présence massive de la Marine[1186].

2) De l'abandon à la réhabilitation, la lente résurrection de Sébastopol au lendemain de la guerre de Crimée (1856-1917)

Les conséquences de la Guerre de Crimée bouleversent non seulement la géopolitique pontique, mais contraignent également la Russie à reconsidérer sa place dans l'espace méditerranéen[1187]. La mer Noire est neutralisée aux termes du traité de Paris (art. 11), et tous les arsenaux et fortifications construits sur son littoral doivent être abattus (art. 13) : Sébastopol, en tant que principal port d'armement de la flotte de la mer Noire perd ainsi sa fonction principale. L'avenir de la cité, dont toute la structure avait été pensée et agencée selon une logique militaire, semble compromis. Lorsqu'il visite Sébastopol au début de l'été 1858, le consul de France en poste à Odessa dresse un tableau de la ville qui laisse une impression de désolation :

« *L'excursion que j'ai faite m'a convaincu de la fausseté des bruits qui ont couru à diverses reprises sur les tentatives de reconstruction de Sébastopol comme forteresse maritime. Tout y est à peu de choses près dans le même état qu'au départ des armées alliées. On ne voit partout que des ruines, c'est le tableau de la désolation la plus complète que l'imagination puisse se représenter* (…)*, et l'on se demande où trouvent un abri les rares habitants que l'on rencontre de temps à autre dans les ruines* [1188]».

[1186] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 5, Moscou Odessa, Riga, Tiflis, 1856 – 1861, lettre du consul de France en poste à Odessa, 5 juillet 1858, f. 107.
[1187] En ce qui concerne les conséquences de la guerre de Crimée, voir dans le second chapitre de la Partie II les activités de la Marine russe sous le règne d'Alexandre II.
[1188] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 5, Moscou Odessa, Riga, Tiflis, 1856 – 1861, lettre du consul de France en poste à Odessa, 5 juillet 1858, f. 107.

Amputé de sa vocation militaire, le port de Sébastopol est pressenti par le gouvernement russe pour recevoir des activités commerciales. Une compagnie de commerce maritime russe, la Compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce, est fondée dès 1857 afin de conserver une activité maritime même minimale en mer Noire, ainsi que pour maintenir l'entrainement des matelots russes désormais privés de navires de guerre[1189]. Tandis que son siège est implanté à Odessa, ses infrastructures navales sont localisées à Sébastopol. En 1858, elle dispose de trente-cinq vapeurs et exploite déjà douze lignes intérieures et extérieures à l'espace pontique[1190]. Toutefois, le port de Sébastopol demeure fermé au commerce étranger ; seul le cabotage et les paquebots de la Compagnie russe de commerce sont autorisés, ce qui tend à freiner le développement d'une activité commerciale sébastopolitaine, si tant est qu'elle ait été effectivement voulue par le gouvernement russe[1191].

Toutefois, les sommes considérables qui seraient nécessaires au redressement de la cité ne sont pas mobilisées par Saint-Pétersbourg qui maintient en outre un amiral au poste de commandant de la place. Cette charge, qui relève plus d'un poste honorifique, ainsi que l'absence de tout projet de reconversion de la cité confirment le rôle éminemment stratégique et militaire de la place de Sébastopol. Le développement de la cité en tant que nouveau pôle commercial impliquerait de mettre considérablement en valeur la Crimée en y construisant notamment un réseau routier et ferré qui la mette à meilleure distance des zones productives de Nouvelle-Russie, et qui la rapprocherait du cœur économique de l'Empire. Or, une telle entreprise, si tant est qu'elle puisse rencontrer le succès en l'absence d'un tissu marchand suffisamment dynamique, compromettrait les autres pôles de la mer d'Azov et d'Odessa.

En 1863, la ville est encore un vaste champ de ruines où errent les quelques habitants, comme le laisse entendre cette lettre du consul de France en poste à Odessa :

« *Quant à la ville elle-même,* (…) *c'est toujours un monument de ruines. A peine quelques maisons ont été reconstruites. Il y a encore un peu de mouvement dans le bas de la ville, où la portion active de cette population si clairsemée habite toujours les baraques en*

[1189] Cette compagnie est souvent désignée sous ses initiales russes : РОПиТ, pour Русского Общества Пароходства и Торговли.
[1190] Jean-Louis van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861, op. cit.*, t. 2, p. 403.
[1191] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 5, Moscou Odessa, Riga, Tiflis, 1856 – 1861, lettre du consul de France en poste à Odessa, 5 juillet 1858, f. 112.

bois laissées par nos soldats ; mais dans tous les hauts quartiers silencieux et déserts, l'on se croirait assez exactement au milieu des rues de Pompéi [1192]».

Toutefois, à compter de cette date, il semblerait que le gouvernement russe envisage de donner toutes ses chances au développement d'un port de commerce à Sébastopol. Un certain nombre de mesures sont ainsi prises en ce sens : le gouvernement fait implanter des douanes à Sébastopol en 1863[1193]. La réalisation d'études pour construire une ligne de chemins de fer reliant Sébastopol à Moscou est en outre confiée à une société anglaise. Par ailleurs, les cales de construction de la flotte sont reconverties pour le service de la marine marchande et il est même envisagé de faire de Sébastopol un port franc[1194]. Cette série d'initiatives, même tardives, semble être un pas supplémentaire en direction du relèvement de la cité par le biais d'une l'activité commerciale même restreinte. En 1871, la Russie se libère unilatéralement des contraintes de neutralité du traité de Paris et recouvre le droit d'entretenir une flotte de guerre en mer Noire et de construire des fortifications et des arsenaux. Cependant, les conséquences du traumatisme occasionné par la défaite de Crimée affectent en profondeur le schéma naval pontique russe : l'essentiel des fonctions militaires ont été transférées vers Nikolaïev, Sébastopol reste officiellement en retrait de la réactivation des activités militaires jusque dans les années 1890[1195].

La reprise des activités navales à Sébastopol s'amorce progressivement à partir des années 1870. En 1875, une ligne de chemin de fer arrive enfin jusqu'à la cité auguste, l'insérant pleinement dans le réseau ferré de l'Empire[1196]. Cependant, la résurrection est longue, et encore au moment de la guerre russo-turque de 1877-1878, Sébastopol conserve l'apparence qu'elle avait au début des années 1860, à savoir celle d'une cité en ruine, à la grandeur déchue. Au cours des années 1880, la ville se transforme en un vaste chantier. L'attaché militaire britannique en poste à Saint-Pétersbourg se rend à Sébastopol en 1888 puis encore en 1889 afin d'observer l'évolution des travaux. Voici les impressions qu'il livre au *Foreign Office*:

[1192] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 7, Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France en poste à Odessa, 4 juin 1863, f. 117.
[1193] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit.*, art. « Sébastopol », p. 554.
[1194] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie : vol. 7, Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France en poste à Odessa, 1er septembre 1863, f. 165.
[1195] Voir la section consacrée à Nikolaïev dans le chapitre 1 de la présente partie.
[1196] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit.*, art. « Sébastopol », p. 554.

"At Sevastopol no changes were to be noticed in the fortifications or armaments, as far as I could judge. […] *The building of barracks at Sevastopol is being actively pushed on.*

Since my last visit, five large blocks of building have been completed in the Naval Hospital, while two blocks of the old Naval Barracks which were then under restoration are now fit for occupation.

[…]

At the eastern extremity of the great harbour on the north side, near the place indicated in my previous Report, one large magazine has been completed, while two others are in process of construction[1197]*"*.

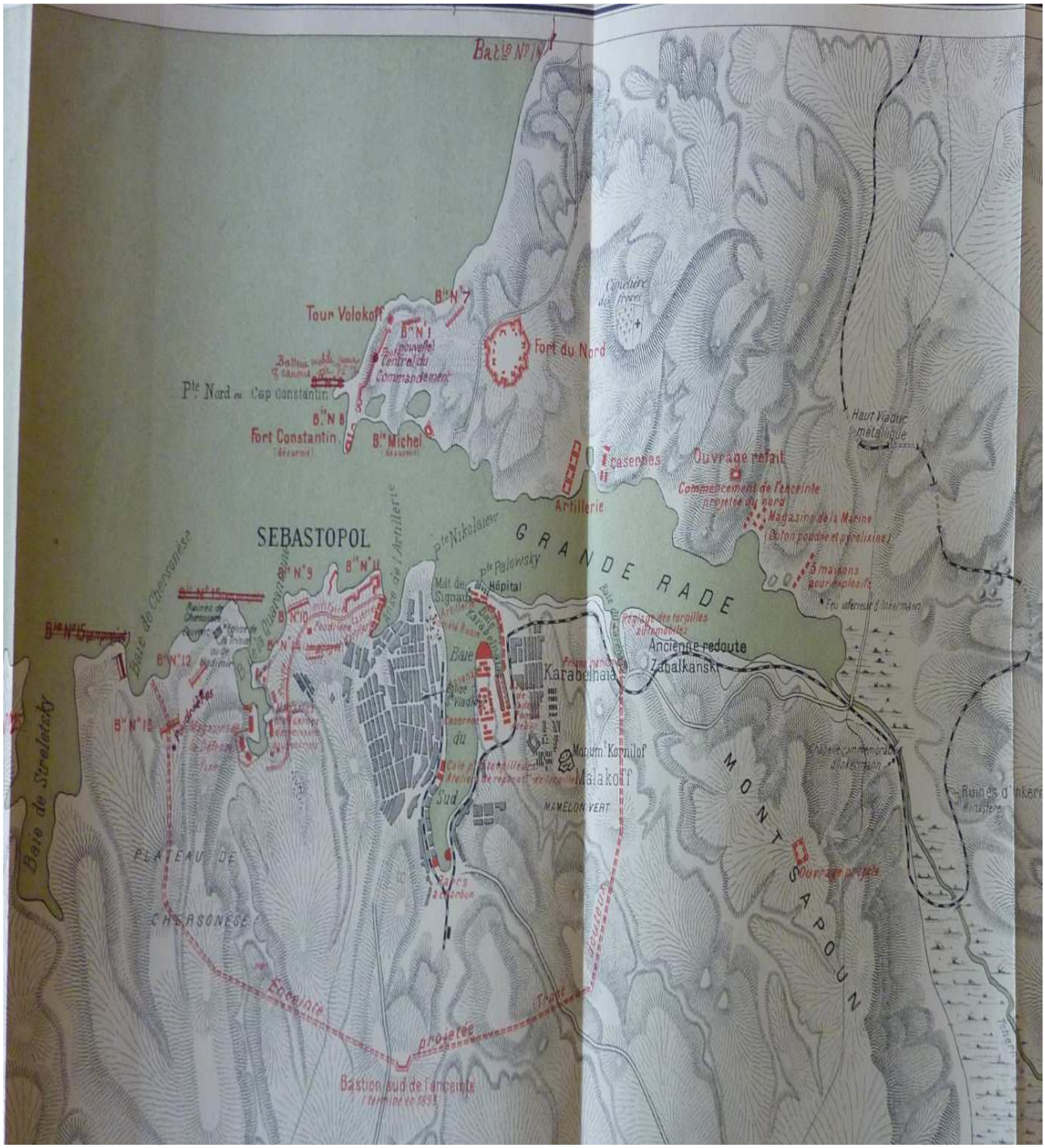
En 1890, Sébastopol est classée forteresse de 3e classe, et elle n'est encore qu'une forteresse de 2e classe en 1897, ce qui la positionne au même rang stratégique que la forteresse de Kertch[1198]. Les activités commerciales qui avaient pu se développer à Sébastopol sont transférées sur Théodosie qui devient la principale place marchande criméenne. Le bilan de l'expérience commerciale sébastopolitaine semble fortement mitigé. Le consul de France note en 1895 que, outre le fait qu' « *il n'y a pas, à vrai dire d'industrie proprement dite en Crimée* », les transactions commerciales s'y trouvent dans un état de stagnation[1199]. En revanche, dès 1897, la fonction militaire de Sébastopol semble s'être clairement réaffirmée à travers notamment le rééquilibrage des compétences au détriment de Nikolaïev qui cesse alors d'être la première place navale pontique russe, place qu'elle occupe depuis les années 1860. L'introduction du cuirassé dans la Marine russe rendait en effet improbable l'option de faire de Nikolaïev la principale base navale russe dans le bassin pontique en raison du peu de profondeur que présente l'embouchure du Dniepr au niveau d'Otchakov. En revanche, le port en eau profonde de Sébastopol se prête tout à fait à l'accueil de ces bâtiments modernes auxquels s'ajoutent bientôt les *dreadnoughts* et les sous-marins[1200]. A la fin des années 1890, la cité auguste redevient la principale place militarisée de l'Empire russe en mer Noire, avec

[1197] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 418/17 : *Report by Colonel Herbert, Military Attaché at St Petersburgh, of a Visit to the Caucasus and the Crimea*, 7 novembre 1889, p. 4.
[1198] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit.*, art. « Sébastopol », p. 554 ; SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, *Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches*, 2e volume, p. 4.
[1199] MAE, CADC, Correspondance consulaire et commerciale, 1793-1901 : Odessa, 1888-1895, lettre du consul de France en poste à Odessa, 27 mars 1895, f. 388 et f. 396.
[1200] Rappelons ici que le port de Sébastopol présente une profondeur de 10 à 18 mètres. Pour la composition de la flotte de la mer Noire et les spécificités de chacun des types de bâtiments cités, voir dans le premier chapitre de la Partie II, la section consacrée à l'activité des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire sous le règne de Nicolas II.

un régiment d'infanterie (5 bataillons), deux bataillons d'artillerie (4 compagnies), 3 compagnies du génie (deux compagnies de sapeurs et une compagnie de torpilleurs-mineurs) et un colombier militaire, soit un total d'environ 8 300 hommes[1201]. En 1897, le gouvernement russe rachète les chantiers de la Compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce qu'il avait largement subventionnée depuis sa création en 1857. Ces chantiers sont alors les plus dynamiques de la mer Noire, et ont notamment construit les premiers cuirassés russes de plus de 10 000 tonnes comme le *Saint-Georges le Victorieux* et le *Tchesmé*. Les travaux de fortification de Sébastopol se poursuivent encore à la fin des années 1890 : le gouvernement russe projette de faire de la cité un camp retranché, protégé par une enceinte terrestre de 12 kilomètres de long, ainsi que des forts lourdement armés. La stratégie de la forteresse imprenable qui a pourtant échoué lors de la guerre d'Orient est donc remise en œuvre en cette fin de XIXe siècle[1202]. La réactivation des activités liées à la Marine de guerre favorise également le peuplement de la cité dont la population s'élève, en 1897, à 54 000 habitants[1203].

[1201] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939) : BB7 40, *Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches*, 2e volume, 1897, p. 5.
[1202] *Ibid*., p. 40 & 45.
[1203] О. П. Ткач (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire de Russie*, XVIIIe-XIXe siècles), *op. cit*., art. « Sébastopol », p. 554.

Sébastopol et ses défenses en 1897



Source : SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 40 : *Défense des côtes de la Russie, mer Noire, textes et planches*, 1897.

Comme nous pouvons le distinguer en rouge sur la carte ci-dessus, l'Empire russe entend protéger les approches méridionales de la cité en y érigeant un mur d'enceinte, afin d'éviter de subir de nouveau une attaque par ce flanc, comme cela s'était produit lors de la

guerre de Crimée. En 1913, les travaux de construction d'une ligne de défense reliant Balaklava et la baie Strelski (complétement à gauche sur le plan) ne sont pas encore achevés, mais sont néanmoins « *poussés avec la plus grande activité* [1204]». Par ailleurs, la rive Nord de la baie principale se caractérise toujours par une surabondance d'ouvrages défensifs (forts et batteries), tout comme l'entrée de la baie. Nous pouvons nettement distinguer, à l'Est de la ville, le chemin de fer qui serpente entre les collines de la rive Nord avant de desservir la rive opposée et la baie du Sud. Dès 1895, le gouvernement russe investit 21 000 roubles dans un projet de construction d'une dérivation du chemin de fers de 4 verstes, soit un peu plus de 4 km, en direction des forts de la rive Nord[1205]. En outre, les batteries et les forts sont équipés dès le début des années 1900 de leur propre système télégraphique sans fil afin de pouvoir coordonner leurs tirs[1206].

A la veille de la Première guerre mondiale, la résurrection des fonctions militaires et navales de Sébastopol semble achevée, et la cité a retrouvé son statut de principale base navale et de port d'armement de la flotte de la mer Noire. Sébastopol dispose de deux grands bassins pour les radoubs : l'un de 189 mètres sur 26 mètres, avec 10 mètres de fond (bassin Alexandrovski), et le second, de 147 mètres de longs sur 26 mètres de large, avec 8 mètres de fond (bassin Alexeïevski). Il est doté en outre de vastes ateliers très bien équipés, et atteint le même rang stratégique que son alter ego septentrional, le port de Cronstadt, en devenant un port de 1ere classe[1207].

***

Lorsqu'elle fonde Akhtiar en juin 1783, Catherine II offre à la Marine russe son plus beau port. Devenue Sébastopol au mois de février 1784, la cité acquiert une fonction non seulement militaire, mais au-delà, elle devient la dépositaire du volet méridional du projet petrovien de désenclavement de l'Empire russe. Sébastopol, la « cité glorieuse », symbolise

[1204] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin d'information de l'EMG*, 7 juin 1913.
[1205] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1497: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum,Taganrog, Vice Consuls at Sebastopol, 1895, lettre du consul général britannique en poste à Odessa, 16 octobre 1895, f. 123.
[1206] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1689: Consuls General at Odessa, 1904, lettre du consul général britannique en poste à Odessa, 14 juillet 1904, f. 155.
[1207] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 122 : Renseignements divers sur la marine russe. Correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913, « Les ports de guerre russes », *Etudes maritimes et économiques*, septembre 1913, pp. 133-134 et p. 136.

jusque dans son nom d'inspiration gréco-hellénique, les aspirations méditerranéennes de la Russie impériale. Cette citadelle navale doit bientôt abriter la flotte russe qui doit initier la mise en œuvre du Projet grec catherinien à travers la prise de Tsarograd. La fonction de Sébastopol est d'emblée intimement liée à celle de la seconde grande flotte russe : la cité auguste devient deux décennies après sa fondation le principal port d'attache de la Marine de guerre russe dans le bassin pontique. Les tentatives de faire cohabiter au sein du même site pendant les années 1790 les fonctions commerciales et militaires se sont avérées vaines ; située à l'extrémité Sud-ouest de la Crimée, Sébastopol apparaît certes comme un excellent port, mais comme isolé des zones productives et des réseaux marchands de la Nouvelle-Russie. La cité auguste puise son rayonnement dans sa fonction militaire. Véritable port bicéphale, Sébastopol regarde à la fois vers Tsarograd, et au-delà, vers la Méditerranée, comme autant d'objectifs stratégiques à atteindre, et vers les contrées méridionales de l'Empire que la citadelle et sa flotte verrouillent. Au cours de la première moitié du XIXe siècle, la citadelle se hérisse de défenses : la puissance continentale fortifie son flanc méridional derrière ses créneaux sébastopolitains, contribuant à accentuer la dimension hautement stratégique de la place, dimension qu'elle possède déjà étant donnée de sa situation au cœur du bassin pontique.

La guerre de Crimée traumatise la cité auguste dont la résurrection dure presqu'un demi-siècle. Le sort de la cité est en question au lendemain de la guerre d'Orient : quel rôle Sébastopol peut-elle désormais jouer, sa fonction première de place militaire et navale lui ayant été ôtée par les clauses de neutralité du traité de 1856 ? Même lorsque la Russie récupère en1871 son droit d'entretenir une flotte de guerre en mer Noire, le sort de la cité semble toujours en suspens. Il faut attendre le règne d'Alexandre III (1881-1894), mais surtout, celui de l'autocrate Nicolas II (1894-1917) pour voir le phœnix renaître de ses cendres, et la cité auguste réhabilitée dans ses fonctions de « Cronstadt méridionale ».

Conclusion du chapitre 3

Le port de Sébastopol est érigé sur l'un des meilleurs sites maritimes de l'espace pontique, et probablement de l'espace méditerranéen. Lorsque l'Empire russe y implante sa principale base navale en mer Noire, elle y acquiert son premier port pontique praticable toute l'année dans la mesure où les eaux de Sébastopol ne sont jamais prises par les glaces, comme c'est le cas à Kherson ou dans les ports de la mer d'Azov. Nous avons démontré au cours des pages précédentes la supériorité stratégique qu'apporte au niveau régional la possession de la péninsule de Crimée. Située à l'extrémité Sud-ouest de la Crimée, presqu'au centre géographique de la mer Noire, Sébastopol accroît encore ce potentiel, en s'érigeant comme une position idéale pour opérer le long des côtes du Pont-Euxin. En en faisant officiellement en 1804 la principale base navale de la flotte de la mer Noire, Alexandre Ier lie un peu plus l'identité de la cité auguste à celui de la flotte russe, une identité pourtant déjà fortement imprégnée de l'élément naval : la création de la flotte de la mer Noire est directement liée à la prise du site d'Akhtiar par la flottille d'Azov au mois de mai 1783.

Plus qu'une ville, Sébastopol est avant tout un projet impérial. A travers sa fondation, l'Empire russe brise un peu plus son complexe d'obsidionalité, et si la cité catherinienne symbolise à la fois une forme d'achèvement dans l'expansion de la Russie vers le sud, sa fondation marque également la première étape d'un projet encore plus ambitieux, celui d'enraciner la présence russe en Méditerranée à travers la prise de Tsarograd. En ce sens, Sébastopol, en tant que cité porteuse du projet pétrovien d'apporter à l'Empire russe une dimension méditerranéenne, projet concrétisé par Catherine II, cristallise l'identité russe dans la mer Noire en cette fin de XVIIIe siècle. Citadelle navale reflet des ambitions méditerranéennes des tsars, Sébastopol traduit également la posture stratégique adoptée dès la fin du XVIIIe siècle par l'Empire russe dans le bassin pontique. La Russie se substitue à l'Empire ottoman en tant que maître de la mer Noire, et en établissant sa domination politico-stratégique sur le bassin pontique dès la fin des années 1790, elle adopte une posture stratégique défensive qui doit lui permettre de conserver cet avantage. Sébastopol devient au cours de la première moitié du XIXe siècle un symbole de cette posture défensive, en s'hérissant de forts et de redoutes alors même que la flotte ottomane, détruite à Navarin en 1827, n'est de toute façon plus de taille à affronter la flotte russe qui jouit par ailleurs d'une aura d'invincibilité. Cette posture défensive adoptée par l'Empire russe dans la région pontique traduit les hésitations de la puissance continentale face au défi géopolitique que

représente la saisie des Détroits. De base de départ pour la conquête de Tsarograd, Sébastopol devient au cours de la première moitié du XIXe siècle le verrou méridional de la Russie. Tel l'aigle bicéphale des armes des tsars, la cité auguste regarde au-delà de Constantinople vers la Méditerranée, tout en regardant vers les terres de la Nouvelle-Russie qu'elle entend protéger grâce à sa flotte. Cette posture défensive n'est toutefois pas seulement dictée par les atermoiements maritimes d'une puissance continentale soucieuse de préserver sa position d'hégémonie politico-militaire régionale. Si Sébastopol apparaît comme une citadelle maritime puissamment fortifiée à la veille de la guerre de Crimée, elle n'en demeure pas moins profondément isolée du reste de l'Empire. La profondeur stratégique dont dispose la Russie, si elle constitue l'une de ses meilleures alliées en période d'invasion (1812 ; 1941), devient un inconvénient stratégique majeur lorsque l'armée russe doit aller opérer en périphérie de l'Empire (Crimée 1856, Port-Arthur 1904). Sébastopol apparaît comme un îlot russe aux confins méridionaux de la Russie, séparé du cœur de l'Empire par un désert géographique et humain, et, plus grave encore, isolé du réseau ferré impérial jusqu'en 1875. Les lignes de communication stratégiques sont considérables, plus de 1 200 km entre Moscou et Sébastopol, et les renforts envoyés pour tenter de briser le siège de Sébastopol lors de la guerre de Crimée ne peuvent rivaliser de rapidité avec l'avènement de la vapeur qui permet aux armées coalisées d'acheminer troupes, vivres et matériel vers la Crimée en seulement trois semaines.

Toutefois, même si la défaite de 1856 traumatise Sébastopol au point de compromettre sa fonction même de port militaire au cours des années 1860 et 1870, l'Empire russe, régénère la cité auguste dès les années 1880 afin de la réhabiliter dans son statut de principale base navale russe de la mer Noire. Le régime soviétique, loin de bousculer le schéma naval pontique global, conserve même le nom de Sébastopol qui demeure également le port d'attache de la Flotte soviétique de la mer Noire jusqu'en 1991.

Conclusion de la partie I

L'objectif de cette première partie était d'introduire la cadre spatial qui sert de théâtre à l'irruption de la Russie dans l'espace méditerranéen : la Nouvelle-Russie et la Crimée. L'étude de Sébastopol dans notre troisième chapitre nous a ensuite permis d'aborder le volet naval et stratégique de cette présence russe en mer Noire.

En étudiant d'abord la Nouvelle-Russie, puis en nous intéressant à la Crimée avant de faire porter notre analyse sur Sébastopol, nous avons mis en évidence le schéma naval russe pontique. Ce schéma naval regroupe globalement deux dimensions, l'une commerciale et la seconde militaire, qui reposent sur un certain nombre de déterminants que nous avons mis en évidence. Tout d'abord, lorsque la Russie débouche sur la rive septentrionale de la mer Noire, elle découvre un espace déjà structuré autour de réseaux et de pôles marchands, bien souvent hérités d'une tradition commerçante datant de l'Antiquité. Catherine II souhaite que sa nouvelle province, la Nouvelle-Russie, soit mise en valeur grâce à la colonisation et au commerce maritime, aussi, elle entreprend de créer de nouveaux pôles destinés à capter le commerce pontique, comme Odessa, tandis que d'anciens pôles conservent ou régénèrent leur activité marchande, comme Taganrog. Toutefois, cette entreprise de mise en valeur est tributaire de la situation géopolitique perturbée de la région. L'évolution des frontières méridionales russes qui s'étendent sur la rive Nord du bassin pontique dans la seconde moitié du XVIIIe siècle bouleverse les plans initiaux de l'impératrice. Kherson, qui devait être à la fois une place de commerce et un chantier naval fluvial, perd progressivement son rôle de chantier au profit de Nikolaïev, tandis que la création d'Odessa en 1789 concurrence son activité commerciale. On assiste donc à une évolution des infrastructures maritimes pontiques russes au cours des années 1780-1790, et dans la première moitié du XIXe siècle, à l'émergence de pôles spécialisés. Tandis qu'Odessa acquiert une fonction principalement commerçante, Nikolaïev devient progressivement le premier chantier naval russe en mer Noire. La Crimée, conquise par la Russie en 1783, jouit d'une position centrale en mer Noire, et dispose des ports les plus praticables des côtes pontiques russes. Pourtant, au sein de ce schéma naval, elle possède avant tout une fonction militaire que lui confèrent sa situation et la présence à son extrémité méridionale de la base navale de Sébastopol. L'émergence de deux pôles navals militaires pontiques, Nikolaïev et Sébastopol, contribue à créer une forme de concurrence entre ces deux ports. Tandis que le premier développe son activité autour des constructions navales, le second s'érige en port d'armement et en port d'attache de la flotte

russe de la mer Noire. La mise en valeur de la Nouvelle-Russie, cette province périphérique de l'Empire russe, s'accomplit ainsi par le biais des activités commerciales et militaires. Si elle est l'œuvre de Catherine II, elle peut compter sur le savoir-faire et l'investissement de Français qui ont fui la Révolution. Jean-Baptiste de Traversey et le duc de Richelieu posent les premières pierres de Nikolaïev et d'Odessa, et contribue à l'émergence de la puissance russe dans le bassin pontique.

Le maillage russe du bassin pontique ne serait toutefois pas aussi dense, et la Russie n'aurait pu exercer sa domination politico-stratégique sur la mer Noire dès la fin du XVIIIe siècle si elle n'avait annexé la Crimée. Le gouvernement de Tauride n'est pas le principal poumon économique du sud russe en raison de sa déconnexion des réseaux et des traditions marchandes pontiques qui se sont fixés à Odessa et Taganrog. En revanche, il constitue le cœur du schéma naval pontique russe en lui procurant une position au centre du Pont-Euxin, son plus beau port et sa principale base navale. Véritable clef de la domination russe en mer Noire, l'annexion de la Crimée fait partie de ces étapes qui jalonnent l'histoire du désenclavement géographique de la Russie. La valeur militaire et stratégique de la péninsule s'accroît lorsque l'Empire russe y implante une nouvelle flotte de guerre dans le port de Sébastopol, brisant ainsi un peu plus son complexe d'obsiodionnalité. Sébastopol, cité impériale au cœur des ambitions méditerranéennes de la Russie, possède une double fonction. Elle est à la fois la citadelle navale à partir de laquelle doit s'accomplir la réalisation du Projet grec catherinien, et le verrou russe qui doit pourvoir à la sécurité de tout le flanc Sud de l'Empire, et en ce sens, la cité parachève le volet méridional du projet pétrovien de sécurisation des frontières de la Russie. Véritable cité bicéphale, la cité auguste constitue la clef de voûte de l'architecture stratégique naval pontique russe, et reflète la posture stratégique défensive adoptée par la Russie en mer Noire.

L'histoire de la fondation flotte de la mer Noire s'écrit depuis les rives du bassin du Don jusqu'aux quais de Sébastopol. Après en avoir analysé le cadre spatial pontique au sein duquel elle est implantée, il nous faut désormais envisager l'étude de cette flotte en mer, en tant qu'outil de puissance au service des intérêts de la Russie sur son flanc méridional.

Université de Nice-Sophia Antipolis
Ecole doctorale Lettres, Arts, Sciences humaines

Igor Delanoë

La flotte de la mer Noire, de Catherine II à Vladimir Poutine : un outil de puissance au service des ambitions méditerranéennes de la Russie (1783-2012)

Thèse pour le doctorat en histoire des mondes modernes et contemporains soutenue publiquement le 26 novembre 2012

sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire

Croiseur lance-missiles *Moskva*, ex *Slava* (Projet 1164 *Atlant*), navire amiral de la flotte de la mer Noire, photographié le 30 janvier 1985, site officiel du bâtiment (http://www.cruiser-moskva.info/).

composition du jury :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur d'histoire moderne, Université de Nice-Sophia Antipolis & Institut Universitaire de France

Anthony JONES, Professeur à l'Université de Harvard et à l'Université de Northeastern

Francine-Dominique LIECHTENHAN, Directrice de recherches au CNRS, Université Paris IV

Anne-Sophie MILLET-DEVALLE, Maître de Conférences HDR en droit public, Université de Nice-Sophia Antipolis

Eric SCHNAKENBOURG, Maître de Conférences HDR en histoire moderne, Université de Nantes & Institut Universitaire de France

Michel VERGE-FRANCESCHI, Professeur d'histoire moderne, Université François-Rabelais, Tours

Tome II

Université de Nice-Sophia Antipolis
Ecole doctorale Lettres, Arts, Sciences humaines

Igor Delanoë

La flotte de la mer Noire, de Catherine II à Vladimir Poutine : un outil de puissance au service des ambitions méditerranéennes de la Russie (1783-2012)

Thèse pour le doctorat en histoire des mondes modernes et contemporains
soutenue publiquement le 26 novembre 2012

sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire

composition du jury :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur d'histoire moderne, Université de Nice-Sophia Antipolis & Institut Universitaire de France
Anthony JONES, Professeur à l'Université de Harvard et à l'Université de Northeastern
Francine-Dominique LIECHTENHAN, Directrice de recherches au CNRS, Université Paris IV
Anne-Sophie MILLET-DEVALLE, Maître de Conférences HDR en droit public, Université de Nice-Sophia Antipolis
Eric SCHNAKENBOURG, Maître de Conférences HDR en histoire moderne, Université de Nantes & Institut Universitaire de France
Michel VERGE-FRANCESCHI, Professeur d'histoire moderne, Université François-Rabelais, Tours

Tome II

Partie II

La flotte en mer : un outil au service des ambitions de la Russie en Méditerranée

« *Aussi le navigateur rencontre-t-il de plus en plus souvent, aux quatre coins de monde, non seulement le pavillon rouge de la Marine marchande, mais aussi le pavillon blanc de la Marine de Guerre de l'URSS* ».

SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : Correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Ambassade de France en URSS, *Rapport de fin d'année de l'attaché militaire*, 1er février 1958.

L'URSS en 1989

Source : Université du Texas (http://www.lib.utexas.edu/maps/commonwealth/soviet_union_admin_1989.jpg).

Notre première partie nous a amené à considérer l'ensemble des éléments qui ont conduit la Russie à s'établir sur le pourtour de la mer Noire, puis à y édifier des ports. Nous avons mis en évidence le fait que cette irruption de la Russie sur les marges orientales du bassin méditerranéen procédait d'une double volonté des tsars : réaliser le désenclavement géographique de l'Empire russe, véritable Etat-continent au cœur de l'Eurasie, et permettre à Saint-Pétersbourg de s'insérer au sein des échanges méditerranéens en y revendiquant et en y assumant une place d'acteur de premier ordre. La présence russe en mer Noire relève donc non seulement d'un objectif d'ordre géopolitique, celui de l'accès à des mers libres de glaces, mais s'inscrit également au sein de la forte dynamique d'expansion territoriale qui caractérise la Russie moderne, et de l'influence grandissante acquise par Saint-Pétersbourg dans les rapports de forces européens. Le théâtre méditerranéen constitue à ce titre un espace de premier plan au sein duquel la Russie impériale occupe une place grandissante dès la fin du XVIIIe siècle, en assurant non seulement une présence diplomatique, mais en y déployant de façon quasi permanente sa flotte de guerre.

L'objectif de cette seconde grande partie est de présenter la flotte russe de la mer Noire en tant qu'outil au service des ambitions des tsars dans le bassin méditerranéen. Notre analyse couvre l'ensemble spatial de notre questionnement, depuis la fin du XVIIIe siècle jusqu'à l'effondrement du régime en 1917. La Russie acquiert le droit naviguer en mer d'Azov lors du traité de Belgrade (1739), en revanche, l'article 3 de ce traité lui interdit formellement d'y construire et d'y armer des navires de haute-mer[1208], ce qui, en pratique apparaît difficilement réalisable étant donné les caractéristiques de la mer d'Azov[1209]. Si le traité de Kutchuk-Kaïnardji (1774) consacre la victoire de la Russie sur l'Empire ottoman lors

[1208] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861, op. cit.*, t. 1, p. 23.
[1209] Voir notamment dans le tome I la section consacrée à Taganrog.

de la guerre débutée en 1768, il n'en demeure pas moins que les Russes n'obtiennent un droit de navigation que pour leurs navires de commerce. En revanche, ils entament la construction d'une flotte de guerre dans la mer d'Azov, devenue un « lac russe » à la faveur du traité de 1774. Néanmoins, ses navires ne peuvent librement sillonner la mer Noire, de même que les bâtiments qui sortent des chantiers navals de Kherson à partir de 1778 ne peuvent franchir les bouches du Dniepr, solidement défendues par la forteresse turque d'Otchakov. Néanmoins, nous l'avons évoqué, cette flotte russe, ancêtre de la flotte de la mer Noire, participe pleinement à l'annexion de la Crimée par la tsarine en 1783. Il s'agit d'une nouvelle démonstration de la combinaison d'une action maritime avec des moyens terrestres déployés sur un théâtre spécifique. Rappelons ici que cette combinaison avait déjà été ingénieusement utilisée par Pierre Ier pour prendre Azov en 1696. Au mois d'avril 1783, le vice-amiral Klokatchev, à la tête d'un détachement naval, quitte le port de Kertch où est concentrée l'essentiel des forces navales russes de la mer d'Azov, pour rallier le site d'Akhtiar, occupé par un détachement russe commandé par le comte de Balmain. Quelques jours auparavant, Catherine II avait proclamé l'annexion de la Crimée à l'Empire russe, complétant ainsi l'extension de l'Empire russe sur les côtes septentrionales de la mer Noire.

Il convient de remarquer que l'utilisation de l'élément marin par la Russie a joué un rôle de premier ordre dans les démarches entreprises par les Russes pour se fixer sur les rives nord du bassin pontique. Le tournant que représente le traité de 1774 est principalement dû, rappelons-le, à la victoire navale russe de Tchesmé[1210] sur la flotte ottomane au mois de juillet 1770. La présence d'officiers britanniques sur les navires menés par l'amiral Grigori Orlov, contribue à la victoire : l'amiral John Elphingstone, Samuel Greig, Thomas Gordon, Thomas

[1210] Voir tableau ci-dessus, *Bataille de Chios*, 24 juin 1770, par Ivan Konstantinovich Aivazovsky (1848). Conservé au Musée national de Peterhof, Saint-Pétersbourg.

MacKenzie, qui joue un rôle essentiel dans la fondation de Sébastopol comme nous l'avons vu, Roman Crown et Christopher O'Brien[1211] contribuent tous à faire de Tchesmé la première victoire navale russe dans les eaux méditerranéennes. Comme le rappelle Ferenc Toth, « *la disparition de la flotte turque en Méditerranée crée une nouvelle situation géopolitique* [1212]», en faisant de Constantinople « *une option stratégique désormais plausible pour les Russes* [1213]». Surtout, la victoire de Tchesmé démontre toute la nécessité pour la Russie de disposer en permanence d'une flotte de guerre en Méditerranée. L'escadre envoyée par Catherine arrive en effet de Cronstadt dans la Baltique. L'impératrice ne peut par conséquent sérieusement ambitionner de faire de l'Empire russe un acteur essentiel de la scène méditerranéenne sans disposer d'une flotte « indigène » dans la région. Aussi, dès le début des années 1770, les victoires enregistrées par la Russie sur la Turquie, conduisent à l'apparition d'une nouvelle flotte de guerre russe implantée en mer Noire. Il ne s'agit guère pour Saint-Pétersbourg de simplement combler un vide stratégique résultant de la disparition temporaire de la flotte ottomane. Bien au contraire, comme le rappelle Nicholas Riasanovsky, l'escadre russe partie de Cronstadt et dirigée par l'amiral Grigori Orlov a pleinement contribué à raviver « *l'intérêt durable et direct que la Russie allait porter à la Méditerranée* [1214]», et qui allait se manifester sous de nombreuses formes tout au long du XIXe siècle encore[1215].

La création de la flotte de la mer Noire en 1783, suite à la prise d'Akhtiar, doit par conséquent servir les ambitions d'une puissance dont les ambitions méditerranéennes, affirmées sous Pierre Ier, sont renouvelées sous le règne de Catherine II. Le support religieux, et plus tard pan slave, oriente les ambitions russes vers les Détroits turcs, tout en se fondant parfaitement avec l'objectif géopolitique du désenclavement. Concrètement, la flotte d'Azov appuie les opérations russes qui visent à annexer la Crimée en 1783. Plus tard, lors de la guerre russo-turque de 1787-1791, la Marine est une fois de plus sollicitée pour appuyer les opérations terrestres menées par le maréchal Alexandre Vassilievitch Souvorov. A l'orée du XIXe siècle, la nouvelle flotte de guerre russe joue ainsi déjà un rôle essentiel dans la nouvelle géopolitique pontique née de l'irruption de la Russie sur les rives nord de la mer Noire.

[1211] Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, *op. cit*., p. 62.
[1212] *Ibid*., p. 67.
[1213] *Ibid*.
[1214] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit*., p. 291.
[1215] Citons à titre d'exemple les démarches entreprises par Paul Ier pour s'emparer de Malte et des îles Ioniennes. Voir *Ibid*.

Aussi, après nous être intéressés aux activités déployées par la Russie sur les côtes nord du bassin pontique au cours du XVIIIe siècle, il s'agit désormais de resserrer notre réflexion sur la flotte de la mer Noire elle-même. Nous considérons dans un premier temps l'édification de la flotte de la mer Noire. Les chantiers navals de Kherson et ceux de Nikolaïev livrent en effet les navires d'une flotte de guerre nouvelle, sur laquelle les tsars comptent fortement pour assurer leur rayonnement dans les eaux méditerranéennes. L'étude de l'activité des chantiers, du format de la flotte, ainsi que celle du dispositif naval russe en mer Noire nous apportera des réponses sur la représentation et les intentions des élites russes quant à l'usage de leur nouvel outil de puissance dans le bassin pontique. Une fois l'outil de puissance bâti, il se voit attribué un certain nombre de missions. Il nous faut donc évoquer les missions qui sont ainsi assignées à la flotte russe de la mer Noire. Les activités de la flotte, en temps de paix comme en temps de guerre, ainsi que sa capacité à mener avec succès les missions qui lui sont assignées, tendent à crédibiliser le nouvel outil naval russe auprès des chancelleries occidentales. Enfin, dans la mesure où l'Empire russe prétend à une place de puissance méditerranéenne, nous nous intéresserons aux intérêts qu'elle a cherché à protéger dans le bassin méditerranéen. L'analyse des mécanismes de protection utilisés par Saint-Pétersbourg en Méditerranée nous permettra notamment de faire émerger les ambitions méditerranéennes de la Russie.

Chapitre 1

La constitution de la flotte : la naissance des forces navales russes dans le bassin pontique

"We have ships, and men on them to abundance, but we have neither fleet nor sailors… It must be confessed that they look like a herring-fleet which sets out every year from Holland, and not at all like a fleet of war".

Catherine II, citée par K. Waliszeewski, *The Story of a Throne: Catherine II of Russia*, Londres, 1895, pp. 87-88.

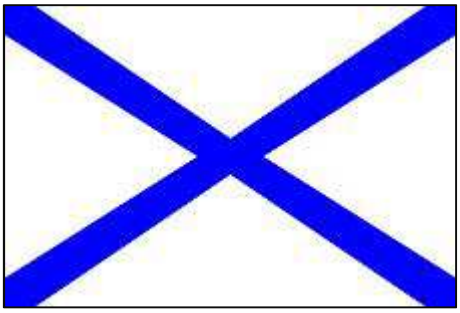
L'Empire russe s'engage dans un vaste projet de mise en valeur de ses possessions nouvellement acquises dans le bassin pontique, projet dont le volet militaire implique l'implantation d'une nouvelle flotte de guerre en mer Noire. Loin d'être créée *ex-nihilo*, la flotte de la mer Noire bénéficie au contraire de la brève, mais néanmoins utile, expérience acquise par la Russie depuis la fin du XVIIe siècle, à la fois dans le domaine des constructions navales et en matière de navigation. Aussi, avant même d'évoquer la création de l'outil naval russe en mer Noire, il convient de revenir sur cette expérience forgée par la Russie depuis l'époque pétrovienne dans la mesure où elle a influencé les conditions dans lesquelles la flotte russe fut créée.

Dès le début de la guerre du Nord en 1700, le tsar lance un vaste programme de construction navale qui doit donner à la Russie les moyens de livrer bataille à la Suède sur mer. La première phase du programme se déroule dès 1702, et fournit à la flotte russe ses 18 premiers navires de guerre destinés à la mer Baltique, principalement des frégates et des yachts. L'année suivante, un programme quadriennal doit permettre à la Russie de disposer de 58 bâtiments de 8 classes différentes. Ce programme, achevé avec succès dès 1704, peut être considéré comme étant à l'origine de la marine pétrovienne[1216]. Pierre le Grand apporte également à la Marine russe son pavillon : la croix de Saint-André. Après avoir hésité entre près d'une trentaine de pavillons possibles, le tsar attribue à sa flotte le 30 novembre 1699 un pavillon tricolore à bandes horizontales blanche, bleue et rouge, avec en surcharge la croix de Saint-André[1217]. La flottille russe constituée par Pierre le Grand en 1702 participe aux opérations menées par le tsar pour chasser les Suédois de l'embouchure de la Neva,

[1216] Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, Paris, Institut d'études slaves, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2004, pp. 529-530.
[1217] Valentin Michanov, *La flotte de l'Empire de Russie, 300e anniversaire de la fondation*, Saint-Petersbourg, Slavia, 1996, p. 54.

verrouillée par la forteresse suédoise de Nienschantz. Au mois de mai 1703, le verrou tombe, et le tsar entame immédiatement la construction de la forteresse Pierre et Paul, première étape dans la fondation de Petropolis, dénommée par la suite Saint-Pétersbourg[1218]. Suite à sa participation dans la prise de la forteresse suédoise située sur la Neva, la jeune Marine russe reçoit un nouveau pavillon : un drapeau blanc avec en surcharge la croix bleue de Saint-André, qui est définitivement adopté par l'ensemble de la flotte russe en 1712[1219].

Le pavillon de Saint-André



Pierre Ier apporte également aux aigles ornant le drapeau impérial russe des attributs maritimes : il fait ajouter dans leurs serres et dans leurs becs une carte de navigation. Le tsar affichait ainsi jusque dans la symbolique sa détermination à faire de la Russie une puissance navale[1220]. En 1714, la jeune flotte russe enregistre sa première victoire navale sur la flotte suédoise au large du cap Hangoüd. Pierre Ier souhaite par la suite s'assurer de disposer d'une force navale suffisamment forte qui corresponde au statut de principale puissance du Nord qu'il ambitionne pour la Russie, et que la paix de Nystadt lui apporte enfin en 1721. Cette victoire navale obtenue sur une nation disposant pourtant d'une solide expérience maritime sonne comme une récompense pour les efforts consentis par la Russie afin de se doter d'une marine de guerre.

Cet effort s'exprime d'abord dans les chantiers navals. Rappelons que les premiers chantiers navals russes sont nés sur les rives du fleuve Don, et que la ville fluviale de Voronej abrite à la fin du XVIIe siècle l'essentiel de l'outil de production navale russe. Au cours de sa campagne contre Azov, Pierre le Grand fait construire les navires de la première flotte russe aux chantiers navals de Voronej qui emploient alors jusqu'à 26 000 personnes, puis fait

[1218] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 430.
[1219] Vladimir Zweguintzov, *Drapeaux et étendards de l'armée russe, XVIe - 1914 et pavillons de marine*, Paris, 1964, pl. 114, fig. 10.
[1220] Whitney Smith, *Les drapeaux à travers les âges et dans le monde entier*, Paris, Fayard, 1976, p. 176.

acheminer les bâtiments vers le théâtre des opérations via le Don[1221]. Dès la fin des années 1690, les chantiers navals de Voronej sont agrandis, des ateliers sont construits ainsi que des entrepôts destinés à recevoir le bois, les pièces et les canons pour les navires[1222]. C'est également à cette époque que d'autres chantiers navals voient le jour à Pskov et Novgorod

Au-delà de la main d'œuvre, c'est surtout du savoir-faire en matière de construction navale dont a besoin la Russie lorsqu'elle se lance dans l'édification d'une marine de guerre. Pierre Ier avait privilégié les techniques et la conception d'origine hollandaise. Les charpentiers hollandais constituaient ainsi la majorité des spécialistes étrangers recrutés pour travailler à Voronej à la fin du XVIIe siècle. L'influence de la Hollande se fait ressentir jusque dans le nom que les Russes donnent au lieu où sont construits les navires : le terme « chantier naval », *верфь* en russe, est directement inspiré du hollandais *scheepswerf*. L'influence britannique se fait également ressentir, mais plus tard : il faut attendre le début des années 1780 pour voir arriver les innovations britanniques sur les chantiers russes en mer Baltique seulement[1223].

Pour le financement de sa flotte, Pierre Ier met à contribution des riches propriétaires terriens. Le clergé était tenu de financer un bâtiment de guerre pour 8 000 foyers paysans possédés, tandis que pour les boyards, ce ratio était de 10 000 foyers. Les contribuables étaient tenus de subvenir également à toutes les dépenses annexes engendrées par l'entretien, la réparation ou le remplacement du navire[1224]. Pour les programmes de constructions navales des années 1710, la taille des navires est augmentée, et l'uniformisation par classe permet de gagner en temps et en coût, et surtout, de construire en série. Pierre le Grand souhaite ainsi éviter les erreurs commises lors de la prise d'Azov où la trop grande diversité dans les classes et dans les dimensions des navires avait constitué un handicap. Ainsi, le programme de 1707 doit aboutir à la construction de 27 bâtiments de ligne mettant en œuvre entre 50 et 80 canons. Le navire tête de série, le *Poltava*, est ainsi mis à l'eau 5 ans plus tard, en juin 1712, et ses *sistership*s sont parfaitement identiques car bâtis selon les mêmes plans[1225].

La vigueur et le volontarisme avec lesquels le premier empereur russe avait lancé son Empire sur les mers ont contribué à une forme d'inertie dans les chantiers navals russes.

[1221] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 411.
[1222] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, Москва, Военмориздат, 1952 (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*, Moscou, Editions navales, 1952), pp. 266-267.
[1223] Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 534.
[1224] Edward J. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport, Greenwood Press, 1995, coll. « Contributions in military studies », n° 159, pp. 59-60.
[1225] Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 530 .

Ainsi, malgré la disparition du souverain et l'instabilité politique qui s'en suit, la Russie poursuit en 1726 un programme de construction navale. En 1731, grâce à ces constructions, la Marine russe compte 90 galères, 12 vaisseaux et 12 frégates, tous globalement en très bon état comme l'indique l'auteur du rapport intitulé *Estat actuel des forces de la Russie tant par terre que par mer*, daté du mois d'août 1731[1226]. D'après ce rapport, la flotte russe peut également compter sur 7 000 matelots et 4 000 hommes de troupe d'infanterie de marine.

Les efforts entrepris par Pierre Ier pour doter la Russie d'une armée et d'une flotte moderne sont réalisés en un temps relativement court étant donné le retard que doit rattraper le pays en la matière. L'empereur russe donne à la Russie son premier complexe « militaro-industriel » en créant dans le cas de la marine une géographie industrielle avec Saint-Pétersbourg comme pôle principal[1227]. Le canal entre la Volga et le Golfe de Finlande, creusé et ouvert sous le règne du tsar, désenclave la mer Caspienne qui est désormais reliée à la mer Baltique. La Volga confirme son statut d'axe stratégique, après avoir guidé l'expansion russe vers le Sud, elle assure désormais au pays une liberté de manœuvre et de circulation fluviale et maritime selon un axe Nord-Sud : il s'agit de la première étape vers l'établissement du système des cinq mers, comme nous le verrons ultérieurement.

Pierre le Grand a doté la Russie d'une flotte de guerre qui lui avait été particulièrement utile lors des campagnes menées contre les Suédois dans la mer Baltique. Au Sud, les espoirs du tsar avaient été déçus, et les espérances placées dans l'édification d'une base navale à Taganrog au cours des années 1690 avaient rapidement laissé la place à la désillusion après la perte de ce port en 1711[1228]. Ainsi, en 1725, à la mort de Pierre le Grand, la marine pétrovienne est composée de 54 vaisseaux en tous genres, stationnés dans les ports de Saint-Pétersbourg, Cronstadt et Reval[1229]. Si les efforts du tsar pour donner à la Russie sa première flotte de mer ont porté leurs fruits, il convient de souligner que sur ces 54 bâtiments :

[1226] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Estat actuel des forces de la Russie tant par terre que par mer*, août 1731.

[1227] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, pp. 71-72.

[1228] Voir dans le tome I, la section consacrée à Taganrog.

[1229] Il s'agit de bâtiments de 8 à 96 canons. Voir AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Estat des vaisseaux, frégates et bâtiments destinez à servir dans les armées navales de sa majesté czarienne*, 1725.
Les sources auxquelles nous avons eu accès concernant le XVIIe, le XVIIIe et la première moitié du XIXe siècle n'indiquent presque jamais le tonnage des navires, mais en revanche, elles mentionnent systématiquement leur armement en pièces de canons. Le nombre de canons embarqués alors sur un navire permet de déterminer s'il s'agit d'un vaisseau de premier rang (nombre de cannons supérieurs à 66 pièces en général) ou navire de ligne. La notion de tonnage n'apparaît que ponctuellement lors de la première moitié du XIXe siècle, et de manière systématique dans la seconde moitié du XIXe siècle.

- 8 ont été achetés aux Britanniques, dont 1 vaisseau de ligne ex-français de 66 canons, et 7 frégates,
- 9 ont été achetés ou construits en Hollande, dont 7 frégates et 2 navires de 12 et 16 canons (bricks ou corvettes),
- 12 ont été pris aux Suédois durant la Guerre du Nord, dont 6 frégates et 6 navires de plus petit gabarit.

Aussi, à sa mort, Pierre le Grand laisse à la Russie une flotte jeune, composée pour plus de la moitié de navires « étrangers » : seuls 25 vaisseaux sur les 54 ont ainsi été construits dans les chantiers navals russes situés à Arkhangelsk, Saint-Pétersbourg ou sur le lac Ladoga. Si la Russie a eu besoin d'acheter massivement des navires à l'étranger afin de combler numériquement et qualitativement son retard sur la Suède, elle construit en revanche elle-même l'immense majorité de ses navires de ligne. Si l'on considère les 22 bâtiments qui emportent chacun plus de 60 pièces de canons, seuls deux d'entre eux ont été acquis auprès de l'Angleterre et de la Hollande, les autres ayant été construits en Russie. Il s'agit de bâtiments mesurant entre 145 et 165 pieds de long, pour 40 à 48 pieds de largeur[1230]. Combien de temps faut-il aux chantiers navals russes pour mettre à l'eau un navire de ligne ? Afin de déterminer cette durée, nous avons calculé la période moyenne de construction en prenant comme première date le moment de la mise sur cale du navire, et comme seconde date, celle de sa mise à l'eau. Dès lors, au cours du premier quart du XVIIe siècle, les chantiers navals russes parviennent à construire un navire de ligne mettant en œuvre entre 60 et 90 pièces de canons en un peu plus de 43 mois en moyenne, soit à peine plus que 3 ans et demi. Par ailleurs, la majorité des navires de ligne de la marine pétrovienne ont été mis sur cale au cours des années 1710, avec un pic pour l'année 1716 durant laquelle 7 vaisseaux de premier rang sont mis sur cale. Les Britanniques, estimant alors que les navires russes sont équivalents aux meilleurs bâtiments britanniques de catégorie identique, s'inquiètent de l'ascension de la marine russe et, en 1719, rappellent leurs compatriotes qui travaillent au service des tsars[1231].

Toutefois, bien que jeune et composée de navires récents construits à l'étranger ou en Russie sous la maîtrise d'œuvre d'étrangers, la Marine russe pétrovienne n'en demeure pas moins une marine qui repose sur des bases fragiles. Nous l'avons évoqué auparavant, elle ne dispose pas d'un socle de matelots et de marins expérimentés issus d'une marine marchande

[1230] 1 pied = 32 centimètres. Les navires de ligne russes mesurent donc entre 47 et 54 mètres de longs pour 13 à 15,5 mètres de large.
[1231] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, p. 253.

dans la mesure où la Russie ne dispose alors pas d'une telle marine, cette dernière en étant sous Pierre le Grand à ses balbutiements. Dans ses *Observations statistiques et commerciales sur la Russie*, le Français Genet dresse un tableau assez critique de sur l'état de la Marine pétrovienne :

« *En un petit nombre d'année, il parvint à construire un port de guerre à Cronstadt et à mettre des vaisseaux de guerre et même des escadres à la mer ; mais pour déployer ce vain étalage de puissance, il fut obligé d'acheter plusieurs vaisseaux, de soudoyer une foule d'étrangers, de se procurer au poids de l'or la plupart des choses qui lui étaient nécessaires. Il arracha aux campagnes des cultivateurs qui lui faisaient produire d'abondantes moissons ; il épuisa son Empire et il n'obtint pour prix de tant de dépenses qu'une Marine purement artificielle plus onéreuse qu'utile à l'Etat* [1232]».

Il sera question du coût et des investissements consentis par la Russie afin de se forger cet outil naval en mer Noire plus loin. Ce point de vue illustre les limites de la Marine de Pierre Ier, et pourrait finalement se résumer à l'expression suivante : une « marine aux pieds d'argiles ».

Après la mort de Pierre le Grand, la Marine pétrovienne doit attendre le règne d'Elisabeth Petrovna (1741-1762) et la guerre de Sept Ans (1756-1763) pour bénéficier d'une entreprise de remise à niveau dont l'efficacité se trouve accrue par l'essor considérable de Saint-Pétersbourg en tant que principal port russe au XVIIIe siècle. Il faut dire que les efforts du tsar pour doter son Etat d'une marine de guerre n'ont été que peu suivi par ses successeurs ; en 1746, soit vingt et un ans après la disparition de Pierre Ier, les effectifs de la marine impériale ont en effet été diminués du tiers[1233].

Toutefois, c'est également à cette époque que se cristallisent les éléments caractéristiques de la Marine impériale russe. Il y a tout d'abord l'absence d'une marine marchande russe, et son corollaire, la forte présence de marins étrangers au sein de la flotte de guerre, présence qui compense l'absence d'effectifs suffisants et l'inexpérience des équipages russes. Enfin, c'est également au cours de ces années que se manifestent les difficultés à engager de façon durable le pays dans des programmes navals qui impliquent inévitablement

[1232] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 35: Marine russe, 1789-1828, *Observations statistiques et commerciales sur la Russie*, par Genet, 1792, [P18046], f. 37.
[1233] AN, Fonds Marine, série B : Service général, Ordres du roi et dépêches ministérielles, correspondance à l'arrivée, Russie, 1721-1787, *Mémoire sur la Russie*, vers 1780.

une politique et des financements envisagés sur le long terme, aussi bien en ce qui concerne la construction que la maintenance des bâtiments.

Quelques années plus tard, Catherine II renouvelle l'intérêt que porte la Russie à la chose navale grâce notamment à ses ambitions pontiques. Mais avant de pouvoir mettre en œuvre sa politique d'expansion vers la Sud, la souveraine entreprend de remettre en état la Marine russe dont les forces, si tant est que l'on puisse utiliser ce terme pour évoquer la flotte des tsars à cette époque, se trouvent alors concentrées en mer Baltique. Catherine la Grande engage ainsi dès 1766 un vaste programme de construction navale. Comme le rappelle Norman Saul, l'impératrice bénéficie alors de deux facteurs essentiels : l'émergence de Saint-Pétersbourg en tant que grand pôle maritime, ce qui permet la construction rapide et à bon coût de navires. Dans le même temps, la réduction des effectifs de la Royal Navy, consécutive à la fin de la guerre de Sept Ans, laisse sans emploi nombre de marins britanniques qui voient dans le renouveau naval russe une opportunité pour leur carrière, et partent à Saint-Pétersbourg afin de proposer leurs services et offrir leur expérience dont la toute jeune Marine russe a alors bien besoin[1234].

En 1772, en pleine guerre russo-turque, un rapport rédigé par un observateur français intitulé *Etat de la Marine de Russie en 1772* nous donne l'état dans lequel se trouve alors la Marine russe[1235]. La flotte des tsars est alors forte de 81 bâtiments qui se répartissent comme suit :

- 32 vaisseaux de lignes de 64 à 100 canons, parmi lesquels 14 bâtiments sont alors déployés en Méditerranée et impliqués dans les opérations navales contre les Turcs,
- 15 frégates de 24 à 46 canons, parmi lesquelles 5 sont déployées en Méditerranée. Sur ces 15 frégates, la moitié doit être remplacée dans les deux années à venir sous peine de ne plus pouvoir naviguer en raison de leur mauvais état.
- 12 corvettes de 16 à 22 canons,
- 8 yachts de 14 à 16 canons,
- 5 bombardes dont 3 sont en activité en Méditerranée,
- 9 pinques dont 5 sont alors déployées en Méditerranée,

[1234] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, *op. cit.*, p. 5.
[1235] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etat de la Marine de Russie en 1772*,1772.

Aussi, les effectifs cités ci-dessus attestent d'au moins deux choses : le programme de construction que l'impératrice a engagé six ans auparavant, en 1766, a porté ses fruits dans la mesure où tous les vaisseaux de lignes sont récents à l'exception d'un seul qui a été lancé en 1750. En outre, la Méditerranée, bien qu'inconnue de la plupart des marins et matelots russes, accueille néanmoins 27 bâtiments de guerre russe en 1772, soit 1/3 du total de la flotte de guerre de la Russie à cette époque. Cette flotte envoyée en Méditerranée est alors composée de trois escadres commandées par les amiraux Spiridov, Elphingston et par l'amiral danois Harff. La même année, l'impératrice envoie une quatrième escadre placée sous le commandement de l'amiral Tchitchagov. Dès qu'elles sont arrivées en Méditerranée, les forces russes dépendent du commandement du comte Alexis Orlov[1236]. Cette prouesse technique et logistique que représente la traversée réalisée par les navires russes depuis Cronstadt jusqu'à la Méditerranée a notamment été rendue possible par le concours de la Grande-Bretagne qui a ouvert ses ports et ses installations navales à l'escadre russe afin que celle-ci puisse relâcher et bénéficier de réparations.

La victoire de 1774 accorde à la Russie une partie des côtes situées au Nord du bassin pontique. Catherine II y décide de la fondation d'une ville nouvelle, Kherson, destinée à abriter les arsenaux de la couronne où doit être construite la toute nouvelle flotte russe de la mer Noire. Toutefois, avant même d'avoir pu mettre sur cale les premiers navires de la flotte de la mer Noire en 1775, la Russie avait une fois de plus eu recours à ses précieux fleuves pour construire une flotte destinée à appuyer les opérations contre les Turcs dans le sud.

I. La production des chantiers navals russes pour la flotte de la mer Noire à l'époque impériale (1762-1917)

Une flotte se conçoit puis se produit dans les chantiers navals. Véritable poumon industriel d'une marine, marchande ou militaire, les chantiers navals constituent un objet d'étude privilégié pour quiconque souhaite comprendre une flotte. De la construction des chantiers à la mise à l'eau des bâtiments, de la mise sur cale des navires à leur cycle d'entretien, l'analyse du rythme de production et l'étude des tâches qui sont accomplies au sein des chantiers navals permet de « prendre le pouls » d'une marine. Il s'agit donc dans cette première section de nous intéresser à la production des chantiers navals de la couronne russe travaillant pour la flotte de la mer Noire.

[1236] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, pp. 582-583.

Nous pouvons distinguer pour l'époque tsariste deux grandes périodes, au sein desquelles nous avons privilégié une approche par règne. En effet, l'autocrate insufflant la politique étrangère de la Russie, aidé de son cabinet et de ses conseillers, les programmes de constructions navales mis en œuvre dans les chantiers navals russes reflètent les désirs du prince. La première période concerne l'évolution de la production des chantiers navals russes pour la flotte de la mer Noire de Catherine II (1762) à la Guerre de Crimée (1853). L'outil industriel russe est alors mis au service de la création d'une flotte dont la puissance s'accroît régulièrement jusqu'à la Guerre d'Orient. La défaite de la Russie en Crimée (1856) marque le début d'une seconde période au cours de laquelle l'Empire russe se repositionne stratégiquement dans le bassin pontique et en Méditerranée. En outre, la seconde moitié du XIXe siècle voit l'introduction massive de nouvelles techniques et la modernisation de la flotte russe : la vapeur, puis les cuirassés et les submersibles font progressivement leur apparition, ouvrant ainsi dès la fin du XIXe siècle de nouveaux horizons à la flotte russe de la mer Noire.

1) De Catherine II à la guerre de Crimée : l'ascension d'une nouvelle puissance navale pontique aux aspirations méditerranéennes

a) L'édification de l'outil de puissance dans le bassin pontique : l'œuvre de Catherine II (1762-1796)

Rappelons-le encore, le berceau de la Marine pétrovienne est le bassin du Don, avec le centre de construction de Voronej, avant que le principal centre de production ne devienne Saint-Pétersbourg dans la seconde moitié des années 1700. D'une manière générale, les centres de constructions navales russes, avant d'être implantés directement sur les côtes des mers Baltique et Noire, ont tous connu une période fluviale : le bassin du Don pour la mer Baltique, le Don, la Volga, le Dniepr et le Dniestr pour la mer Noire. Les immenses fleuves russes, qu'il s'agisse du Don ou de la Volga, voire plus tard pour la période soviétique, de l'Amour, en Extrême-Orient, sont suffisamment profonds et suffisamment larges pour accueillir des chantiers navals et livrer des navires de fort tonnage. En 1701, après le revers subi à Narva, Pierre le Grand avait fait aménager en hâte des chantiers navals sur les fleuves Louga et Volkhov. Les navires qui y furent construits appuyèrent les offensives terrestres contre la Suède en renforçant la logistique et le transport de vivres et de munitions vers la zone des combats située au nord-ouest de la Russie. L'année suivante, en 1702, la ville de

Novgorod, située sur le Volkhov, et la ville de Pskov construite sur la rivière Velikaïa, accueillent également des chantiers navals. Ce n'est qu'une fois que la menace suédoise est écartée que Pierre le Grand fait transférer les infrastructures de construction navale à Saint-Pétersbourg où il fonde l'Amirauté le 5 novembre 1704[1237].

La Russie s'est donc forgée au cours de son histoire maritime une solide expérience dans l'aménagement de chantiers navals fluviaux. Cette expérience est une nouvelle fois mobilisée lors de la fondation de Kherson sur le Dniepr au mois de juin 1778, malgré les désavantages que peut présenter la situation de la ville[1238]. Les fleuves apparaissent naturellement comme des lieux propices aux constructions navales en Russie, dans la mesure où ils autorisent la construction d'une flottille ou d'une flotte en toute sécurité, à l'abri des attaques de l'ennemi, puis l'acheminement de cette dernière vers le théâtre des opérations. En outre, le bois de construction est acheminé par flottaison sur le fleuve jusqu'aux chantiers navals, et par la suite, les navires descendent le fleuve pour gagner la mer. Dans certains cas, les vaisseaux peuvent même être acheminés par voie de terre afin de tromper l'ennemi ou de le prendre par surprise[1239]. Les fleuves russes procurent donc à la fois la sécurité nécessaire à la production, et la profondeur stratégique indispensable au mouvement des navires et des hommes en toute liberté. D'une certaine manière, la pratique des fleuves par la première marine russe de l'époque pétrovienne, en tant que lieu de production et de circulation, préfigure le futur système des cinq mers[1240] dont le tsar avait d'ailleurs déjà bien saisi toute l'utilité lors de sa campagne contre les Turcs.

Lorsque Catherine la Grande arrive au pouvoir, la marine russe est composée de 31 navires de ligne, 11 navires de second rang et 99 galères, tous déployés en mer Baltique[1241]. L'interaction entre les fleuves et la mer que Pierre le Grand réalise contre les Turcs, Catherine II la met également en œuvre dans le Sud lorsqu'elle rentre en guerre contre la Sublime Porte en 1768. Un programme de constructions navales est lancé dans les chantiers navals du bassin de Don, notamment ceux bâtis par Pierre le Grand à Voronej qui réactivés. L'effort de construction est également élargi à d'autres chantiers du bassin du Don, notamment à ceux

[1237] Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle, op. cit.*, p. 530 .
[1238] Notamment la présence en aval de rapides et le peu de fond présenté par le fleuve qui empêchent tous deux la navigation de navires de fort tonnage. Voir dans la Partie I, la section consacrée à Kherson.
[1239] Ainsi, en 1702, deux frégates construites à Arkhangelsk furent acheminée par voie de terre sur une distance de 170 kilomètres, à travers une forêt, jusqu'au lac Onega. Voir Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle, op. cit.*, p. 529.
[1240] Voir en annexe V pour la carte de l'actuel système des cinq mers.
[1241] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 268.

situés sur les rivières Khopër (chantier de Novokhopërsk) et Ikorets. Le programme prévoit la construction de navires trois-mâts à fond plat équipés de 12 à 16 canons pour les opérations dans les eaux peu profondes de la mer d'Azov. Les chantiers navals disposent de tous les matériaux nécessaires à la construction des navires : le bois arrive par flottaison des forêts situées sur le Kuban par exemple. Des magasins sont construits afin de stocker le bois nécessaire, principalement du chêne, du sapin et du mélèze. Le chanvre, nécessaire aux cordages, est disponible en abondance ainsi que le fer[1242].

Production des chantiers navals russes du bassin du Don sous le règne de Catherine II (flottille d'Azov)

Chantier naval	Type de navire	Canons	Mise sur cale	Mise à l'eau
Novopavlovsk (région de Voronej)	Navire de ligne *Chotin*	25	Septembre 1769	Mars 1770
	Navire de ligne *Azov*	16	Septembre 1769	Mars 1770
	Navire de ligne *Jourja*	16	Septembre 1769	Avril 1770
	Galiote *Slon*	6	Février 1773	1774
	Galiote *Tsaplia*	00	1778	1779
	Galiote *Tarantul*	00	1778	1779
Ikorets (région de Voronej)	Navire de ligne *Meudon*	16	Septembre 1769	Mars 1770
Novokhopërsk (rivière Khopër, région de Voronej)	Frégate *Ostorojniy*	44	Janvier 1774	Avril 1778
	Frégate *Krim*	44	Septembre 1778	Avril 1779
	Frégate *Pospechniy*	44	Septembre 1778	Avril 1779
	Galiote *Verblioud*	6	Février 1773	1774
	Galiote *Ociol*	6	Février 1773	1774
	Galiote *Bouyvol*	6	Février 1773	1774
	Galiote ?	00	?	?
	Galiote *Lebed*	00	1778	1779
Gnilotonskaïa	Frégate *Peroun*	44	Février 1779	Avril 1783
	Frégate *Pobeda*	44	Juillet 1778	1782
	Frégate *Skoriy*	44	?	Mai 1783

[1242] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etat de la Marine russe à Kherson et à Sébastopol en may 1786*.

	Frégate *Strela*	44	Juillet 1778	Août 1782
	Frégate *Khabriy*	44	Janvier 1778	Avril 1779
	Frégate *Berislav*	44	?	1786
	Frégate *Kinburn*	44	?	1786
	Frégate *Taganrog*	40	1784	Mars 1785
	Frégate *Phanagoria*	40	?	1786
	Galiote *Temernik*	00	1782	1783
	Galiote *Donets*	00	1782	1783
Rogojskiy	Frégate *Apôtre Pierre*	44	Décembre 1787	Octobre 1788
	Frégate *St Jean l'Evangéliste*	44	Décembre 1787	Août 1788
	Frégate *Descente du St Esprit*	44	Novembre 1789	Avril 1791
	Frégate *Tsar Constantin*	44	Juillet 1788	Juin 1789
	Frégate *Fedor Stratilat*	44	1788	Avril 1790
	Frégate *Notre-Dame de Kazan*	44	Octobre 1790	Juillet 1791

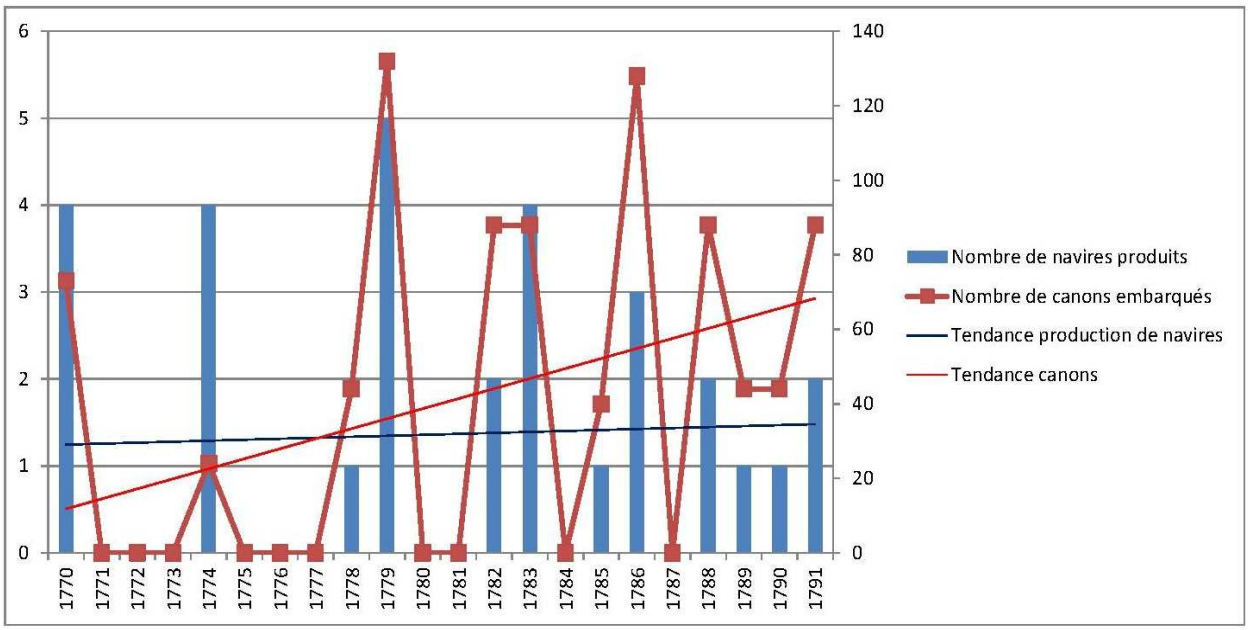
Tableau réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire ; AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etat de la Marine russe à Kherson et à Sébastopol en may 1786*.

Il s'agit de la première tentative russe de créer une flotte de ligne pour la mer Noire : les navires sont acheminés vers la mer d'Azov via le Don. Toutefois, rappelons ici que ces bâtiments ne peuvent disposer d'un fort tirant d'eau en raison du peu de profondeur offert par la mer d'Azov. Il s'agit néanmoins pour la Russie de disposer d'un premier outil naval afin d'une part de protéger ses possessions méridionales, et d'autre part d'appuyer les opérations contre la Porte. Une brève analyse des noms donnés aux bâtiments permet également de mettre en lumière la représentation que la tsarine a de sa flotte. Les navires de ligne portent les noms de victoires russes, celles d'Azov et de Chotin, remportées sur les Turcs. En attribuant ces noms à de nouveaux bâtiments, les Russes souhaitent à la fois consacrer leurs victoires, et les prolonger sur les mers. Il existe également une forte composante religieuse, avec des navires baptisés *Apôtre Pierre*, *St Jean l'Evangéliste*, *Descente du St Esprit* et *Notre-Dame de Kazan*, qui vient rappeler que la Russie est une puissance chrétienne, et qu'elle

revendique en même temps une filiation avec l'Eglise d'Orient rappelée par les noms de *Tsar Constantin* ou *Phanagoria*. Les Russes donnent également des noms d'animaux à leurs vaisseaux, comme *Ociol* (âne) ou *Verblioud* (chameau), mais il s'agit généralement de petits bâtiments comme les galiotes. Les noms de lieux rappellent les ambitions de Catherine II : les navires baptisés *Krim* (Crimée) ou *Meudon* illustrent à la fois les objectifs stratégiques pour lesquels la flotte de guerre a été conçue, et des régions pour lesquelles l'Empire russe nourrit des ambitions de conquête. Enfin, de manière plus anecdotique pour cette époque, certains vaisseaux reçoivent pour noms des aptitudes ; c'est le cas par exemple de la frégate *Skory* (rapide).

Si l'on considère désormais le rapport entre le nombre de bâtiments mis à l'eau sur la période 1770-1791[1243] dans les chantiers navals fluviaux pour le compte de la flottille d'Azov, et le nombre de canons correspondants, on obtient alors le graphique suivant :

Nombre de navires et de canons mis à l'eau par les chantiers navals fluviaux russes pour la flottille d'Azov (1770-1791)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

La lecture de ce graphique nous amène à formuler deux remarques principales : jusqu'en 1777, la production des chantiers navals russes du bassin du Don est irrégulière et livre des navires légers disposant d'une faible puissance de feu. Ces navires doivent venir en

[1243] Il s'agit de la période pour laquelle nous disposons de données concernant les navires construits dans les chantiers navals situés dans le bassin du Don. Avant 1770 et après 1791, cette production est soit quasi inexistante, soit en sommeil.

appui des opérations menées contre les Turcs lors de la guerre de 1768-1774. A partir de 1778, ils sont en mesure de livrer des vaisseaux de façon bien plus régulière et de les livrer équipés de pièces d'artillerie plus nombreuses, même si la quantité de bâtiments mis à l'eau n'augmente que faiblement. La production tend à augmenter alors même que Kherson est fondée en 1778 et que les premiers navires sortent de ses chantiers navals dès le début des années 1780. Le bassin du Don continue donc de produire jusqu'au début des années 1790 des bâtiments de guerre, certes de taille plus modeste que ceux construits à Kherson à partir des années 1780. En 1788 encore, un programme de construction navale pour l'année 1789 intègre les capacités de production des chantiers navals du bassin du Don : 4 frégates de 46 canons doivent ainsi être mises sur cale au chantier naval de Rogojskiy[1244]. Toutefois, l'activité des chantiers navals du Don chute à partir du début des années 1790 ; dès 1791, Rogojskiy cesse toutes constructions navales : les cales ne sont plus utilisées et les hangars tombent en ruines, tout comme au chantier naval de Gnilotonskaïa. Quant aux chantiers situés à Novokhopërsk et Novopavlovsk, ils sont déménagés vers Taganrog et se reconvertissent progressivement dans la construction de navires pour le commerce[1245].

En ce qui concerne le budget attribué par la couronne impériale russe à sa Marine de guerre, il est estimé à 1 565 000 roubles en 1772, ce qui comprend les dépenses de toute la flotte, la construction du canal Cronstadt-Ladoga, l'entretien des ports de la mer Baltique et de l'Ecole des cadets de la Marine[1246]. A cette date, la Russie ne dispose encore que d'installations navales modestes en mer Noire et en mer d'Azov. En 1778, l'année de la fondation de Kherson, la Russie dépense pour sa Marine de guerre près de 2 500 000 roubles, dont 1 000 000 pour financer l'entretien de la flotte, des ports et la construction de nouveaux vaisseaux. A cette date, Saint-Pétersbourg dépense quatre fois moins pour sa flotte que pour son armée de terre dont le budget est de 10 000 000 de roubles. En revanche, cette somme s'approche de celle dépensée par la cour (3 000 000 de roubles)[1247]. Nous disposons enfin d'une dernière estimation du budget de la Marine russe vers 1780 : l'Empire russe dépense alors 2 275 000 roubles pour sa Marine. Ce budget comprend non seulement l'entretien de la flotte et la solde des 18 000 matelots, mais également celui des infrastructures (ports et

[1244] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения в пяти томах*, том 1, Парусное деревянное судостроение IX-XIX вв, Санкт-Петербург, 1994 (N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles », Saint-Pétersbourg), 1994), p. 267.
[1245] *Ibid*., p. 286.
[1246] Cette somme équivaut à 7 825 000 livres tournois. Voir MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *État de l'empire de Russie (1772)*, [P17250].
[1247] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 13: Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Revenus et dépenses de l'Empire de Russie*, 1778, [P17250].

canaux) et ceux de l'Amirauté et de l'Ecole des Cadets[1248]. La tendance concernant les sommes consacrées par la Russie à sa flotte de guerre est donc à l'augmentation constante depuis l'arrivée de Catherine II au pouvoir en 1762 : le budget de la Marine a ainsi augmenté de 50% en l'espace de 18 années.

L'acquisition de nouveaux territoires par le traité de 1774 pose la question de la nécessité de déployer en permanence une flotte de guerre en mer Noire. Catherine II promulgue un oukase le 11 décembre 1775 qui ordonne la création d'une flotte de guerre en mer Noire, et en fixe même le format : 20 vaisseaux de lignes de 65 canons[1249]. Il s'agit du premier programme de construction navale pour la flotte de la mer Noire ; deux autres programmes sont implémentés avant la fin du XVIIIe siècle, en 1781 puis en 1791. L'accomplissement du programme de 1775 semble néanmoins rencontrer des difficultés dans sa mise en œuvre. Ainsi, dans une lettre qu'il adresse au secrétaire d'Etat Sartine le 30 mars 1780, le comte de Saint-Priest évoque le défi que les objectifs de l'impératrice posent en matière de production :

« *Comme le projet de l'impératrice est d'avoir douze vaisseaux de ligne dans la mer Noire, on compte radouber les trois frégates de 40 pour en faire des vaisseaux de 64* [1250]».

Le chiffre de douze indiqué par le marquis correspond à la première tranche de navires de ligne à construire sur les vingt prévue. En 1783, les chantiers navals de Kherson mettent à l'eau le premier navire de 66 canons, le *Slava Ekaterini*, et la première frégate de 50 canons, le *Saint-Georges le Victorieux*[1251]. Ils livrent en tout à la flotte russe de la mer Noire 4 bâtiments de 66 canons sur la période qui va de 1779, date d'entrée en activité des chantiers, à 1787[1252]. La construction des chantiers navals à Kherson donne un nouveau souffle à la production navale russe en mer Noire. Le général Ivan Abramovitch Hannibal a été nommé à la tête des travaux par le Collège de l'Amirauté, alors dirigé par le comte Tchernichev.

[1248] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Mémoire sur la Russie*, vers 1780.
[1249] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения* …(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 249.
[1250] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Extrait de la lettre de Monsieur le comte de Saint-Priest à Monsieur de Sartine du 11 mars 1780*.
[1251] Selon les sources, le *Slava Ekaterini* (Gloire de Catherine) est aussi décrit comme un navire de 74 canons. Voir Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота*, Москва, Эксмо, 2007 (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*, Moscou, Eksmo, 2007), p. 163.
[1252] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 268

L'objectif de départ est ambitieux : le général Hannibal doit construire à Kherson des chantiers navals disposant de 6 cales et 8 hangars d'ici à 1780. Au final, fin mai 1779, seul une cale a été bâtie sur laquelle est posée la quille du premier navire de ligne, le *Sviataïa Ekaterina*, un vaisseau de 60 canons. A l'automne de la même année, les maîtres d'œuvre qui travaillent au chantier naval de l'amirauté de Kherson informent le Collège de l'Amirauté de Saint-Pétersbourg de la possibilité de construire sur le Dniepr de plus gros navires embarquant de 66 à 74 pièces. Au mois d'octobre 1779, le comte Tchernichev ordonne la construction de chantiers navals pouvant mettre sur cale de tels navires. A l'été 1780, deux nouvelles cales sont ainsi construites et accueillent bientôt les quilles de deux vaisseaux de 66 canons issus de nouveaux projets[1253]. Toutefois, l'activité du port augmente rapidement au cours des années 1780 à mesure que ses infrastructures se développent. Ainsi, 1 000 charpentiers travaillent déjà à Kherson en 1782, et les chantiers navals emploient 22 172 personnes et 1787, à le veille du conflit russo-turc[1254].

En 1785, soit dix ans après le lancement du premier programme de construction navale russe dans le bassin pontique, un premier état officiel des forces navales russes en mer Noire est dressé à la demande du prince Potemkine. La flotte russe y est alors composée de :

- 12 navires de ligne, dont 2 navires de 80 canons et 10 de 66 canons,
- 20 frégates, dont 8 de 50 canons, 6 de 32 pièces et 6 de 22 canons[1255].

En 1786, selon un observateur français, l'ensemble de ces navires se trouve en bon état[1256]. Les chantiers navals russes de la mer Noire bénéficient alors du retour d'expérience des chantiers situés en mer Baltique. Les navires mis à l'eau à Kherson puis plus tard à Nikolaïev sont adaptés aux conditions climatiques pontiques, et leur coque est conçue pour naviguer dans des eaux aux températures plus élevées que celles rencontrées dans l'aire balte. Contrairement à ce qui s'était passé pour la création de la flotte russe en mer Baltique, l'administration de l'impératrice laisse une plus grande liberté aux constructeurs de navires

[1253] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения в пяти томах, том 1* (N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit*, pp. 252-253.
[1254] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power, the State, and the People*, New-York, Praeger, 2008, p. 100.
[1255] Il y a également plusieurs navires auxiliaires. Cité par *Ibid*., p. 260
[1256] L'auteur évoque des navires de lignes « *forts lourd* » et « *très lourd* », dotés d'une artillerie de bronze. Quant aux frégates, elles sont qualifiées de bien construites et « *marchant bien* ». AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etat de la marine russe à Kherson et à Sébastopol en may 1786*.

situés en Nouvelle-Russie. Cette autonomie se traduit notamment par une forme de dé-standardisation par rapport au modèle pétrovien qui cède sa place à des constructions bien plus empiriques qui reposent sur les observations et le savoir accumulé par les premiers constructeurs russes œuvrant à Kherson et Nikolaïev[1257]. Les constructeurs russes, les Potapov, Katassanov, Afanassiev, Ignatiev ou Sourovtsov, qui supervisent les constructions de plusieurs navires de lignes au cours des années 1780 et 1790, font évoluer leurs schémas de constructions, tout en informant régulièrement le Collège de l'Amirauté des évolutions possibles pour les vaisseaux. Et pour cause, la qualité des premiers navires qui sortent de Kherson semble ne pas être satisfaisante. Voici ce que note en 1781 l'ambassadeur de France auprès de la Sublime Porte, le comte de Saint-Priest, au sujet des bâtiments russes mis à l'eau en mer Noire :

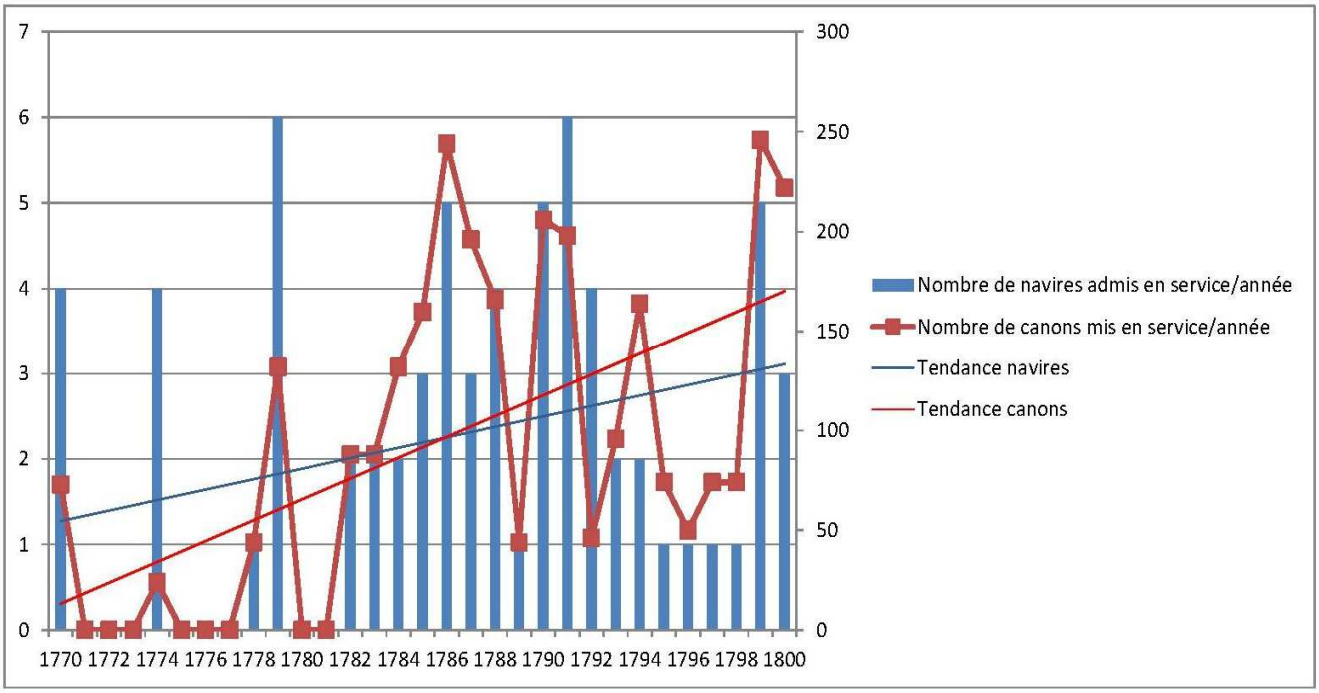
« *Quant aux forces navales, il y a quatorze frégates (à Kherson) et deux vaisseaux de 64 sont prêts à être lancés à l'eau.*

A Taganrok, on compte à peu près le même nombre de frégates entre vingt et quarante canons, et on allait y construire deux vaisseaux de ligne dont les bois sont déjà arrivés. Ces constructions sont fort imparfaites, et le calfatage est pitoyable ; mais c'est assez bon vis-à-vis des Turcs [1258]».

L'objectif de 20 navires de ligne semble donc avoir bien été atteint, en revanche, seul un quart met en œuvre plus de 65 canons. La consultation des rapports occidentaux concernant la qualité des navires russes mis à l'eau dans le bassin pontique laisse clairement apparaître une évolution quant à la qualité des navires observés sur la période 1780-1800. Les constructeurs russes, qui se sont formés en autodidactes et par simple apprentissage, font évoluer leurs productions, les navires de ligne passant de 64 ou 66 pièces embarqués au début des années 1780, à 74 voire 80 canons dans la seconde moitié des années 1780. Sur la même période, les frégates passent de 40 canons embarqués à 50. Le tableau ci-dessous illustre les variations de la production des chantiers navals russes dans l'aire pontique (bassin du Don inclus) sous les règnes de Catherine II et Paul Ier :

[1257] Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », *in* Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p.537.
[1258] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, extrait de la lettre du comte de Saint-Priest à Monsieur de Sartine, 13 juin 1781.

Navires mis à l'eau en mer Noire avec le nombre de pièces de canons correspondant par année (1770-1800)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

Ce graphique met clairement en évidence l'évolution du rapport nombre de navires/nombre de pièces embarquées pour chaque navire, ainsi que la rupture qui s'opère autour de 1785. A compter de cette période, le nombre de canons mis en service dépasse proportionnellement celui des navires, ce qui implique que chaque bâtiment met en œuvre une plus grande puissance de feu. C'est à partir de 1783 que les chantiers navals de Kherson mettent à l'eau les navires de premier rang de 74 canons. L'évolution de la production des chantiers russes montre également une capacité à anticiper les besoins : la production des années 1778-1782 permet à la Russie de mener à bien l'annexion de la Crimée en combinant les actions terrestres et maritimes depuis la mer d'Azov. La production du début des années 1780 permet à l'Empire russe d'aborder le conflit avec la Turquie en 1787 avec des forces navales jeunes et en bon état. Cette guerre voit pour la première fois les unités navales russes opérer le long des côtes de l'actuelle Roumanie et de l'actuelle Bulgarie, et donc porter le combat loin derrière les lignes de défenses turques qui s'établissaient alors le long du Dniestr.

A la veille du conflit russo-turque de 1787, la marine turque représente le principal adversaire naval de la Russie dans le bassin pontique. Nous avons, en croisant différentes sources, tenté de reconstituer l'ordre de bataille de la flotte turque en 1787 :

La Marine turque en mer Noire (1787-1788)

Bâtiment	**Nombre d'unités**		
1787			
Vaisseaux de ligne	19		
Frégates	16		
Bombardes	5		
Total	**40**		
1788			
Bâtiments	**Nombre d'unité**		**Remarques**
Vaisseaux de ligne	16	5 en construction 5 perdus	1 en réserve
Frégates	6	2 perdues	2 en réserve
Barques longues	7		
Corvettes	9	2 en construction	1 en réserve
Avisos	11	9 en construction	
Transports armés	7		3 en réserve
Galiotes à bombe	4	1 en construction	
Galères	5		
Bombardes canonnières	20	43 en construction	
Canonnières	35	2 en construction 1 hors-service	
Brûlots	0	0	2 en réserve
Total	**121**		**7**

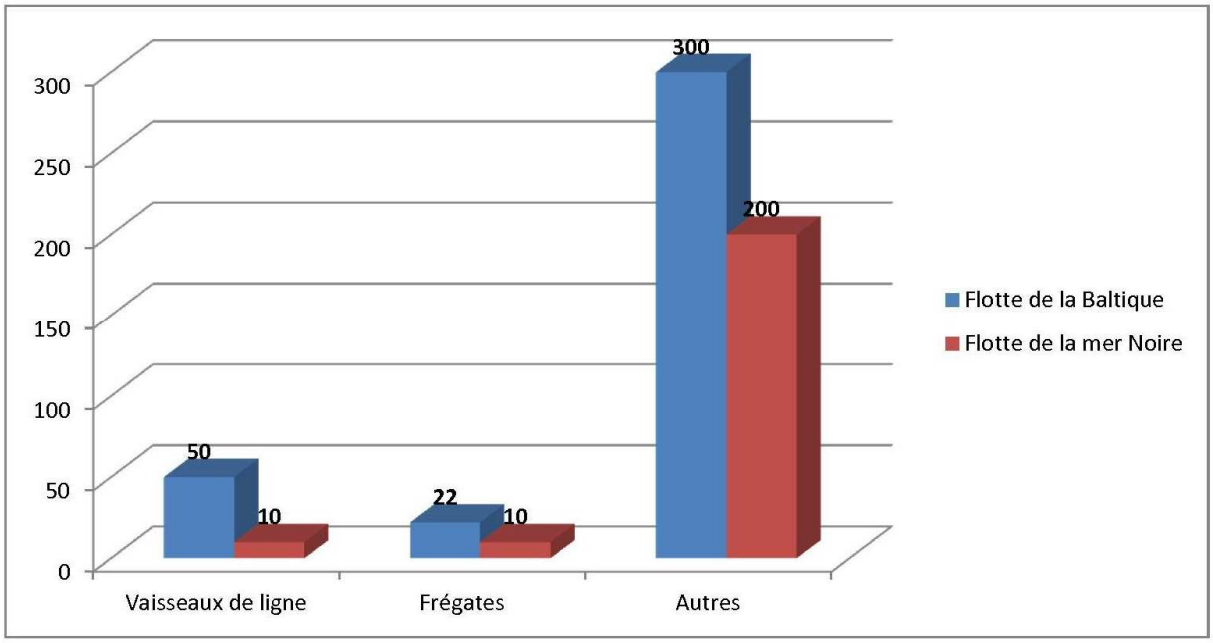
Tableau réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Turquie (Marine de), 1788*.

Si la marine de l'Empire ottoman semble avoir l'avantage du nombre, il n'en demeure pas moins qu'elle doit se répartir sur la façade pontique et sur la façade méditerranéenne. En outre, d'après différents rapports que nous avons consultés, les navires qui la composent sont dans un état qui les laisse clairement à la portée de la flotte russe, toute jeune et peu expérimentée qu'elle soit dans le bassin pontique[1259]. Nous disposons d'un état de la flotte

[1259] Dans une lettre qu'il adresse à Monsieur de Sartine, l'ambassadeur de France à Constantinople, le comte de Saint-Priest, écrit à propos des marines russe et turque : « *A Taganrok, on compte à peu près le même nombre de frégates entre vingt et quarante canons, et on allait y construire deux vaisseaux de ligne dont les bois sont déjà arrivés. Ces constructions sont fort imparfaites, et le calfatage est pitoyable ; mais c'est assez bon vis-à-vis des Turcs* ». AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, extrait de la lettre du comte de Saint-Priest à Monsieur de Sartine, 13 juin 1781.

russe en 1792, à la fin du conflit russo-turque, par Edmond Genet, chargé d'affaires de France en Russie entre 1789 et 1792. Edmond Genet indique la répartition des forces sur les théâtres navals pontique et balte, ainsi que la composition de chacune des deux flottes :

Répartition des forces navales russes en 1792



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans MAE, CADN, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Observations statistiques sur la Russie*, par Edmond Genet, 1792, [P17250], f. 56.

Trente années après son accession au pouvoir, Catherine II est parvenue à créer un outil naval crédible en mer Noire. Ainsi, lors de la guerre russo-ottomane de 1787-1792, la flotte russe de la mer Noire est composée de 220 bâtiments, dont 10 vaisseaux de ligne[1260], 10 frégates et 200 navires de rang inférieur, qui représentent près de 37% des unités des forces navales russes. La flotte de la Baltique est en effet composée de 372 bâtiments, soit 67% des effectifs de la Marine russe. Ce rapport de 1 à 3 demeure notre rapport de référence pour une flotte récente, âgée officiellement d'à peine 8 ans si l'on s'en tient à sa date de création et en laissant de côté la flottille d'Azov.

[1260] Il s'agit de 2 vaisseaux de 80 canons et 8 vaisseaux de 50 à 66 canons. Voir MAE, CADN, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Observations statistiques sur la Russie*, par Edmond Genet, 1792, [P17250], f. 56.

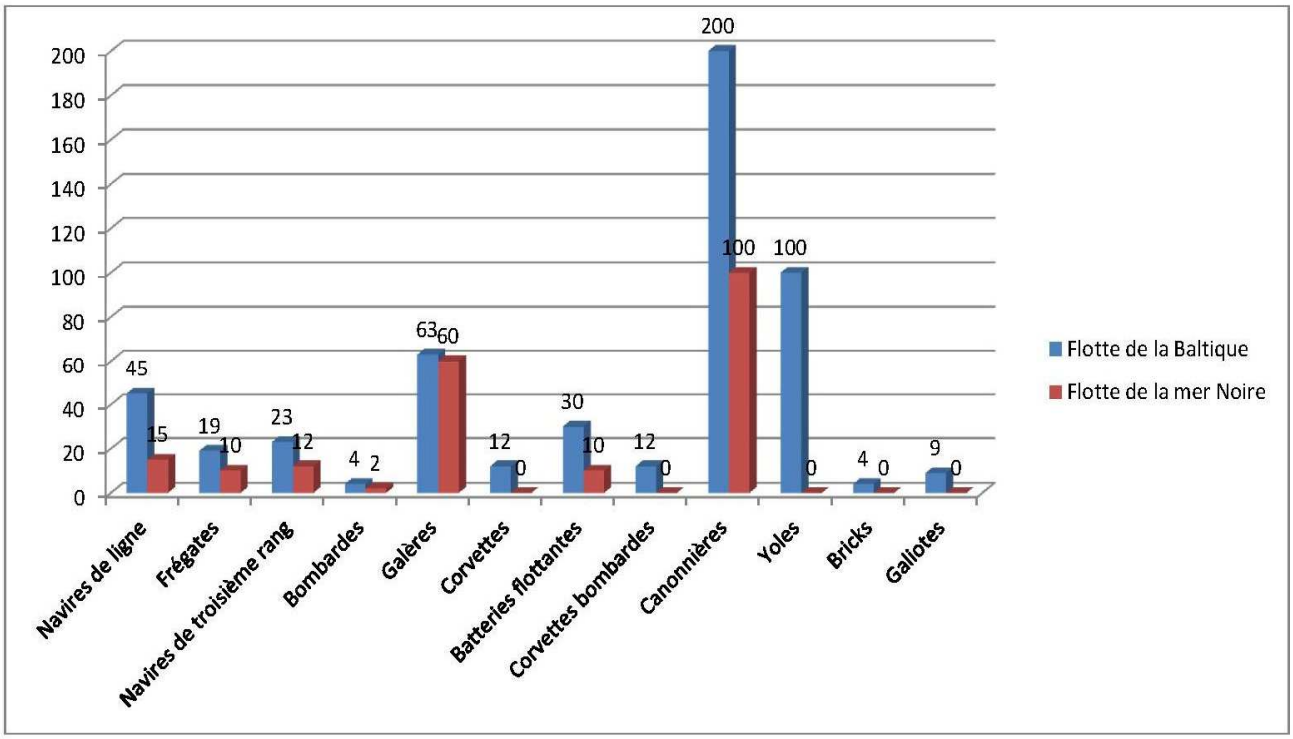
b) Paul Ier et la Méditerranée : l'ancrage de la présence navale russe dans le bassin méditerranéen (1796-1800)

Bien qu'il n'ait régné qu'à peine plus de quatre années, Paul Ier a néanmoins joué un rôle non négligeable dans l'orientation méditerranéenne adoptée par l'Empire russe à la toute fin du XVIIIe siècle. Cette orientation de la politique étrangère russe vers la Méditerranée favorise un rééquilibrage dans la répartition des forces navales russes qui s'opère au profit de la flotte russe de la mer Noire, ce qui contribue à faire de la Russie un acteur de premier ordre sur la scène méditerranéenne à la fin du XVIIIe siècle et dans les premières années du XIXe siècle[1261]. Pourtant, à l'origine, les premières mesures prises par Paul Ier envers les possessions méridionales russes ne laissent pas présager que le tsar s'intéresse particulièrement à la Nouvelle-Russie et à la Méditerranée. Le nouvel empereur russe met un terme au subventionnement du développement des provinces russes méridionales, ce qui affecte particulièrement les constructions navales à Odessa[1262]. En outre, les deux premières années du règne de l'empereur russe sont caractérisées par une politique étrangère non interventionniste, qui s'apparente même à une forme d'isolationnisme : le tsar proclame la neutralité de la Russie dans les guerres qui ensanglantent l'Europe au lendemain de la Révolution française.

Nous disposons d'une photographie de l'état de la Marine russe au début du règne de Paul Ier, en 1797, qui nous permet de mesurer la place qu'occupe alors la flotte de la mer Noire vingt-deux ans après sa fondation officielle au sein de la marine de guerre des tsars. En effet, dès le début de son règne, Paul Ier réunit un comité chargé de mettre à jour l'état de sa flotte de guerre. Voici un graphique récapitulatif de l'état des forces navales russes en 1797 tiré directement des travaux de ce comité :

[1261] Voir dans le second chapitre de ce tome la section consacrée à la Russie au-delà des Détroits.
[1262] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, p. 32.

Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1797

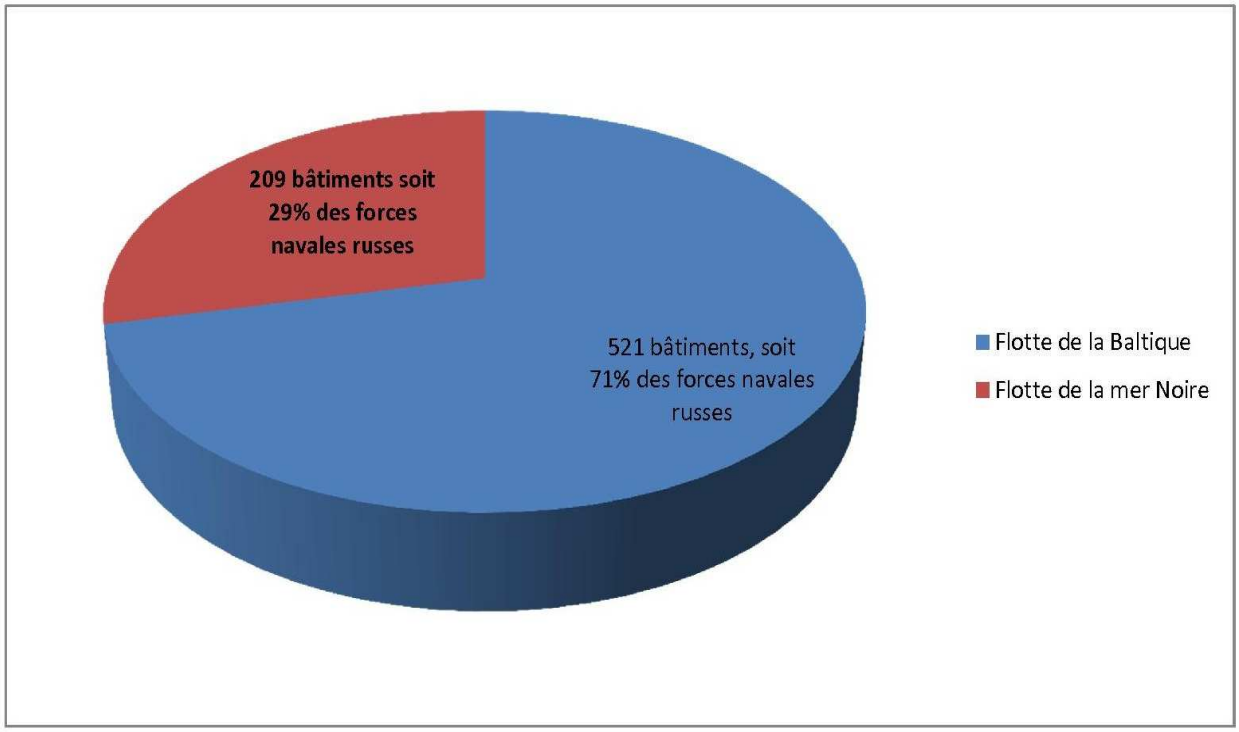


Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op.cit.*, p. 209.

En termes de diversité dans la classe des navires, la flotte russe de la mer Noire ne possède que 7 classes de navires[1263] sur les 12 types alors en dotation dans la flotte de la Baltique. Si l'on ramène ce graphique à la part respective occupée par chacune des flottes dans l'ensemble des effectifs alignés par la Marine russe en 1797, on obtient alors le graphique suivant :

[1263] Navires de ligne, frégates, navires de troisième rang, bombardes, galères, batteries flottantes, canonnières.

Répartition des effectifs par flotte en 1797



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 209.

Les travaux du comité réuni par l'empereur Paul Ier mettent en évidence la place qu'occupe alors la flotte russe de la mer Noire en termes d'unités vingt-deux ans après sa création : près un bâtiment sur trois est alors en service en mer Noire. Ce rapport, considérable, a été atteint sous le règne le Catherine II qui, rappelons-le, a fondé non seulement la flotte de guerre russe dans le bassin pontique, mais également l'immense majorité des centres de production qui ont permis de la créer. Ces 29% sont donc atteints *ex-nihilo*, ce qui illustre bien le volontarisme et les investissements consentis par l'impératrice dans l'édification de son nouvel outil de puissance en mer Noire.

Ce n'est qu'à partir de 1798 que la position russe change devant l'évolution du contexte international. Le 22 décembre 1798, Paul Ier signe avec l'Empire ottoman une alliance selon laquelle les deux parties garantissent leurs possessions territoriales respectives et s'entendent pour mener des actions communes contre la France. Le tsar, alliant les actes à la parole, dépêche un corps expéditionnaire en Italie afin de livrer bataille aux Français et envoie à travers les Détroits en Méditerranée une escadre commandée par l'amiral Ouchakov : c'est la première fois dans l'histoire de la flotte russe de la mer Noire qu'une escadre russe franchit les Détroits turcs pour se rendre en Méditerranée, et pour la première fois également,

Russes et Turcs combattent côte à côte et non plus face à face. Le prince Bezborodko[1264], alors ministre des Affaires étrangères de Paul Ier mesure toute l'importance de cet événement :

« *Il a fallu l'apparition de monstres tels que les Français pour assister à un spectacle que je n'aurais jamais cru voir de mon vivant : une alliance avec la Porte et le passage de notre flotte par les Détroits* [1265]».

Six mois avant son assassinat, au mois d'octobre 1800, Paul Ier pose les jalons de la nouvelle politique étrangère russe. Nouvelle car, à la fin du règne de Catherine II, la Russie a atteint ses frontières historiques et réunit presque tous les territoires auxquels elle prétendait[1266] : d'une certaine manière, les frontières de l'Empire russe en 1796 s'apparentent à des frontières naturelles. Le tsar, et surtout son ministre des Affaires étrangères, le comte Rostopchine[1267], élaborent les nouveaux axes directeurs de la politique étrangère russe dans le bassin méditerranéen. La prise de Constantinople demeure un des axes majeurs des orientations méridionales russes. Elle doit s'accomplir parallèlement à la prise de la Roumanie, de la Moldavie et de la Bulgarie, ainsi qu'à la formation d'une République grecque sous protection russe. L'expansion envisagée par Paul Ier est sous-tendue par des justifications ethnico-religieuses, la libération des populations orthodoxes asservies par les Ottomans, et par des motifs contre-révolutionnaires, avec la lutte contre la diffusion des idéaux de la Révolution française qui sont perçus comme un danger pour l'autocratie russe[1268]. Ces deux supports orientent ainsi la politique méditerranéenne de la Russie au cours des années 1800 et 1810.

L'intérêt que porte l'empereur russe pour l'Ordre de Malte allait également jouer un rôle essentiel dans l'implication grandissante de l'Empire russe dans les affaires méditerranéennes. Les premiers contacts entre la Russie et les Chevaliers de l'Ordre de Saint Jean de Jérusalem remontent au règne de Pierre le Grand qui dépêche en 1697 un émissaire à Malte afin de sonder les possibilités de créer une alliance dirigée contre la Porte. Plus tard, en 1769, Catherine II envoie à son tour un ambassadeur à Malte afin de rallier les Chevaliers à sa cause et obtenir leur assistance logistique pour la flotte qu'elle compte envoyer en

[1264] Alexandre Andreïevitch Bezborodko (1747-1799) est le ministre des Affaires étrangères de Paul Ier entre 1797 et 1799.
[1265] Constantin de Grunwald, *Trois Siècles de diplomatie russe*, Paris, Calman-Lévy, 1945, p. 137.
[1266] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 611.
[1267] Fiodor Vassilievitch Rostoptchine (1763-1826) est le ministre russe des Affaires Etrangères de 1799 à 1801.
[1268] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, pp. 611-612.

Méditerranée. Mais, tout comme le fut la démarche de Pierre Ier, celle de la tsarine ne rencontre guère le succès escompté. Vingt-cinq ans plus tard, en 1784, Catherine II tente une seconde approche : elle souhaite associer l'Ordre de Malte à l'accomplissement de son projet grec. Les approches de la souveraine sont cette fois-ci couronnée de succès, probablement plus pour des raisons financières que par une réelle adhésion des Chevaliers aux plans russes : l'Ordre de Saint Jean traverse alors une période très difficiles d'un point de vue financier et le Grand Maître de l'Ordre, le chevalier de Rohan, dépêche plusieurs émissaires à Saint-Pétersbourg afin de monnayer l'aide des chevaliers à la cause russe[1269]. C'est néanmoins Paul Ier qui contribue les plus à densifier les liens entre Malte et la Russie. Passionné par les idéaux de chevalerie portés par l'Ordre de Saint-Jean, le tsar saisit l'opportunité de la piètre situation financière dans laquelle se trouvent alors les chevaliers, leur isolement sur la scène diplomatique européenne et l'intervention française à Malte pour se faire couronner Grand Maître de l'Ordre le 9 novembre 1798[1270]. Ce couronnement est censé insérer doublement la Russie dans la géopolitique méditerranéenne. D'une part, il fait du tsar le patron d'un ordre méditerranéen ce qui tend, du point de vue russe, à renforcer la dimension méditerranéenne de la Russie, et d'autre part, il est également censé procurer à la Russie une base navale au cœur de la Méditerranée. Toutefois, en pratique, ce sont les îles Ioniennes, et principalement Corfou, qui abritent l'essentiel de l'activité navale russe au début des années 1800. La Russie est, avec l'Angleterre, la principale puissance impliquée dans la « croisade » contre Napoléon en Méditerranée. Cette implication de Paul Ier dans les affaires militaires méditerranéennes, malgré son inclination initiale pour la paix, est déclenchée par la série de victoires françaises en Italie qui pousse l'Autriche à négocier la paix.

En 1800, la nouvelle flotte russe construite selon la volonté et grâce à l'impulsion de Catherine II aligne 20 vaisseaux de premier rang pour un tonnage équivalent de 65 000 tonneaux[1271], tous construits à Kherson, sauf un navire de ligne de 84 canons construit à Nikolaïev[1272]. Aussi, si les objectifs numériques fixés par l'impératrice sont atteints à l'aube du XIXe siècle, il n'en demeure pas moins que les carences et les faiblesses dont souffrait la flotte russe en mer Baltique se retrouvent également en mer Noire. Genet, l'observateur

[1269] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, *op. cit.*, p. 34.
[1270] *Ibid*., p. 44
[1271] Irina et Dimitri Gouzévitch, « La Russie et la culture technique française », in Jean-Pierre Poussou, Anne Mezin, Yves Perret-Gentil, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, *op. cit.*, p. 537.
[1272] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения в пяти томах, том 1* (N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 288.

français déjà cité auparavant, note ainsi en 1792 dans ses *Observations statistiques et commerciales sur la Russie* que :

« *Catherine II, qui s'est attachée à suivre ses plans, a relevé la marine, mais par des moyens aussi périssables* […]. *Cette princesse a doublé les forces militaires de la Russie dans la Baltique. Elle a formé dans la mer Noire, après avoir fait la conquête de la Crimée, une marine militaire très redoutable, mais elle n'a point aboli l'esclavage, et elle n'a point de marine marchande, tandis que des milliers de vaisseaux étrangers viennent tous les ans dans les ports de son Empire apporter des marchandises qui manquent à la Russie et exporter en échange ses productions* [1273]».

Le tableau dressé ici est toujours celui de l'économie de rente qui repose sur l'exportation de matières premières et l'importation massive de produits manufacturés occidentaux. Dans le cas de la Russie du début du XIXe siècle, le tableau est d'autant plus saisissant, que la Russie ne disposant pas d'une marine marchande, ces approvisionnements sont réalisés par les puissances occidentales. L'étude des investissements réalisés par la Russie pour se doter de l'outil industriel approprié puis, par la suite, des coûts liés à la construction et au développement de la flotte, nous apporte également des réponses quant aux ambitions des tsars pour leur flotte de guerre en mer Noire. Une première remarque s'impose toutefois ; comme le rappelle Janet Hartley, "*The "cost" of a Russian ship – of wood, labor, and transportation – cannot be calculated accurately, but ships were expensive not only to build but also to maintain*[1274]". En effet, calculer le prix moyen de construction d'un navire en intégrant tous les coûts, depuis ceux de la construction des chantiers navals, avec le traitement des maîtres d'œuvre, jusqu'à l'achat du bois et des cordages, et les coûts inhérents à la maintenance des navires et à la rémunération des équipages, paraît peu pertinent. En revanche, il est possible, en dissociant chaque investissement, d'établir une évolution des coûts par catégorie de navire. Vers 1780, un observateur français rédige un *Mémoire sur la Russie* dans lequel il estime le budget alloué par Saint-Pétersbourg à l'entretien de sa flotte 2 275 000 roubles :

[1273] MAE, CADN, Mémoires et documents, Russie, vol. 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, *Observations statistiques sur la Russie*, par Edmond Genet, 1792, [P17250], f. 37
[1274] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power, the State, and the People*, *op. cit.*, p. 73.

« *La Russie, joint au bon marché de la main d'œuvre, a chez elle en abondance tout ce qui est nécessaire à la construction des vaisseaux et ce qui promet des progrès à sa marine, c'est l'économie avec laquelle elle est administrée.*

2 275 000 roubles suffisent à l'entretien de sa flotte avec 18 000 matelots ou soldats, à l'entretien de ses canaux, de ses ports, à une Ecole de Cadets de la marine, et à tous les frais de l'amirauté[1275] ».

La Russie doit alors maintenir en état une flotte qui se compose, toujours selon la même source, de 166 navires de différentes classes. Considérons en premier lieu les investissements réalisés par la Russie pour la construction des infrastructures. Dans les années 1770, l'Empire russe dépense 176 835 roubles pour établir et maintenir des chantiers en mer d'Azov, principalement à Taganrog et Azov. A titre de comparaison, au cours des années 1780, la construction de Sébastopol coûte aux finances des tsars 4 millions de roubles alors même que le port ne produit presqu'aucun navire[1276]. Nous disposons d'une étude rédigée par un observateur français sur les coûts de construction des navires russes en 1772. En voici un tableau récapitulatif :

Coût des vaisseaux russes avec leurs cordages en 1772 (en roubles et livres françaises)

Navires	Saint-Pétersbourg		Arkhangelsk		Cordages		Total St-P.		Total Arkhangelsk	
	Roubles	Livres françaises	R.	L.	R.	L.	R.	L.	R.	L.
100 canons	108 403	542 017	Non	Non	21 069	105 345	129 472	647 362	Non	Non
80 canons	93 168	465 841	Non	Non	16 855	84 276	110 023	550 117	Non	Non
66 canons	48 929	244 647	18 599	92 998	14 139	70 695	63 068	315 342	32 738	163 693
54 canons	Non	Non	11 256	56 281	10 821	54 108	Non	Non	22 077	110 389
32 canons	Non	Non	9 475	47 378	8 388	41 941	Non	Non	17 863	89 319

Tableau réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etude sur la Marine russe*, 1772.

[1275] AN, Fonds Marine, série B : Service général, Ordres du roi et dépêches ministérielles, correspondance à l'arrivée, Russie, 1721-1787, *Mémoire sur la Russie*, vers 1780.
[1276] Janet M. Hartley, *Russia, 1762-1825: Military Power, the State, and the People*, *op. cit.*, p. 73.

Les prix indiqués ci-dessus ne comprennent pas l'armement du navire en pièces de canons. Ces dernières, en fonte et en cuivre, sont fondues dans l'arsenal de Kherson. A l'automne 1788, le prince Potemkine décide de construire une nouvelle fonderie capable d'augmenter les capacités de production et de fournir plus rapidement des pièces dans le contexte de la guerre avec la Turquie. En effet, jusqu'alors, les Russes faisaient venir de Briansk les pièces de canons manquantes pour équiper leurs navires[1277].

Nous disposons du prix d'armement des navires qui sont indiqués dans la même étude laissée pour l'année 1772 :

Prix de l'armement des vaisseaux russes en 1772 (en roubles et livres françaises)

	Prix de l'armement	
	Roubles	Livres françaises
Vaisseaux de 100 canons	12 601	63 009
Vaisseaux de 80 canons	10 621	51 307
Vaisseaux de 66 canons	7 922	39 610
Vaisseaux de 54 canons	4 932	24 663
Frégate de 32 canons	2 726	13 361

Tableau réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etude sur la Marine russe*, 1772.

Aussi, si l'on croise les deux tableaux, le prix unitaire d'un bâtiment de première ligne mettant en œuvre 66 canons, suivant qu'il est construit à Arkhangelsk ou Saint-Pétersbourg, peut varier de 40 660 roubles à 70 990 roubles.

Enfin, c'est également sous le règne de Paul Ier que la flotte russe de la mer Noire apprend à pratiquer la mer Méditerranée : l'alliance russo-turque signée le 3 janvier 1799 et dirigée contre la France, ouvre aux vaisseaux de guerre russes les Détroits turcs, leur autorisant ainsi des sorties en Méditerranée bien plus fréquentes que celles menées depuis les ports de la Baltique. Malgré la proximité du théâtre des opérations antinapoléoniennes, l'espace Adriatique et les îles ioniennes, la Marine russe ouvre une base navale dans l'île grecque de Corfou[1278]. C'est durant cette période du début des années 1800 que les équipages

[1277] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения в пяти томах, том 1* (N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 271.
[1278] Voir *infra* la section consacrée aux activités de la flotte russe en Méditerranée.

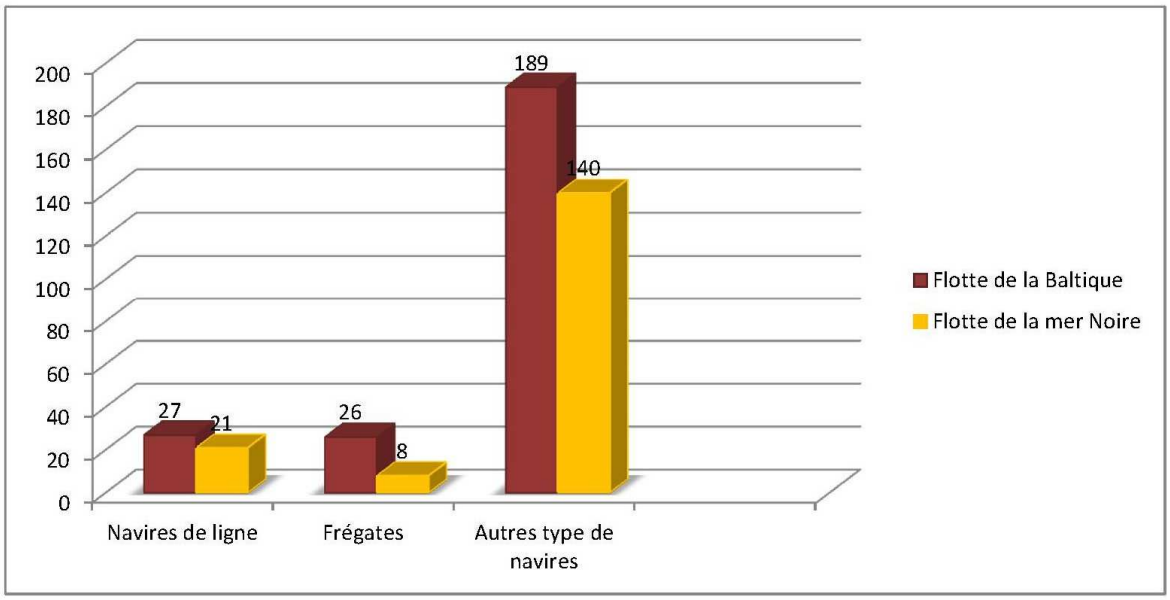
russes se familiarisent avec la navigation en Méditerranée, et contribuent à insérer la Marine des tsars dans le rapport de force naval méditerranéen.

c) La production des chantiers navals pontiques russes sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825) : vers l'effort de rationalisation

Alexandre Ier reste, tout comme Paul Ier, celui qui insuffle les grands axes en matière de politique étrangère et de politique de défense. Il s'entoure toutefois d'un comité spécial qu'il consulte pour toutes les questions liées aux réformes de l'Empire. Le comte Paul Stroganov[1279], le prince Czartoryski[1280], Nikolaï Novossiltsev[1281] et Viktor Kotchoubeï[1282] siègent à ce comité qui reçoit également le nom de comité intime[1283]. Avant de mettre en évidence les évolutions subies par la flotte russe dans le bassin pontique sous le règne d'Alexandre Ier, il convient de dresser en premier lieu un état de la flotte russe à l'aube du règne du nouveau tsar afin de constater la mutation des forces navales russes sous le règne de Paul Ier.

[1279] Ses dates sont 1772-1817. Fils d'un des plus hauts dignitaires de l'Empire, il est un ami personnel d'Alexandre Ier.
[1280] Adam Jerzy Czartoryski (1770-1861) est le ministre des Affaires étrangères russes de 1804 à 1806.
[1281] Le comte Nikolaï Nikolaïevitch Novossiltsev (1761-1836) est le cousin de Paul Stroganov.
[1282] Le prince Viktor Pavlovitch Kotchoubeï (1768-1834) est ministre des Affaires étrangères russes de 1801 à 1802.
[1283] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, pp. 628-629.

Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1803



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота*, (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 249.

La flotte russe de la mer Noire reste donc, en termes d'effectifs, la seconde flotte russe derrière celle de la Baltique. Si l'on considère maintenant la part occupée par chacune des deux flottes au sein de la marine russe, on constate qu'avec 242 unités, la flotte de la Baltique dispose de 59% des unités totales déployées au sein des flottes russes, tandis que la marine russe déployée dans le bassin pontique possède les 41% restant qui correspondent à 169 unités.

Nous pouvons constater que les efforts entrepris par Paul Ier pour doter la Russie d'une flotte suffisamment forte en Méditerranée afin de contrer la menace napoléonienne et mener à bien les orientations méditerranéennes de la politique du tsar ont porté leurs fruits. La part occupée par la flotte de la mer Noire au sein de l'ensemble des effectifs de la marine russe a nettement progressé, passant en 6 ans de 29% en 1797 à 41% en 1803. Dans le même temps, on assiste à une diminution globale des effectifs de plus de 40% puisque la flotte russe totalisait près de 730 unités en 1797 et elle n'en compte plus que 411 en 1803[1284]. Le règne de Paul Ier se caractérise donc par une rationalisation dans les effectifs avec dans le même temps un rééquilibrage des forces navales russes au profit de celles déployées sur le flanc Sud de l'Empire.

[1284] Pour les effectifs et leur répartition en 1797, voir *supra*.

Dans la mesure où la création et la maintenance d'une flotte s'inscrivent toutes deux dans des démarches et des politiques de long terme, la production des chantiers navals reflète les objectifs de défense ainsi que les ambitions navales d'un Etat. En ce qui concerne les débuts du règne d'Alexandre Ier, les intentions du tsar sont clairement orientées vers la paix et des objectifs de politiques étrangères pacifiques. Dans le tumulte européen du début des années 1800, Alexandre Ier commence ainsi par affirmer sa neutralité[1285], marquant ainsi une rupture vis-à-vis de son prédécesseur. Rappelons qu'à l'hiver 1800-1801, Paul Ier avait soumis à Bonaparte un projet d'invasion des Indes britanniques qui devait impliquer 70 000 hommes, fournis à part égale par la France et la Russie. Ce projet reposait sur la projection de troupes à travers l'Asie centrale vers les possessions britanniques, et n'a donc pas impacté la production des chantiers navals russes. Au mois de février 1801, 22 000 cosaques se mettent en marche vers l'Asie centrale, et leur progression ne s'arrête que lorsque Paul Ier décède au mois de mars suivant, et que son successeur, Alexandre Ier, s'empresse de les rappeler[1286].

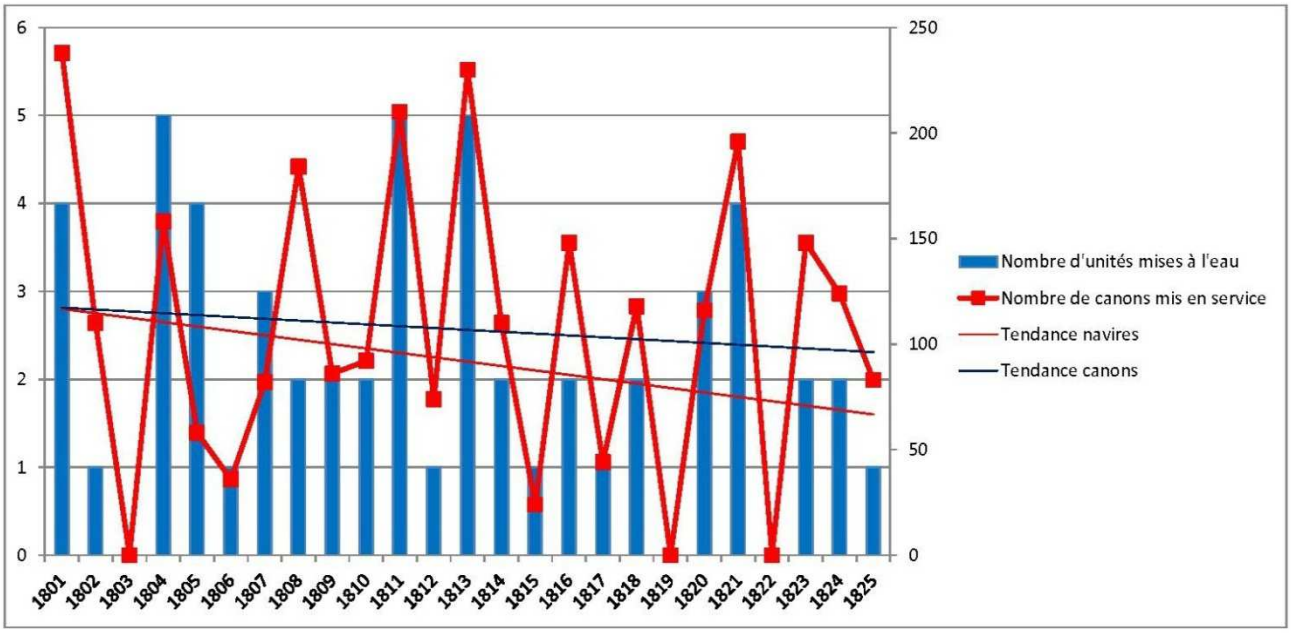
Le Collège des Affaires étrangères est ainsi remanié, et au mois d'avril 1801, le comte Tatishchev[1287] annonce les nouveaux objectifs de la politique extérieure russe. Sur son flanc Sud, dans la mer Noire et en Méditerranée, la Russie recherche la paix avec la France et avec l'Espagne, l'amélioration des relations avec l'Autriche, et des relations amicales avec la Porte. Par ailleurs, le nouvel empereur russe renonce d'emblée au titre de Grand Maître de l'Ordre de Malte et aux prétentions de la Russie sur cette île[1288]. Autant dire que toute la poussée diplomatico-navale méditerranéenne initiée sous Catherine II et poursuivie par Paul Ier connaît un ralentissement avec l'avènement d'Alexandre Ier. Néanmoins, malgré sa volonté initiale de laisser la Russie en dehors des conflits qui ensanglantent l'Europe, Alexandre Ier ne peut longtemps conserver cette posture de neutralité. Dès 1805, l'Empire russe entre en guerre contre la France en participant à la troisième coalition, et devient par la même un acteur majeur de la lutte menée par les monarchies européennes contre la France napoléonienne.

Sur le plan personnel, le nouveau tsar n'est par ailleurs guère passionné par la chose navale ; comme le rappelle Sergueï Potrachkov dans son *Histoire de la flotte russe*, « *Император Александр I флота не любил, не понимал, судил о нем, как он сам же*

[1285] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op. cit.*, p. 336.
[1286] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, pp. 149-150.
[1287] Le comte Alexandre Ivanovitch Tatichtchev (1763-1833) a été ministre de la guerre de 1823 à 1827.
[1288] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, pp. 157-158.

выразился « как слепой о красках »[1289] ». Dès lors, il n'est pas étonnant de constater une diminution globale de l'activité des chantiers navals russes en mer Noire durant les 25 ans de son règne.

Navires mis à l'eau en mer Noire avec le nombre de pièces de canons correspondant par année (1801-1825)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Ce tableau représente les mises à l'eau de navires de plusieurs types : navires de premier rang, frégates, bricks et corvettes.

Les courbes de tendances illustrent ici encore le ralentissement de la production des chantiers navals russes pour la flotte en mer Noire. D'une manière générale, les effectifs de la flotte russe diminuent, qu'il s'agisse de celle déployée en mer Baltique, ou de la flotte de la mer Noire, alors que le budget alloué au Ministère de la Marine ne cesse d'augmenter tout au long du règne d'Alexandre Ier, nous y reviendrons plus loin. Autre tendance révélée par nos résultats : les navires mis à l'eau au cours du premier quart du XIXe siècle embarquent de plus en plus de pièces de canons. L'armement mis en œuvre sur chaque navire augmente, passant progressivement de 74 pièces à 110 canons pour les navires de lignes, et de 32 à 44 canons pour les frégates. Nous pouvons également constater une évolution quant aux noms donnés par les Russes à leurs nouveaux navires. De plus en plus de bâtiments reçoivent des

[1289] « *L'empereur Alexandre Ier n'aimait ni ne comprenait la flotte, il la jugeait comme il le disait lui-même « comme un aveugle juge les couleurs »* ». Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 248.

prénoms masculins ou féminins, qu'il s'agisse de navires de premier rang (*Marie*, *Nikolaï*), de frégates (*Eustache*, *Lilia*) ou de corvettes (*Paul*). Cette nouvelle catégorie de noms attribués aux vaisseaux témoigne d'une tendance à la personnification du navire. Le navire, envisagé en tant qu'objet, dépasse sa condition première d'outil pour devenir un personnage porteur des ambitions de l'Empire russe. Ces ambitions sont toujours illustrées par d'autres catégories de noms. Nous retrouvons ainsi les victoires (navires de ligne *Anapa* et *Poltava*) qui portent en eux la gloire des armes russes acquises contre deux puissances qui s'opposent à l'expansion russe. Cette dimension guerrière est également rappelée par les noms de villes que reçoivent certains bâtiments (navires de ligne *Paris* et *Parme*) qui témoignent du rôle jouée par la Russie lors des campagnes napoléoniennes. Les ambitions de désenclavement géographique de l'Empire se retrouvent dans les noms de régions donnés à certains vaisseaux qui sont baptisés *Afrique*, *Asie* ou encore *Crimée*. Ce type d'appellation tend à donner à la Marine russe une dimension ultra-marine, symbole des ambitions impérialistes tsaristes. La filiation hellénique de cet impérialisme imprègne toujours les noms des navires : les noms *Panteleïmon*, *Minerve* et *Jason* symbolisent à la fois la revendication de l'héritage greco-byzantin, et les ambitions nourries par la Russie pour la région balkanique. La dimension religieuse, également déjà présente sous Catherine II, se perpétue sous Alexandre Ier avec des navires de ligne qui sont baptisés *Douze Apôtres* ou *Jean Chrysostome*. Enfin, de façon assez anecdotique, certains vaisseaux reçoivent également des noms liés à des traits de caractère (frégate l'*Impétueux* par exemple).

Entre 1804 et 1807, la Russie dispose de capacités de production et d'entretien directement implantées dans les îles ioniennes, à Corfou, où la Marine russe a installé sa base avancée pour ses opérations menées contre les Français dans l'espace adriatique[1290]. Il revient durant cette période à l'amirauté située à Corfou de non seulement assurer l'entretien et la réparation des navires russes déployés en Méditerranée, mais également de mettre sur cale et de construire des navires de taille modeste (bricks et corvettes). Les matériaux nécessaires à la construction et à l'entretien des navires arrivaient alors directement des ports russes de la mer Noire via les Détroits[1291].

En mer Noire, les investissements dans la flotte de guerre semblent demeurer stables : entre 1812 et 1822, la Russie alloue ainsi environ 7 millions de roubles par an à l'entretien de

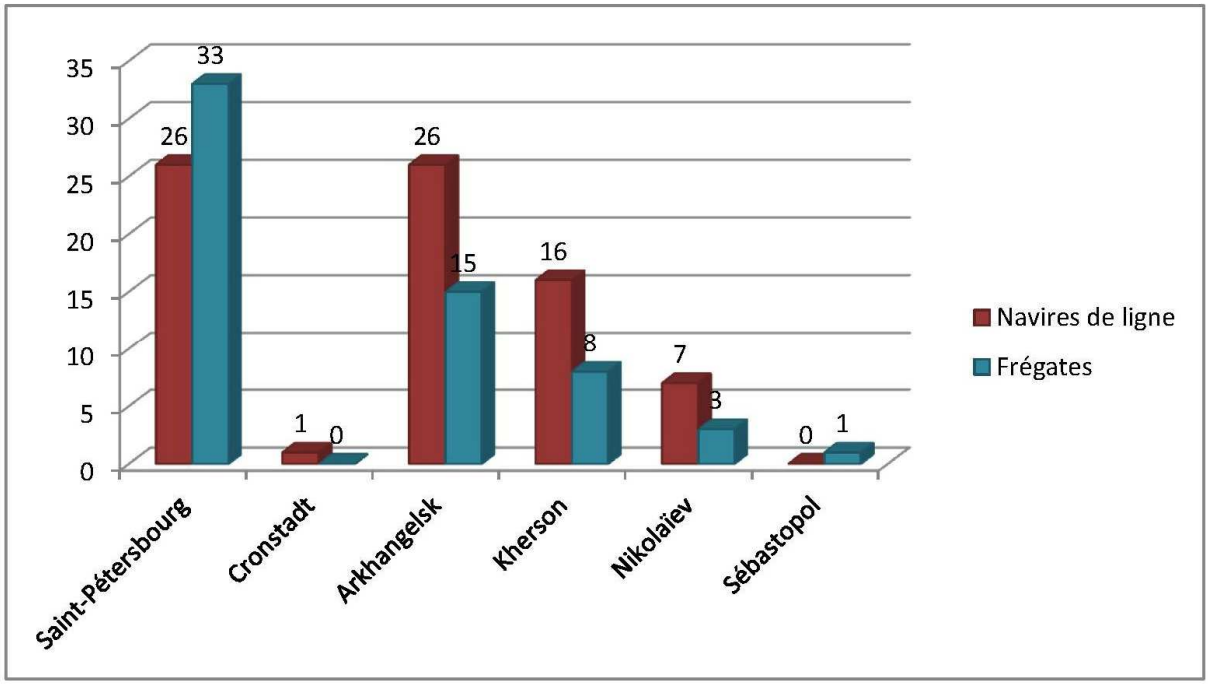
[1290] Voir *infra* la section consacrée à la présence navale russe en Méditerranée.
[1291] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 251.

sa flotte dans le bassin pontique[1292]. Les constructions navales russes possèdent un avantage qui est souligné par presque tous les rapports rédigés par des étrangers sur la Marine russe : la disponibilité en Russie même de presque tous les matériaux nécessaires à la construction des navires. Les bois de construction, comme le chêne, abondent dans le Sud du pays, tandis que le mélèze provient des gouvernements du Nord-est. Le chanvre, le cuivre et le fer sont également disponibles en abondance sur son sol. Néanmoins, malgré cette abondance des ressources et leur relative proximité grâce à l'acheminement du bois par flottaison, les coûts de construction restent élevés : en 1809, le coût du bois requis (chêne et pin) pour la construction d'un seul vaisseau de ligne de 74 canons à Nikolaïev revient à 140 000 roubles[1293]. Rappelons qu'en 1772, soit un peu moins de 40 ans auparavant, un bâtiment de 80 canons construit à Saint-Pétersbourg, armée et équipé de son cordage, revient à un peu plus de 111 000 roubles. L'activité des chantiers navals russes, même si elle enregistre une baisse globale sur les vingt-cinq années du règne d'Alexandre Ier, y demeure néanmoins soutenue, comme le démontre le graphique suivant :

[1292] En 1823, un observateur français note au sujet du financement par la Russie des dépenses liées à l'entretien d'une flotte de guerre en mer Noire : « *On n'offre ici que le détail pour l'amirauté de Saint-Pétersbourg. Il n'a pas été possible de se procurer les mêmes renseignements pour le service de la mer Noire : on sait seulement que la dépense s'élève uniformément chaque année à sept millions de roubles* ». Les postes pris en compte par notre observateur sont nombreux : les soldes et salaires des hommes, les approvisionnements en vivres et munitions, les constructions et radoubes… MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe*, [P18043], f. 116.

[1293] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения* ...(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 307.

Production des chantiers navals russes (navires de ligne et frégates) sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 251. Rappel : ce graphique ne prend en compte que les mises sur cale de navires de ligne et de frégates.

Aussi, si l'on raisonne en termes de bassins de production, sous le règne d'Alexandre Ier, les chantiers navals pontiques russes[1294] mettent sur cale 35 navires de ligne et frégates contre 101 pour les chantiers du Nord qui alimentent la flotte de la Baltique. Aussi, sous le règne d'Alexandre Ier, les nouvelles unités affectées à la flotte de la mer Noire (35 bâtiments) représentent globalement 26% des unités mises sur cale dans les chantiers navals russes dans le premier quart du XIXe siècle. Le reste, 101 navires, représentent les 74% restants et sont affectés en mer Baltique. Nous pouvons par ailleurs constater que, le projet de spécialisation des centres de production pontiques, Nikolaïev pour les navires de ligne et Kherson pour les frégates et bâtiments plus petits, n'est pas encore achevé à la fin du règne d'Alexandre Ier. Kherson continue d'occuper une place centrale dans les capacités de production navales russes au milieu des années 1820, avec près de 69% de la production des navires de ligne et des frégates contre 29% pour Nikolaïev. Sébastopol conserve presqu'exclusivement sa vocation militaire et de base navale principale pour la flotte de la mer Noire. Le port impérial ne dispose en effet que de capacités qui se limitent à celles nécessaires à l'entretien des

[1294] Nous prenons en compte ici la production de Kherson, Nikolaïev et Sébastopol.

navires, ainsi que des radoubs[1295]. Si l'on considère désormais l'ensemble des navires, y compris ceux en cours de construction ou en réparation, et ceux mis en réserve, l'Empire russe dispose en janvier 1823 de 658 bâtiments, dont 211 sont affectés en mer Noire, soit environ 32% des effectifs[1296].

Qu'en est-il des capacités de production des chantiers navals russes pontiques ? En 1818, les chantiers navals russes de la mer Noire emploient plus de 4 400 ouvriers et artisans qui se répartissent de la manière suivante : 2 179 à Kherson, 1 422 à Nikolaïev et 804 à Sébastopol. A Nikolaïev et Sébastopol, l'Etat russe est le seul employeur de ces ouvriers, tandis qu'à Kherson, il représente plus des trois-quarts des commandes. Ces valeurs nous indiquent que le gouvernement russe représente à lui seul environ 90% des commandes de bâtiments dans ces trois principaux centres de production pontique au début des années 1820[1297]. Notons une fois de plus que l'essentiel de la main d'œuvre reste concentrée à Kherson, et que en ce qui concerne Sébastopol, la totalité des ouvriers est employée à la maintenance des navires et non à la mise sur cale de nouvelles unités.

En ce qui concerne l'armement des navires, les fonderies situées à Lougansk, dans l'actuelle Ukraine, livrent près de 572 pièces de différents calibres entre 1808 et 1819[1298]. Quant à la qualité de ces navires, elle semble s'améliorer sous le règne d'Alexandre Ier même si l'architecture navale russe peine à introduire les avancées techniques constatées dans les marines occidentales. Voici le témoignage d'un observateur français sur les constructions navales russes en 1823 :

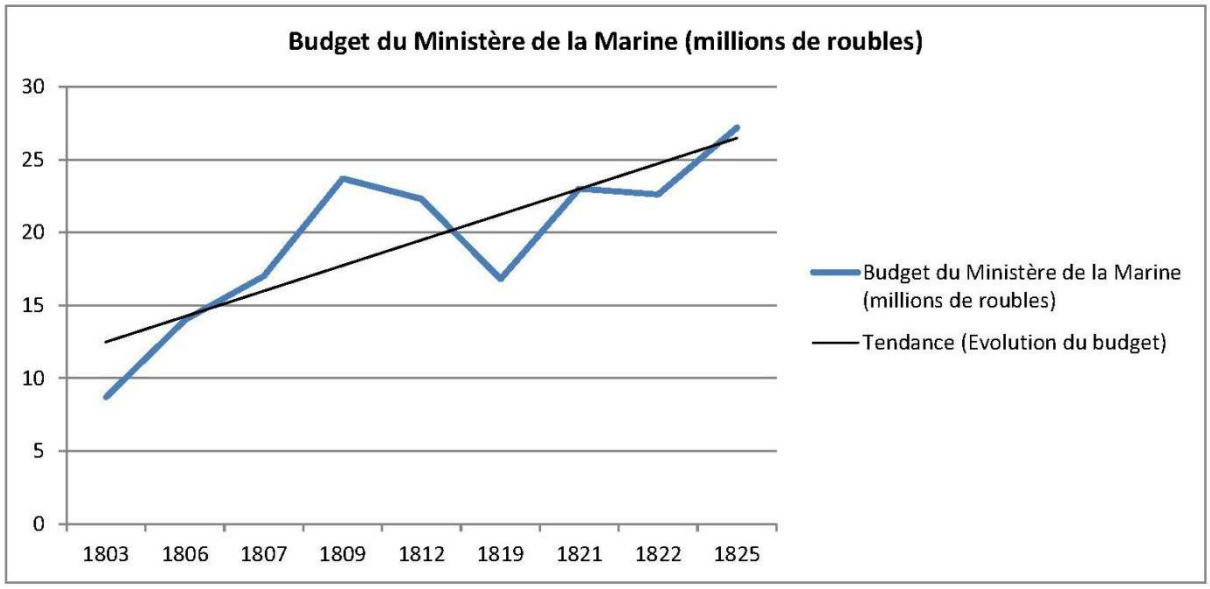
« *L'architecture navale fait peu de progrès en Russie ;* […] *le gouvernement est lent à adopter les améliorations introduites chez les autres nations ; et la plupart des constructeurs employés étant d'anciens officiers ils ne sont pas toujours les premiers à suggérer l'adoption de ces changements, aussi la majeure partie de leurs vaisseaux, même les plus nouveaux, conservent-ils en grande partie les anciennes formes* [1299]».

[1295] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe,* [P18043], f. 146.
[1296] *Ibid*., f. 173.
[1297] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes,* t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit*., p. 340.
[1298] *Ibid*., p. 336.
[1299] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe,* [P18043], ff. 165-166.

La production de navires de guerre en Russie entre 1801 et 1825 diminue donc d'une manière générale, tandis que la part occupée par la flotte de la mer Noire par rapport à l'ensemble des forces navales russes diminue sous le règne d'Alexandre Ier, passant de 41% sous le règne de Paul Ier, à 32%. Cette diminution globale des effectifs est à mettre en parallèle avec une augmentation générale et continue du budget affecté au Ministère de la Marine. Il passe en effet de 8,7 millions de roubles en 1803, deux ans après le début du règne d'Alexandre Ier, à plus de 27 millions de roubles en 1825, à la fin du règne du tsar, ce qui implique que les investissements consentis par la Russie pour sa flotte ont plus que triplé en l'espace de 25 ans, alors même que la plupart des combats que livre l'Empire russe se déroulent sur le continent et non sur mer. Pourtant, le tsar livre contre l'Empire ottoman (1806-1812) et contre la Perse (1804-1813) des guerres, avec pour objectif l'expansion du territoire russe en direction du Caucase. Il ne désintéresse donc pas de la question du renforcement des positions méridionales de l'Empire, mais il mise plutôt sur la guerre terrestre. C'est toutefois sous le règne d'Alexandre Ier que le premier vaisseau de 110 canons est mis à l'eau, en 1802 : il s'agit du *Ratniy*, construit à Kherson[1300].

[1300] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 303.

Evolution du budget du Ministère de la Marine sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op.cit.*, pp. 249-250 ; MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe*, [P18043], f. 113.

Cette hausse constante du budget du Ministère de la Marine ne correspond donc pas à une augmentation des mises sur cale de nouveaux navires, mais plus aux dépenses d'infrastructures, à la hausse des coûts d'approvisionnement en matériels ainsi qu'au traitement des équipages et des officiers[1301]. L'entretien des matelots aussi bien en temps de guerre qu'en temps de paix, faute de marine marchande sur laquelle déployer les marins, coûte en particulier cher à la Russie : près de 2,6 millions de roubles en 1822, alors que le pays n'est pas en guerre, contre 1,4 million de roubles alloués aux constructions navales, soit presque deux fois moins[1302]. En mer Noire, les investissements liés au développement d'infrastructures sont particulièrement lourds. Les Russes sont en effet contraints de draguer et creuser le lit du Dniepr et du Boug afin de rendre ces fleuves praticables aux navires à fort

[1301] En 1822, un observateur français note ainsi au sujet du budget de la marine russe : « *Il est à remarquer que cette augmentation progressive ne provient point d'un accroissement des forces navales, qui loin d'en recevoir depuis la fin de la guerre, ont plutôt été diminuées. On verra par l'état* […] *des charges pour chacune de ces trois années que l'excédent dans les deux dernières provient en grande partie d'une augmentation dans la solde, d'une hausse remarquable dans le prix des vivres, dans celui des approvisionnements et de leur transport, dans un plus grand nombre d'architectes et d'ouvriers employés, non à la construction des vaisseaux, mais aux nouveaux édifices, dans une plus grande consommation ou une hausse dans le prix des poudres* ». MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe*, [P18043], f. 113

[1302] *Ibid*., f. 117.

tirant d'eau[1303]. Voici ce que note un observateur français en 1823 sur les travaux menés par les Russes dans ces deux ports:

« *Le chantier de Kherson ou Cherson, était autrefois le plus considérable de la mer Noire, mais les alluvions toujours croissants à l'embouchure du Dniepr faisant craindre qu'il ne devint un jour tout à fait impraticable, on forma en 1790 l'établissement de Nicolayeff. Il parait néanmoins que dans ce dernier lieu on éprouve de si grandes difficultés pour le transport des bois que l'on continue encore de construire à Cherson de préférence et le nouvel établissement, bien que l'amirauté y ait été transportée, reçoit bien peu d'accroissement. Il se trouve aussi beaucoup de sable au confluent de l'Ingoul et du Boug où est situé Nicolayeff* […] *l'amiral Greigg y fait actuellement creuser un passage qui aura jusqu'à vingt pieds de profondeur à l'aide d'une machine récemment envoyée d'Angleterre ; il a de même établi des pyroscaphes pour y amener les bois ; de sorte qu'il est probable que, si ces travaux réussissent, Nicolayeff deviendra bientôt le seul arsenal de construction dans ces parages, du moins pour les bâtiments de quelque importance et on y a même déjà formé des magasins considérables de tout ce qui est nécessaire à la construction des vaisseaux* [1304]».

La réforme de la flotte de guerre russe est confiée au comité spécial créé en 1802. Ce comité consacre l'essentiel de ses travaux à la flotte de la Baltique jusqu'en 1816, puis, à partir de cette année, il s'intéresse également aux questions touchant la flotte de la mer Noire. Si la première partie du règne d'Alexandre Ier semble, en matière de développement de la flotte, tournée vers la Baltique, le développement des provinces méridionales et la colonisation de la Nouvelle-Russie font toutefois partie d'emblée des objectifs du tsar. Entre 1803 et 1805, Alexandre Ier envoie près de 5 000 colons, principalement des Allemands, des Tchèques et des Slaves du Sud, dans les gouvernements méridionaux, et exempte de droit de douane les marchandises transitant par Odessa[1305]. Au début du XIXe siècle, le tsar mandate également deux expéditions hydrographiques en mer Noire. La première, commandée par le capitaine-lieutenant Vlito, doit cartographier les côtes pontiques entre le cap Stefanos et Samsun, en Anatolie. La seconde, emmenée par le lieutenant Boudichev, doit cartographier le littoral entre Odessa et le Bosphore. Leurs travaux permettent à la Marine russe de disposer de

[1303] Voir dans le tome I la section consacrée à la fondation de Kherson et à celle de Nikolaïev.
[1304] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe*, [P18043], ff. 146-147.
[1305] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 634.

cartes récentes des côtes de la mer Noire et de la mer d'Azov dès 1817[1306]. En 1822, l'Etat russe souhaite dépenser 12 millions de roubles pour renforcer sa flotte : plus de 3,8 millions de roubles vont aux constructions navales, et 1 million pour l'entretien des navires existants. Néanmoins, au final, le financement attribuée au Ministère russe de la Marine pour la flotte de la mer Noire s'élève à 9,7 millions de roubles, dont 2,4 millions pour la construction de nouvelles unités, et un peu plus de 886 000 roubles pour la maintenance des bâtiments alors en service[1307]. Rappelons, à titre de comparaison, qu'en 1778, soit plus de 40 ans auparavant, l'Empire russe dépensait en tout 2 500 000 roubles pour sa Marine de guerre, ce qui signifie qu'en l'espace de moins d'un demi-siècle, ce budget a presque été multiplié par cinq.

C'est l'amiral Greig[1308], le commandant en chef de la flotte de la mer Noire et véritable homme du tsar dans le bassin pontique, qui est chargé de mener les efforts en vue de réformer la marine pontique russe. Il ne ménage pas ses efforts pour consolider les bases et infrastructure existantes, comme la base navale d'Izmail, fondée en 1812 afin d'accueillir la flottille du Danube. A partir de 1816, une politique de rationalisation des infrastructures russes du bassin pontique est engagée. Les premiers ports touchés sont ceux de la mer d'Azov : Taganrog perd son rôle militaire, mais conserve toutefois son rôle d'interface économique car le fer de Sibérie nécessaire à la confection des ancres continue d'y être acheminé[1309]. Les économies réalisées bénéficient principalement à deux places : Sébastopol et Nikolaïev. L'amiral souhaite faire de Nikolaïev le principal chantier naval russe dans le bassin pontique au détriment des capacités situées à Kherson : trois nouvelles cales pour construire des vaisseaux ainsi qu'un hangar supplémentaire équipé de rails et de chariots sont ainsi construits à Nikolaïev. A Sébastopol, l'amiral Greig fait notamment installer des batteries flottantes et fait ériger de nouvelles casernes ainsi que la bibliothèque des officiers[1310]. Néanmoins, en 1823 encore, Kherson demeure le premier arsenal russe de la mer

[1306] Феодосий Федорович Веселаго, *Краткая история Русского Флота*, Москва, Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939 (Théodose Fedorovicth Vesselago, *Une brève histoire de la flotte russe*, Moscou, Editions navales du Commissariat du Peuple aux forces navales de l'URSS, 1939), chapitre XV, « Гидрографические работы в Балтийском, Черном и Азовском морях» (« Les travaux hydrographiques dans les mers Baltique, Noire et d'Azov »).

[1307] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 324.

[1308] Alexis Samouïlovitch Greig (1775-1845) a été gouverneur militaire de Nikolaïev et de Sébastopol entre 1816 et 1833.

[1309] Феодосий Федорович Веселаго, *Краткая история русского флота* (Théodose Fedorovicth Vesselago, *Une brève histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, chapitre XV, « Общее состояние русского флота после разгрома Наполеона I » (« Etat général de la flotte russe après la défaite de Napoléon Ier »), « Черноморские порты и упразднение Таганрогского » (« Les ports de la mer Noire et la suppression de Taganrog »).

[1310] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 250.

Noire en termes de capacités de construction : 3 constructeurs y emploient 1 800 ouvriers, et le port est doté de 6 cales de construction. A la même date, Nikolaïev abrite principalement 3 cales pour les chantiers, et 2 constructeurs y font travailler 380 ouvriers. Sébastopol conserve sa vocation purement militaire en ne disposant d'aucune structure de construction, mais emploie tout de même près de 820 ouvriers pour l'entretien des navires[1311].

d) L'outil de production sous Nicolas Ier (1825-1855) : la manifestation d'un désintérêt pour les affaires méridionales ?

Sous le règne de Nicolas Ier, la Russie affronte et défait l'Empire ottoman (1828-1829), entre en guerre et vainc la Perse (1826-1828), ce qui tend à démontrer que Nicolas Ier, tout soucieux qu'il soit de préserver l'ordre intérieur, n'en demeure pas moins un tsar conquérant. Surtout, c'est sous son règne que les campagnes caucasiennes, dont les ferments sont posés au début des années 1800 avec le rattachement de la Géorgie, impliquent de plus en plus d'hommes et sollicitent toujours plus la flotte. C'est également sous le règne de Nicolas Ier que le courant slavophile tente d'apporter une solution à la Question d'Orient qui se fait de plus en plus jour, et dont une partie du dénouement se joue sous les murs de Sébastopol, pendant la guerre de Crimée. S'il ne forme pas de projet de libération des « frères grecs », c'est que le tsar se méfie de leurs aspirations révolutionnaires : « *Je déteste les Grecs, bien qu'ils soient mes coreligionnaires […]. Je les vois comme des sujets en révolte ouverte contre leur souverain légitime ; je ne désire pas leur affranchissement ; ils ne le méritent pas*[1312] » déclare-t-il à l'ambassadeur d'Autriche. Constantinople demeure néanmoins un objectif géopolitique de premier plan dont la prise, si elle ne s'accomplit pas *de facto*, se réalise *de jure* au cours des années 1830 comme nous l'avons évoqué dans notre étude préliminaire. C'est également sous le règne de Nicolas Ier que la Russie enregistre une nouvelle victoire navale sur l'Empire ottoman, à Navarin, le 20 octobre 1827. Les escadres russes, françaises et britanniques anéantissent alors une flotte turco-égyptienne. Cet épisode est repris et célébré par l'historiographie russe qui n'hésite pas à la comparer aux victoires de Gangout sur les Suédois, et de Tchesmé sur les Ottomans. Les côtes caucasiennes et les Détroits demeurent donc les deux principales zones d'activités de la flotte russe de la mer Noire sous Nicolas Ier, avec pour chacune de ces zones, des tâches et des missions bien

[1311] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Renseignements sur la Marine russe*, [P18043], f. 145.
[1312] William Lincoln, *Nicholas I*, Bloomington, University Press, 1978, p. 118, cité par Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine*, *op. cit.*, p. 159.

particulières, comme nous le verrons lorsque nous nous intéresserons aux missions de la flotte. Pourtant, si le règne de Nicolas Ier débute avec une flotte de la mer Noire consolidée par les efforts d'Alexandre Ier, il s'achève avec un drame pour la marine russe : la disparition pure et simple de la présence navale militaire russe dans le bassin pontique.

La bataille de Navarin, 20 octobre 1827

La bataille de Navarin, 20 octobre 1827, par Ambroise Louis Garneray (1827). Versailles ; musée national des châteaux de Versailles et de Trianon (Numéro d'inventaire MV 1795 ; INV 4669 ; C 396)[1313].

Les effectifs des forces navales russes dans le bassin pontique en 1827, soit deux ans après l'accession de Nicolas Ier au trône sont les suivants :

- 2 navires de premier rang de 110 canons, 1 de 80 canons et 5 vaisseaux de 74 pièces,
- 4 frégates de 44 canons, et une de 36 pièces[1314].

[1313] Source : Portail des collections des musées de France (http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/joconde_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=AUTR&VALUE_98=GARNERAY%20Louis&DOM=All&REL_SPECIFIC=1).

[1314] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 347.

En 1827, les plans de Saint-Pétersbourg pour sa flotte en mer Noire n'en demeurent pas moins ambitieux. La Russie prévoit de construire 5 navires de ligne de 120 canons, 10 vaisseaux de premier rang de 84 canons, 10 frégates de 60 pièces, 8 corvettes, 2 bombardes, 8 bricks, 15 brigantines et 2 yachts[1315]. Pour mener à bien ce projet, l'Amirauté est réformée à partir de 1827 et divisée en départements et directions qui possèdent leur spécialité propre : artillerie, constructions navales, budget… Cette même année un corps des ingénieurs des constructions navales en mer Noire est également créé[1316]. Nicolas Ier ne cache donc pas son projet de disposer d'une flotte méridionale forte et moderne, apte à mener les missions que le tsar entend lui attribuer, comme nous le verrons plus loin. Toutefois, la guerre qui débute avec la Porte en 1828 interrompt ces plans de modernisations. Au lendemain du traité d'Andrinople, en 1829, les capacités navales russes dans le bassin pontique n'ont guère évolué : la Marine russe y dispose de 9 navires de lignes de 74 à 110 canons, et de 5 frégates de 32 à 44 canons[1317]. Au mois de novembre 1832, Nicolas Ier souhaite que sa flotte en mer Noire soit composée de 3 vaisseaux de ligne de 120 canons, de 12 de 84 pièces, de 10 frégates, de 5 corvettes et 10 bricks[1318]. Par rapport au programme précédent de 1827, les ambitions sont légèrement revues à la baisse sur les navires de 120 canons et sur les corvettes au profit des vaisseaux de premier rang de 84 canons et des frégates.

En 1834, le programme de construction navale correspondant est lancé avec quelques modifications dont le consul de France en poste à Odessa livre la teneur dans une lettre qu'il adresse au ministre des affaires étrangères, le comte de Rigny :

« *L'amirauté de Nikolaïev a reçu des ordres de Saint-Pétersbourg qui ont pour but de faire construire sur les chantiers de cette ville trois vaisseaux de 120 canons, 9 de 80 à 84, plusieurs frégates de 64 et quelques autres petits bâtiments tels que corvettes et bricks. Le gouvernement veut que tous les matériaux nécessaires à leur construction soient réunis dans deux ans, et que ces navires soient prêts trois années après, c'est-à-dire à la fin de 1839* [1319]».

[1315] *Ibid.*, p. 345.
[1316] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 295.
[1317] *Ibid.*, p. 294.
[1318] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 367.
[1319] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 9 Octobre 1834, f. 124.

L'ampleur de la commande pourrait laisser penser que, à cette date, les forces navales russes dans le bassin de la mer Noire doivent être modernisées. Or, nous disposons d'un état des forces qui est le suivant pour l'année 1834 :

Etat des forces de la flotte de la mer Noire, octobre 1834

Navires de ligne		Frégates		Corvettes		Autres	
Nombre	Canons	Nombre	Canons	Nombre	Canons	Nombre	Canons
1	120	3	74	3	24	5 goélettes	8 à 12
1	110	6	60	3	20	5 cotres	8 à 12
5	84	4	44	2	18	4 bombardes	5 à 6
2	80			1	16	4 vapeurs	5 à 6

Tableau réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2 : Odessa, 1833-1840, *Note indiquant le nom, le nombre de canons et la date de construction des bâtiments qui composent au mois d'octobre 1834 les forces navales russes dans la mer Noire*, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 9 Octobre 1834, f. 126.

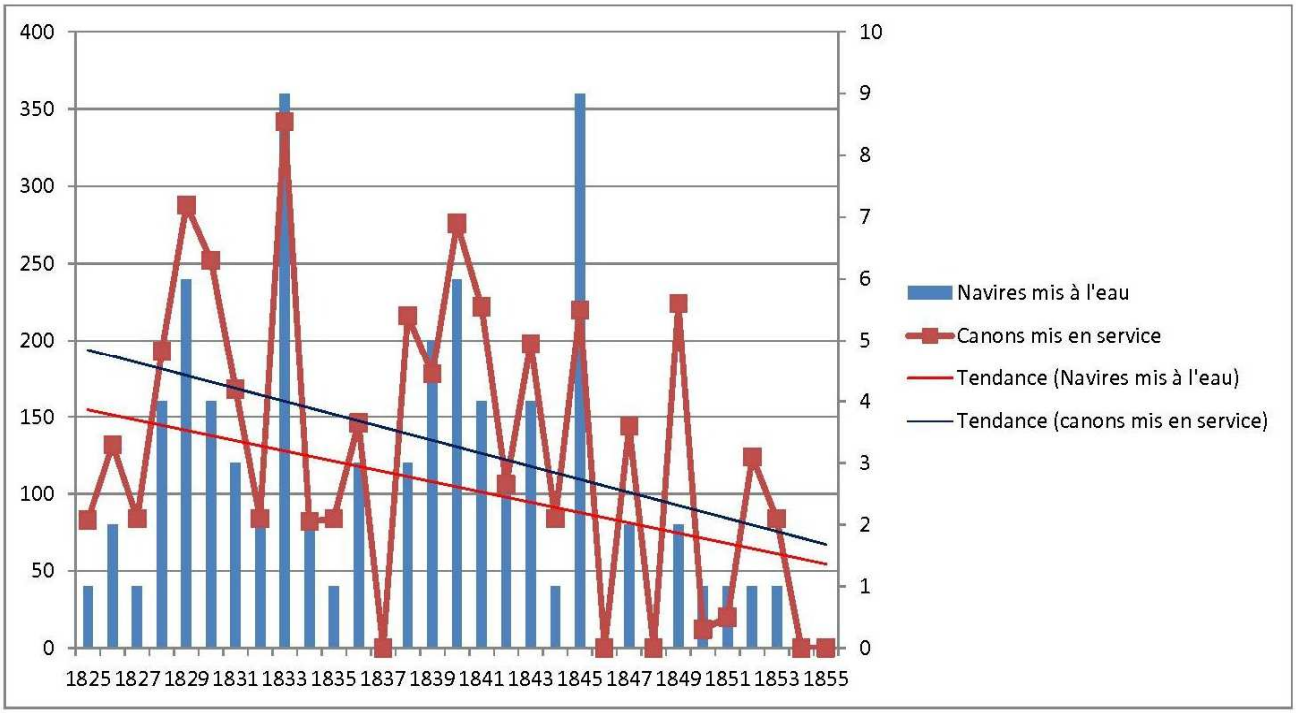
Nous avons pu déterminer l'âge des navires grâce aux dates de constructions données dans le document, et donc calculer l'âge moyen des bâtiments par classes, puis l'âge moyen de la flotte de la mer Noire à cette date. L'âge moyen des navires de ligne est de 6,4 ans, celui des frégates de 7,9 ans et celui des corvettes est de 4,4 ans, ce qui nous donne un âge moyen de 6,2 ans pour la flotte de la mer Noire à la date d'octobre 1834. Il s'agit donc d'une flotte jeune, mais qui présente néanmoins un défaut : un très haut taux d'indisponibilité. En effet, sur les neuf navires de ligne, 5 sont décrits comme étant en « *fort mauvais état* » ou en « *mauvais état* », et comme devant être retirés du service en 1835, et ce, malgré les réparations qu'ils ont pu subir. Le seul bâtiment neuf est le navire de 120 canons. En ce qui concerne les frégates, sur les 13 navires, 3 sont jugés comme ne pouvant prendre la mer, et 2 comme étant en « *fort mauvais état* »[1320]. Aussi, sur les deux premières classes de navires, le taux d'indisponibilité avoisine les 50% en octobre 1834, ce qui explique la volonté de Nicolas Ier de lancer à cette date un programme de construction destinée à moderniser les capacités navales russes en mer Noire. Bien lui en prend, car, dans une lettre qu'il adresse au mois de septembre 1835 au duc de Broglie, alors ministre des affaires étrangères, le consul de France à Odessa émet un jugement très sévère sur l'état de la flotte russe de la mer Noire :

[1320] Pour les appréciations sur l'état des navires, voir MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, *Note indiquant le nom, le nombre de canons et la date de construction des bâtiments qui composent au mois d'octobre 1834 les forces navales russes dans la mer Noire*, Lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 9 Octobre 1834, f. 126.

« *Ceux qui connaissent la mauvaise construction des bâtiments de cette escadre, l'ignorance de ses officiers et la composition de ses équipages qui sont pour la plupart des soldats peu habitués à la mer et aux manœuvres des navires ont trouvé qu'il y avait beaucoup de jactance dans ses propos et sont d'avis que la flotte russe de la mer Noire, dans le cas d'une guerre fera très bien, pour ne pas être détruite en peu d'instant par une escadre anglaise ou française composée de moins de bâtiments d'éviter de rencontrer l'une ou l'autre et de se tenir à l'ancre dans le port de Sébastopol* [1321]».

A ce jugement cinglant, il convient d'ajouter un constat : la production des chantiers navals russes pour la flotte de la mer Noire diminue globalement sous les trente années de règne de Nicolas Ier, tout comme elle l'avait fait sous le règne d'Alexandre Ier. Le graphique suivant illustre cette tendance :

Navires mis à l'eau en mer Noire avec le nombre de pièces de canons correspondant par année sous le règne de Nicolas Ier (1825-1855)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

Les pics constatés en 1833 et 1845 correspondent plus à des transferts de capacités qu'à des mises à l'eau de nouveaux bâtiments en mer Noire. Pour ces deux années-là, la

[1321] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, Lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 4 septembre 1835, f. 153.

Russie transfère en mer Noire des bâtiments qui jusque-là étaient rattachés à la flotte de la Baltique, et encore, pour 1845, il s'agit de navires n'embarquant que peu de canons. En 1833, ces nouvelles affectations doivent servir à la Russie à maintenir des effectifs navals suffisants en compensant les unités qui partent opérer sur les côtes caucasiennes. Aussi, si la production des chantiers navals russes tend à diminuer dans le bassin pontique, le nombre d'unités servant dans la flotte de la mer Noire parvient néanmoins à se maintenir grâce à ces deux transferts opérés en 1833 et 1845.

La question des capacités de production des chantiers navals russes pontiques est alors posée : sont-ils aptes à absorber les commandes passées par l'Etat russe ? Déjà en 1832, le gouvernement russe fait construire de nouvelles cales sèches à Sébastopol[1322], non pas pour y mettre en chantier de nouveaux bâtiments, mais pour y faire réparer et entretenir les navires existants sans avoir à envoyer ces derniers à Nikolaïev ou Kherson pour leur maintenance. Il s'agissait alors de libérer des cales pour la construction de nouveaux bâtiments dans ces deux centres. Malgré cela, en 1834, lorsque l'Amirauté souhaite lancer son ambitieux programme de construction de 12 navires de ligne et de plusieurs frégates, elle souhaite qu'entre un tiers et la moitié des commandes de constructions de navires soient assurées par l'Amirauté de la mer Noire, donc par les capacités de construction d'Etat. Toutefois, comme le note le consul de France à Odessa, ces capacités semblent bien limitées :

« [L'Amirauté] *a répondu qu'elle ne le pouvait pas et qu'il fallait avoir recours comme cela s'est toujours fait à des entreprises particulières. Les contrats avec les entrepreneurs n'ont pas encore été passé aussi la construction de tous ces bâtiments n'est qu'en projet*[1323] ».

Enfin, en ce qui concerne la durée de vie des bâtiments russes, elle est trois fois inférieure en moyenne à celle de bâtiments de guerre construits en Occident. D'après le consul de France en poste à Tiflis, à la fin de la première moitié du XIXe siècle, la durée de vie des vaisseaux russes excède rarement onze années. Les coques des navires se dégradent

[1322] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 295.
[1323] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 9 octobre 1834, f. 124.

rapidement à cause la mauvaise qualité des bois de construction qui, une fois acheminés de Podolie, ne sont pas séchés suffisamment longtemps[1324].

Nicolas Ier est considéré comme le premier des autocrates, statut qu'il acquiert notamment en combattant tout au long de son règne les mouvements révolutionnaires européens[1325]. Ce renforcement du pouvoir autocratique de l'empereur trouve son prolongement dans les noms donnés aux navires qui sortent des chantiers navals russes sous le règne de Nicolas Ier. Si l'on retrouve encore des navires baptisés avec des prénoms (frégates *Anna* et *Flora*, corvette *Olga*), nous pouvons surtout constater une explosion du nombre de vaisseaux qui reçoivent des noms faisant référence à la mythologie grecque. Des corvettes sont ainsi appelées *Andromaque*, *Iphigénie*, *Calypso* ou encore *Ménélas*. A travers ces noms, les navires russes reçoivent une partie de l'héritage gréco-hellénique mythologique et véhiculent ainsi sur les mers l'idée d'une filiation directe entre la Marine de guerre russe et la tradition maritime grecque, et au-delà, entre l'autocratie et les personnages mythologiques grecs. La référence à la Grèce ne s'arrête cependant pas à ce premier point ; les vaisseaux russes reçoivent également des noms faisant directement référence à des îles, comme les frégates *Ténédos* et *Enos*, ou la frégate *Archipel*. L'autocratie investit le champ géopolitique en nommant ces navires du nom de lieux clefs pour la Russie dans la mesure où ces îles contrôlent le débouché des Détroits. La filiation avec le Projet grec de Catherine II est ici claire, d'autant plus qu'un navire de ligne reçoit également le nom de *Tchesmé* et qu'un autre est baptisé *Impératrice Catherine II*. La référence à l'illustre impératrice renforce l'autocratie russe qui revendique, à travers ces appellations, son héritage maritime et ses aspirations helléniques. La religion, autre pilier de l'autocratie, est également mise à l'honneur par la Marine, principalement pour les navires de ligne. Véritables symboles de modernité et de puissance, les vaisseaux de premier rang sont investis d'une forte charge symbolique destinée à affirmer l'identité orthodoxe de l'Empire russe. Des navires de ligne sont ainsi baptisés *Douze Apôtres*, *Trois Saints Hiérarques*, *Trois Saints* ou encore *Uriel*, en référence à l'archange. Enfin, une dernière catégorie de noms émerge lorsque l'on analyse les appellations données aux navires : les villes. Cette catégorie transcende les règnes depuis Catherine II, et est largement représentée sous Nicolas Ier. Cependant, les noms choisis pour baptiser les vaisseaux font référence à des villes situées dans deux régions précises : les côtes occidentales et la partie orientale du bassin pontique. Le navire de ligne *Varna*, les frégates

[1324] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa, 26 octobre 1845, f. 58.
[1325] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, p. 697.

Varna, *Bourgas*, *Cahul*, *Sozopol* rappellent tout l'intérêt que porte alors la Russie pour une région qui la sépare de l'Empire ottoman et de Tsarograd. L'Empire russe s'intéresse également au Caucase, ce qui explique qu'un navire de ligne reçoive le nom d'*Anapa* et qu'une frégate soit baptisée *Erevan*, noms qui font référence à des villes que la Russie acquiert sous le règne de Nicolas Ier. La dimension de protectrice des terres slaves et orthodoxes revendiquée par l'autocratie russe est ici représentée, et la Marine russe se retrouve porteuse de ce projet universaliste et impérialiste qui investit tout particulièrement l'espace pontique. Ainsi, sous le règne de Nicolas Ier, nous assistons à une récupération de l'outil naval au service du renforcement de l'autocratie. Le pouvoir autocratique revendique à travers les noms donnés aux navires sa filiation gréco-orthodoxe et catherinienne, ainsi que sa continuité. La propagande autocratique investit ici un nouvel espace, ce qui illustre une forme de maturation dans la représentation qu'a le pouvoir russe de son outil naval.

En 1833, le vice-amiral Mikhaïl Petrovitch Lazarev[1326] est nommé chef suprême des forces navales russes en mer Noire, commandant en chef des ports de la mer Noire et gouverneur militaire des ports de Sébastopol et Nikolaïev. Il s'agit d'un explorateur et d'un marin expérimenté, il a voyagé jusqu'en Alaska et découvert l'atoll Souvorov dans l'océan Pacifique, qui consacre son énergie à moderniser et renforcer les forces navales russes dans le bassin pontique. Sous son administration, soit durant 18 années, les chantiers navals de Sébastopol, Kherson et Nikolaïev livrent à la Marine russe près de 150 bâtiments de toutes sortes, soit une moyenne de 8 navires par an[1327]. Il contribue à introduire des avancées techniques et à améliorer la navigabilité et la vie à bord des navires. Surtout, c'est sous sa direction que les premiers navires à vapeur sont introduits en mer Noire, et que les premiers bâtiments à coques ferrées

[1326] Le vice-amiral Mikhaïl Petrovitch Lazarev (1788-1851) demeure le commandant en chef de la flotte russe de la mer Noire jusqu'à sa mort en 1851. Voir portrait ci-dessus. Source : site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Histoire de la flotte », art. « Lazarev ».

[1327] Я. Ф. Зоткин, М. Л. Любчиков, П. П. Болгари, Р. Я. Лихвонин, А. А. Ляхович, П. Я. Медведев, Д. И. Корниенко, *Краснознаменный Черноморский флот*, Москва, Воениздат МО СССР, 1987 (Collectif d'auteurs, *La Flotte rouge de la mer Noire*, Moscou, Editions navales du Ministère de la Défense de l'URSS, 1987), p. 35.

sont mis à l'eau[1328]. Toutefois, pour des raisons économiques, les programmes de constructions navales prennent du retard et la Russie ne sera en mesure de n'introduire que des frégates à vapeur, et non des bâtiments de premier rang à vapeur. Au cours des 18 années durant lesquelles le vice-amiral Lazarev dirige les forces navales russes en mer Noire, ce sont 16 navires de premiers rangs et près de 150 autres navires qui sont livrées à la flotte russe dans le bassin pontique[1329]. C'est notamment sous Lazarev que les vaisseaux de ligne de 120 canons sont introduits en mer Noire. Le volontarisme et l'énergie déployé par le nouvel homme du tsar dans les eaux méridionales russes surprend le consul de France en poste à Odessa qui écrit à son sujet au mois de juin 1836 :

« *Les bâtiments russes sont en général construits sur de bons plans, mais ils sont de peu de durée. A dix ou douze ans ils sont vieux ; (je ne parle que de ceux de la mer Noire).*

Pendant longtemps, ils ont été très mal gréés ; et l'on se plaignait de la mauvaise qualité des cordages, toiles à voile, et généralement de tout ce qui entre dans le gréement d'un navire. Il y a aujourd'hui amélioration sensible dans toutes les parties du matériel. L'amiral Lazarev, qui passe pour un marin expérimenté, a su, par une surveillance active, corriger beaucoup d'abus, et donner aux opérations du gréement un degré de perfection jusqu'à présent inconnu dans la mer Noire [1330]».

A cette date, il est également prévu de solliciter lourdement les capacités de production de Nikolaïev puisque les chantiers navals de cette ville doivent fournir d'ici 1839, soit en moins de 3 ans, 11 vaisseaux de premier rang et frégates et 25 navires de rangs inférieurs (corvettes et bricks)[1331]. L'amiral Lazarev lance dès 1838, et malgré des moyens financiers limités, de grands travaux principalement à Sébastopol et Nikolaïev afin d'y augmenter les capacités de production et d'entretien des navires. A Sébastopol, le commandant en chef des forces navales russes dans le bassin pontique construit la nouvelle Amirauté sur la rive orientale de la baie du Sud et y fait installer des cales pour l'entretien des

[1328] Entre 1817 et 1860, la Russie admet en service actif en mer Baltique 31 bâtiments à vapeur, dont la frégate *Hercule* en 1843. Toutefois, les premiers navires à vapeur avec coque métallique, le *Ladoga* et le *Nevka*, sont achetés à la Grande-Bretagne en 1838. Il faut attendre 1855 pour la Russie soit en mesure de mettre sur cale elle-même un bâtiment à coque métallique et à vapeur. Voir Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…* (N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit*., p. 363.
[1329] Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Histoire de la flotte », art. « Lazarev ».
[1330] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangère, 20 juin 1836, f. 180.
[1331] *Ibid*., f. 179.

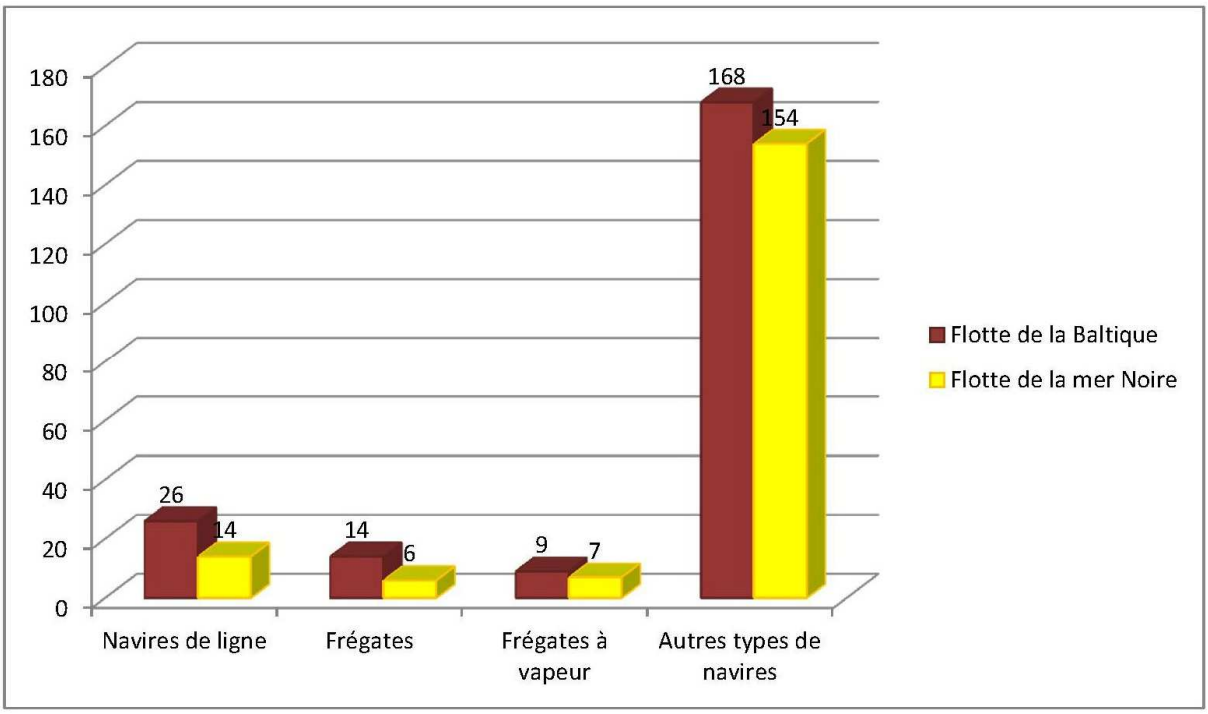
vaisseaux. Du côté de Nikolaïev, l'Amirauté bénéficie également de nouvelles infrastructures : 5 cales sèches sont ainsi construites, trois pour les navires de ligne, et deux pour les frégates. En outre, l'amiral Lazarev fait bâtir un grand bassin pour tous les navires[1332]. En 1838 néanmoins, en attendant que toutes ces capacités soient opérationnelles, le gouvernement impérial a dû se résoudre à commander la construction des navires non seulement à l'Amirauté, mais également à des prestataires privés. Ainsi, pour cette année, sur les 6 vaisseaux de lignes de 84 canons en construction à Nikolaïev, 3 sont en chantiers à l'Amirauté, et 3 sont construits par des entrepreneurs privés. Notons également que 3 pyroscaphes ont été achetés à la Grande-Bretagne et sont alors en cours de construction[1333].

La sous-traitance et l'achat de matériels à l'étranger doivent servir à réaliser des économies. L'introduction des navires de 120 canons à la fin des années 1830 induit une hausse des coûts de production : la construction de la première unité pour la flotte de la mer Noire, le *Tri Sviatitelia*, coûte à la couronne impériale la somme de 339 160 roubles argent, dont 20% environ représentent le coût de l'armement du navire[1334]. Quelques années plus tard, en 1850, Nicolas Ier souhaite développer la composante à vapeur de sa flotte, et débloque 500 000 roubles argent, dont 285 000 doivent servir à construire 4 frégates à vapeur pour la flotte de la mer Noire[1335].

L'œuvre de Nicolas Ier a-t-elle porté ses fruits en matière de capacités navales en mer Noire ? A la veille de la guerre de Crimée et au crépuscule du règne de Nicolas Ier, les forces navales russes en mer Baltique et en mer Noire se répartissent comme suit :

[1332] Я. Ф. Зоткин, М. Л. Любчиков, П. П. Болгари, Р. Я. Лихвонин, А. А. Ляхович, П. Я. Медведев, Д. И. Корниенко, *Краснознаменный Черноморский флот* (Collectif d'auteurs, *La Flotte rouge de la mer Noire*), *op. cit*., p. 35.
[1333] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangère, 2 septembre 1838, f. 250.
[1334] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit*., p. 389.
[1335] *Ibid*., p. 395.

Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1853



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения* (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 298.
Dans la catégorie « Autres types de navires », nous incluons les bricks, corvettes, brigantines, navires de transport et la flotte à rame.

Il est à noter qu'au moment où la Russie entre dans la Guerre d'Orient, un programme de construction navale est en cours, avec 12 navires de lignes en construction, dont 8 pour la flotte de la Baltique et 4 pour la flotte de la mer Noire, 8 frégates sont également en chantier, dont 6 sont destinées à la flotte de la Baltique et 2 à la mer Noire. Il convient d'ajouter une frégate à vapeur en construction pour la flotte de la Baltique, et plusieurs petits navires[1336]. D'après les ratios exprimés ici, la flotte de la mer Noire représente donc 45% des effectifs des forces navales russes avec un total de 181 unités, contre 217 unités pour la flotte russe de la Baltique (55%). Rappelons ici nos résultats obtenus pour l'année 1803, soit cinquante ans auparavant[1337]. A cette date, la flotte russe de la mer Noire, avec ses 169 unités, représente 49% des effectifs globaux de la Marine russe, tandis qu'en mer Baltique, la Russie entretient alors une flotte de 242 bâtiments (51% du total de sa flotte). En cinquante années, nous avons donc pu constater deux phénomènes : un rééquilibrage de la répartition des forces navales en défaveur de celles déployées dans le bassin pontique, et une diminution globale des effectifs

[1336] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 298.
[1337] Voir ci-dessus le graphique « Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1803 ».

qui passent de 411 bâtiments en 1803 à 398 bâtiments en 1853. Ces valeurs ne prennent pas en compte le taux d'indisponibilité des navires dont nous avons vu qu'il s'approchait des 50% pour l'année 1834, soit moins de 20 ans auparavant. Rappelons enfin que la durée de vie des navires russes dans le bassin pontique à la veille de la guerre de Crimée, de par leur conception, n'excède pas 12 années pour les plus robustes et les mieux entretenus. Cette durée de vie demeure stable depuis une trentaine d'années puisque déjà au début des années 1820, elle était estimée à 10 ans[1338].

Pour autant, peut-on parler d'un désintérêt de Nicolas Ier pour les affaires méridionales, désintérêt qui contrasterait fortement avec la fascination qu'exerçait au contraire la Méditerranée sur Paul Ier par exemple ? Assurément non, car, si Nicolas Ier n'a certes pas les velléités de son aïeul en ce qui concerne Malte, il n'en demeure pas moins qu'il engage fortement la Russie et sa marine dans la conquête du Caucase, et qu'il pérennise l'influence russe sur la Porte à partir des années 1830 jusqu'à la guerre de Crimée. En outre, c'est sous le règne de Nicolas Ier que la Marine russe en mer Noire systématise les opérations amphibies sur le littoral caucasien. Avec 30 unités en 1853, la flotte de la mer Noire met en œuvre trois fois plus de bâtiments de transport de troupes que la flotte de la Baltique[1339].

2) Vers la création d'une flotte moderne : la production des chantiers navals pour la flotte de la mer Noire entre 1855 et 1917

Si le traité de Paris de 1856 neutralise la mer Noire[1340], les chantiers navals russes ne disparaissent pour autant pas. La Russie entend non seulement maintenir leur activité, quitte à violer certaines clauses de la paix de 1856, mais son repositionnement stratégique dans le bassin pontique contribue même directement à leur activité et à leur reconversion.

[1338] Cette durée de vie est atteinte par les navires les plus robustes, les mieux conservés et qui ont néanmoins subis plusieurs radoubs au cours de leur cycle de vie. Voir MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, *Etat général des armées russes et polonaises*, décembre 1822, [P18043], f. 167.
[1339] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения*, (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 298. Voir plus loin la section consacrée aux missions assignées à la flotte russe de la mer Noire.
[1340] Voir *infra* la section consacrée à l'implantation de la Marine russe à Villefranche.

a) L'activité des chantiers navals russes dans le bassin pontique sous Alexandre II (1855-1881) : une diminution de la productivité consécutive au traité de Paris

Alexandre II débute son règne dans une situation des plus dramatiques : il termine et perd une guerre qu'il n'a pas commencée, et signe un traité qui ôte à la Russie toutes ses capacités navales en mer Noire, situation à laquelle elle n'avait plus été confrontée depuis le règne de Catherine II. En gagnant à Sébastopol, la coalition franco-britannique porte un coup d'arrêt à la politique d'expansion russe en direction des Balkans et sanctionne la posture de Nicolas Ier. Son successeur, contraint d'accepter les termes très défavorables du traité de 1856, inaugure une posture de repli dans le bassin pontique, posture que la Russie n'avait plus adopté depuis le règne de Catherine la Grande, et qu'elle conserve jusqu'au traité de San Stefano en 1878. Le tsar déclare ainsi que « *après ces jugements, la Russie doit se concentrer sur ses propres affaires et chercher à soigner par des mesures domestiques les blessures infligées par la guerre*[1341] ». En effet, le règne d'Alexandre II est marqué par l'abolition du servage en 1861 et l'entrée de l'Empire russe dans le capitalisme et dans la révolution industrielle.

Sous le règne d'Alexandre II, la politique étrangère de la Russie s'oriente principalement vers l'expansion en Asie centrale. Privé des capacités de son outil naval en mer Noire au moins jusqu'en 1871, l'Empire russe se voit contraint de mettre entre parenthèses ses projets d'agrandissement vers les Balkans. Le 21 août 1856, soit 5 mois après la signature du traité de Paris, le prince Alexandre Gortchakov[1342] adresse une note aux représentations diplomatiques russes dans les pays européens dans laquelle il est indiqué que, suite à la défaite de Crimée, la Russie entend se consacrer à ses affaires intérieures et « au développement de ses forces morales et matérielles [1343]». La présence navale militaire russe dans le bassin pontique connaît deux époques durant le règne d'Alexandre II : celles d'avant 1871, et celle d'après. En effet, la Russie est contrainte de signer le traité de Paris le 30 mars 1856 dont les clauses sont proprement dramatiques pour Saint-Pétersbourg, puisque selon l'article 11, la mer Noire est neutralisée, ce qui implique la disparition de toutes les flottes de guerre qui y sont présentes, principalement les flottes de guerre russe et turque. La flotte russe

[1341] Alexandre II cité par David Mackenzie, *in Imperial Dreams, Harsh Realities, History of Russian Foreign Policy*, New-York, Harcourt Brace College Publishers, 1994, p. 58. Voir Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine*, *op. cit*., p. 169.
[1342] Le prince Alexandre Mikhaïlovitch Gortchakov (1798-1883) est à la tête du Ministère russe des Affaires étrangères de 1856 à 1882.
[1343] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit*., pp. 789-790

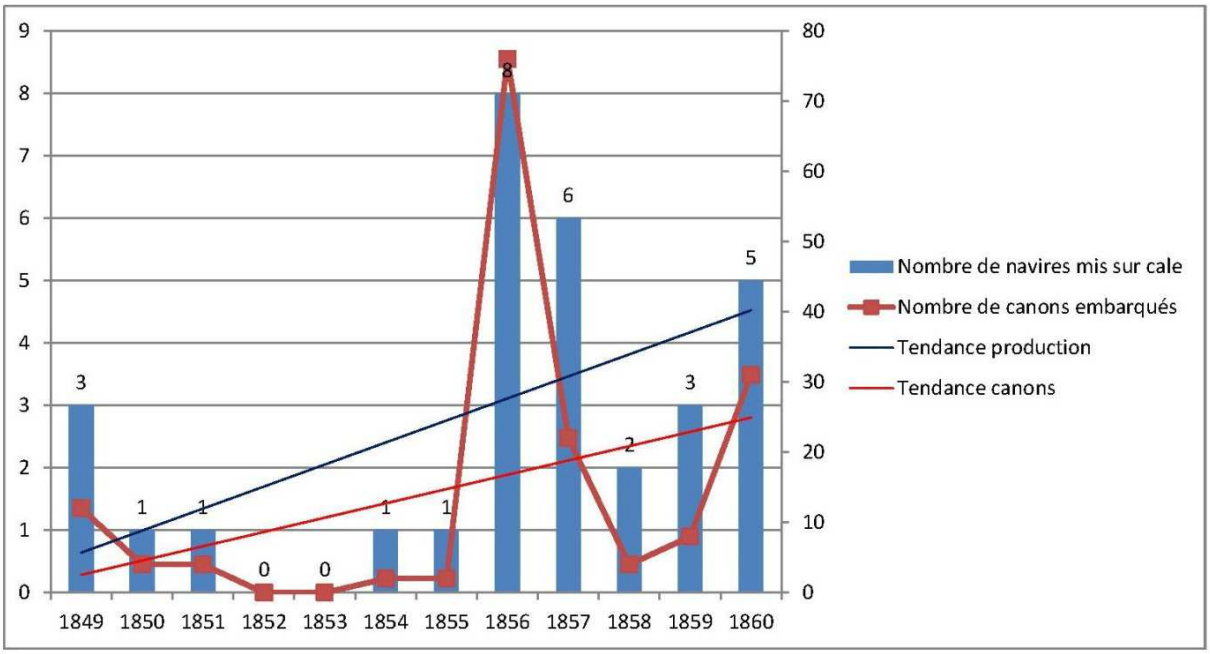
de la mer Noire est donc condamnée, et avec sa disparition, c'est un véritable outil de puissance que l'Empire russe perd. Conséquence de l'article 11, l'article 13 stipule que tous les arsenaux militaires maritimes et bases navales doivent être démantelés (Sébastopol). Enfin, afin de garantir les clauses du traité, une commission européenne temporaire est créée ; elle est composée de délégués britanniques, français, sardes, turcs, russes et autrichiens (article 16). Jusqu'à la Convention de Londres de 1871, la Russie ne dispose donc plus de forces navales en mer Noire, capacités qu'elle récupère unilatéralement, grâce à l'appui diplomatique de la Prusse, après 1871 et l'effondrement du Second Empire à Sedan.

Après la signature du traité de Paris, le Russie n'est autorisée à entretenir en mer Noire que 6 corvettes à hélices, 9 navires de transports et 4 vapeurs[1344]. Dès lors, faut-il en conclure que l'activité navale russe dans le bassin pontique disparaît au lendemain de la défaite de Crimée ? Assurément non. Tout d'abord, le règne d'Alexandre II est celui de l'introduction du cuirassé dans la flotte russe. Par ailleurs, les chantiers navals, ceux de Nikolaïev notamment, continuent de construire des navires, mais pour le compte de la flotte de la Baltique. Ainsi, deux navires de ligne mis sur cale au chantier naval de Nikolaïev peu avant l'éclatement de la guerre d'Orient finissent par être livrés en 1858. Le *Sinope*, un bâtiments de 130 canons, et le *Tsarévitch*, dont le statut et le sort avaient été prévus dans le quatrième protocole du traité de Paris de 1856, sont mis à l'eau désarmés en mer Noire, et doivent gagner la base navale de Cronstadt avant la fin de l'année 1858, après avoir effectué en chemin une halte à Villefranche pour y être inspectés par le Grand-Duc Constantin[1345]. D'autre part, les chantiers navals russes pontiques reprennent, illégalement du point de vue du traité de Paris, leur activité de production de navires de guerre pour le compte de la flotte russe de la mer Noire dès la fin des années 1850. Si leur production avait en effet chuté dès le début du conflit, les mises sur cale n'ont toutefois jamais cessé et augmentent même dès la fin de la guerre en 1856, même si le type de bâtiments produits et l'armement livré ne permettent pas à la Russie de récupérer une flotte de guerre comparable à celle dont elle disposait avant 1853. Le graphique suivant permet de suivre l'évolution des mises sur cale entre 1849 et 1860, dates pour lesquelles nous sommes parvenus à rassembler suffisamment de données :

[1344] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения* (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 301. Selon l'article 2 de la convention passée entre la Porte et l'Empire russe, Saint-Pétersbourg peut entretenir en mer Noire « *6 vapeurs de cent-cinquante mètres à la flottaison et quatre bâtiments légers ne dépassant pas 200 tonneaux chacun* ». Cité *in* MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 6 juillet 1863, ff. 135-136.

[1345] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 5: Moscou Odessa, Riga, Tiflis, 1856 – 1861, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 15 octobre 1858, f. 137. Pour comprendre le rôle de la place de Villefranche dans le dispositif naval russe méditerranéen, voir *infra*.

Production des chantiers navals russes pontiques pour le compte de la flotte de la mer Noire (1849-1860)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 6 juillet 1863, f. 137.

Le graphique met en évidence le fait qu'au lendemain du traité de Paris, signé le 30 mars 1856, la Russie ne cesse pas de produire dans ses chantiers navals des navires de guerre destinés à la flotte de la mer Noire, alors même que l'existence de cette dernière a été rendue illégale par l'article 11 du traité. A ces bâtiments, il convient d'ajouter 8 navires de transports de troupes ainsi que 32 canonnières qui sont mises en chantiers 1863[1346]. Pour mener à bien ce projet, le commandant en chef de la flotte de la mer Noire, la fonction n'ayant pas disparu étant donné que la flotte non plus, l'amiral Glasnapp[1347], a reçu 1,5 million de roubles de la part de Saint-Pétersbourg. L'effort de réarmement, tout en demeurant limité étant donné le type des navires, permet néanmoins aux chantiers navals russes de continuer à produire. Notons que les capacités de production demeurent essentiellement localisées à Nikolaïev. En effet, la production navale de l'Amirauté de Sébastopol reste bien modeste : entre 1794 et 1851, soit en 57 années, les sites de production situés dans la cité criméenne livrent en tout 37

[1346] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 6 juillet 1863, f. 135.
[1347] Bogdan Alexandrovitch von Glasnapp (de son nom Gotlib Friedrich von Glasenapp, 1811-1892) occupe la fonction de commandant en chef de la flotte de la mer Noire de 1860 à 1869. Il est également le gouverneur militaire de Nikolaïev. MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 2 juillet 1863, f. 131.

bâtiments de différents types dont 4 frégates, 5 corvettes, 6 bricks et 8 bâtiments de transport. Le navire le plus important construit à Sébastopol est la frégate *Sozopol* de 54 canons, mise sur cale en 1838 et admise au service actif trois années plus tard, en 1841[1348]. Il s'agit donc de capacités de production complémentaires, Sébastopol occupant en revanche une place essentielle comme place principale pour l'entretien des navires.

A compter des années 1860, il convient d'introduire le tonnage des navires plus que leur armement, comme nous l'avons fait jusqu'à présent : les données que nous avons récoltées expriment le tonnage des bâtiments à partir de cette période. Le tonnage d'un bâtiment correspond au déplacement du fluide provoqué par son immersion. Rappelons ici le principe d'Archimède : tout corps plongé dans un fluide, entièrement mouillé par celui-ci ou traversant sa surface libre, subit une force verticale, dirigée de bas en haut et égale au poids du volume du fluide déplacé. La question qui se pose pour un navire est la prise en compte ou non, dans la détermination de son tonnage, de son armement, des liquides éventuellement chargés à son bord, de la présence de l'équipage… Dès lors, deux notions apparaissent : le tonnage standard, qui ne prend en compte que le tonnage « à vide » du bâtiment, et le tonnage à pleine charge qui tient compte de toutes les sources supplémentaires de poids (liquides, charbon etc.). En 1864, un comité chargé de travailler sur la question de la protection des côtes russes de la mer Noire est formé par l'empereur. Ses propositions vont dans le sens de la restauration des capacités de défenses côtières avec la réactivation des forts, principalement à l'embouchure du Boug-Dniepr et dans le détroit de Kertch. Ce sont de ces propositions qu'émerge l'idée de construire des batteries flottantes, les « popovki », dont deux exemplaires, le *vice-amiral Popov* et le *Novgorod*, sont construits à Nikolaïev[1349]. Mises sur cale en 1871, elles présentent un déplacement respectif de 3 550 tonnes et 2 671 tonnes[1350].

Pour ce qui est de la décennie 1860, la production navale militaire dans le bassin pontique semble quasiment nulle, toutefois, les chantiers navals conservent une activité régulière grâce à la production de navires destinés à servir au sein de la Compagnie russe de navigation. Fondée dès 1857, la Compagnie ou Société russe de navigation à vapeur et de commerce dispose d'infrastructures d'entretien pour ses navires à Sébastopol, tandis que son

[1348] Н.Н. Афонин (dir.), *История отечественного судостроения…*(N. N. Afonine, *Histoire de la construction navale domestique, en cinq tomes*, t. 1 « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècles »), *op. cit.*, p. 396.
[1349] Я. Ф. Зоткин, М. Л. Любчиков, П. П. Болгари, Р. Я. Лихвонин, А. А. Ляхович, П. Я. Медведев, Д. И. Корниенко, *Краснознаменный Черноморский флот* (Collectif d'auteurs, *La Flotte rouge de la mer Noire*), *op. cit.*, p. 53.
[1350] Site offciel de la flotte de la mer Noire, voir cat. « Cuirassés ». L'efficacité de ces bâtiments est toutefois mise en doute par l'attaché militaire français à Saint-Pétersbourg comme nous l'évoquons un peu plus loin.

siège est installé à Odessa[1351]. En 1858, elle dispose de trente-cinq vapeurs et exploite déjà douze lignes intérieures et extérieures à l'espace pontique[1352]. En effet, en dehors des navires de guerre, même modestes, qu'elle met sur cale et lance dans le bassin pontique, la Russie met également en œuvre les navires de la Compagnie russe de Navigation à vapeur, dont l'utilisation, loin d'être exclusivement commerciale, lui permet de maintenir une activité navale, entraîner ses équipages et conserver une influence dans les affaires internes turques. C'est en effet grâce aux navires de cette compagnie que l'Empire russe fait acheminer au cours de la décennie des années 1860 armes et munitions aux Serbes en lutte contre la Porte. Que représente la flotte de cette compagnie ? Comme le fait remarquer le consul de France en poste à Odessa en 1868, le secret qui entoure à la fois la composition et les activités de cette Compagnie, semble jalousement préservé par les Russes[1353]. Nous disposons d'un état de cette flotte pour l'année 1870, soit l'année où Saint-Pétersbourg décide de récupérer unilatéralement ses capacités militaires navales en mer Noire, quelques mois avant que cette décision ne soit avalisée par les puissances européennes mises devant le fait accompli lors de la conférence de Londres de 1871. En 1870, la Compagnie de navigation russe dispose de 22 bateaux à vapeur à hélices, et de 27 navires à vapeur à roues, soit un total de 49 bâtiments totalisant un tonnage de 44 687 tonnes[1354]. Fait marquant, les principales installations de cette Compagnie civile sont situées à Sébastopol où elle possède l'ensemble des chantiers de construction, les docks flottants et les cales sèches. La Compagnie russe de navigation est enfin allègrement subventionnée par l'Etat russe qui lui a confié le monopole du commerce national méridional[1355].

[1351] Cette compagnie est souvent désignée sous ses initiales russes : РОПиТ, pour Русского Общества Пароходства и Торговли.

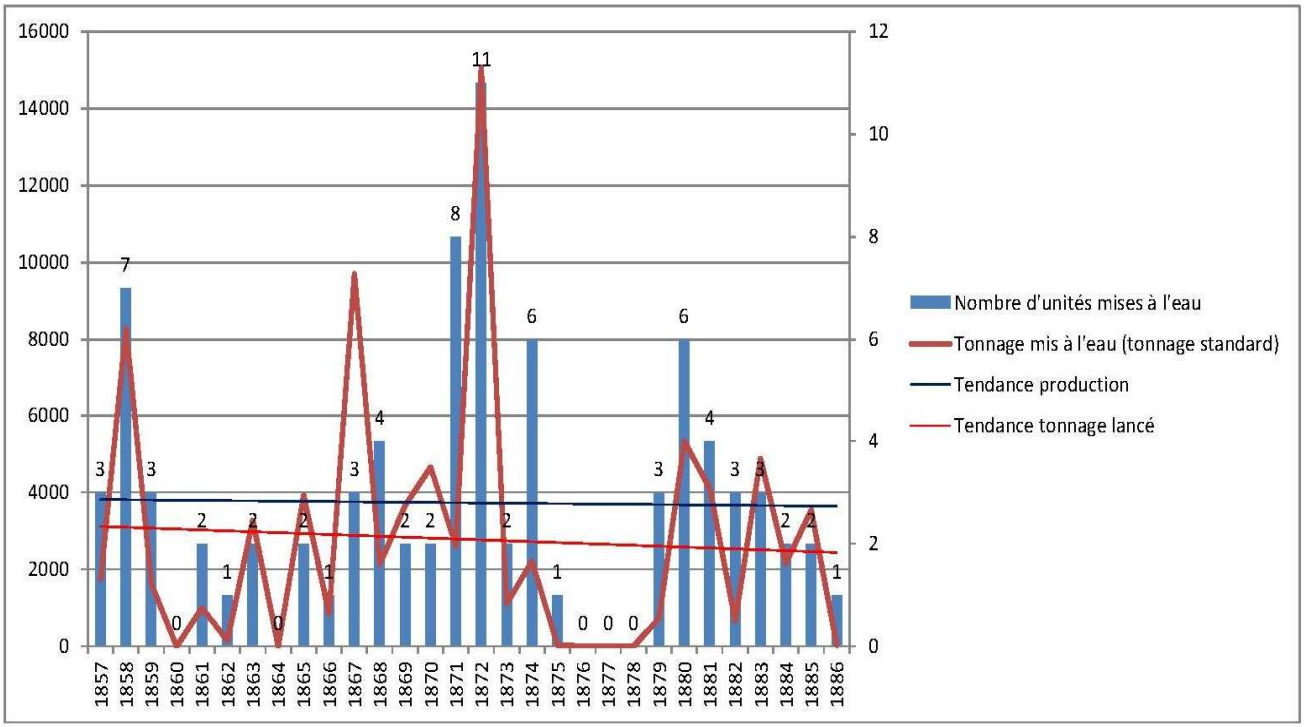
[1352] Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, *op. cit.*, t. 2, p. 403.

[1353] Le consul écrit ainsi, dans une lettre qu'il adresse le 14 février 1868 au ministre des Affaires étrangères, « *je fais des démarches pour me procurer le tableau des bâtiments qui composent la flotte de la Compagnie russe de Navigation, avec la force et la portée de chacun des paquebots. Malheureusement le secret qui pèse sur ce sujet rendra difficile à obtenir des renseignements* ». Voir MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 14 février 1868, f. 259.

[1354] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des affaires étrangères, 22 mai 1870, f. 309.

[1355] Comme l'écrit l'attaché naval français à son ministre de tutelle, le ministre de la Marine et des Colonies, « *Sévastopol n'est pas un port d'armement.* […] *C'est un chantier de construction avec docks flottants et bassins à flot. Le chantier n'appartient pas à la couronne, mais à une compagnie, la Compagnie de navigation de la mer Noire, laquelle monopolise tout le commerce maritime de Sud de l'Empire et fortement subventionnée dont par l'Etat, est puissante et riche…* ». Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887). Lettre de l'attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 21 novembre 1886, f. 104

Production navale pontique pour le compte de la Compagnie russe de commerce et de navigation (1857-1886)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1432 : lettres de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (1888), lettre de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg au ministre de la Marine et des colonies, 12 avril 1888.

L'outil de production navale pontique russe, au lendemain du traité de Paris, oriente son activité vers la mise en chantier de bâtiments à vapeur pour le compte de la Compagnie russe de navigation, ou Compagnie russe de la mer Noire. L'intérêt de comparer le nombre d'unités produites sur la période au tonnage lancé annuellement pour la même période est de mettre en évidence des tendances quant à la nature des navires construits. Ainsi, nous constatons que, s'il y a un pic dans le tonnage lancé en 1871, année de la Convention de Londres qui voit la Russie officiellement déliée de ses obligations restrictives en mer Noire, le nombre de navires mis sur cale cette année-là n'en demeure pas moins également élevé. Cela signifie que les Russes produisent de nombreux navires d'un tonnage d'environ une tonne. Le vide productif de la seconde moitié des années 1870 correspond à la période où la Russie est en guerre contre l'Empire ottoman : la production de bâtiments pour la Compagnie russe de navigation cesse, et les crédits ainsi économisés sont redéployés vers l'armée de terre. Ce schéma se confirme également pour ce qui est de la production de navires de guerre comme nous le verrons juste après. Enfin, si le nombre d'unités produites demeure stable sur les

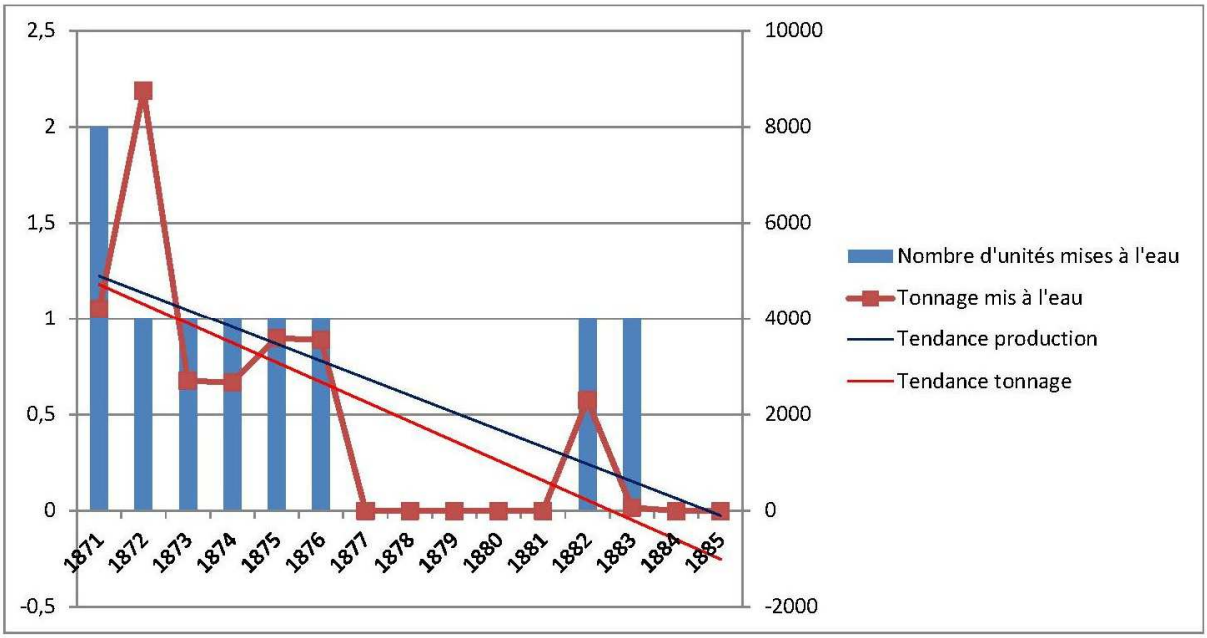
presque trente années considérées avec une moyenne de 3 unités mises sur cale par an, le tonnage diminue.

La défaite de Crimée influence les noms donnés aux vapeurs de la Compagnie russe de navigation de la mer Noire. Si la dimension autocratique transparaît encore, elle est cependant bien plus nuancée, et symbolise le repli de l'empire sur lui-même. Ainsi, nous retrouvons une continuité dans la dénomination des navires avec une forte présence de vapeurs baptisés de noms issus de la mythologie grecque : *Argonaute*, *Mithridate*, *Jason* ou encore *Junon*. Néanmoins, la référence à l'espace hellénique s'arrête là, et nous de trouvons notamment plus de vaisseaux portant des noms d'îles grecques. La filiation du régime avec l'héritage pétrovien est par ailleurs limité à l'existence du vapeur *Pierre le Grand*, toutefois, elle trouve une forme de prolongement à travers les noms de glorieux amiraux russes donnés à des bâtiments qui sont nommés *Lazarev* et *Nakhimov*. La charge symbolique de l'identité des navires se reporte en revanche sur un thème nouveau, celui de la famille, avec une forte connotation affective. Ce thème trouve son prolongement à travers une autre catégorie de noms se rapportant à la famille impériale. Les vapeurs sont en effet baptisés d'une part *Diedouchka* (Grand-Père), *Babouchka* (Grand-Mère), *Didia* (Oncle), et d'autre part, *Empereur Alexandre II*, *Grand-Duc Constantin*, *Grand-Duc Michel* et *Grande-Duchesse Olga*. Par extension, des vapeurs reçoivent comme nom des titres, *Tsar*, *Tsarévitch*, *Tsarine*, faisant directement référence à la famille impériale. Nombre de vapeurs reçoivent également des noms faisant référence à l'espace pontique : *Azov*, *Nikolaïev*, *Odessa* ou encore *Bessarabie* et *Tauride*, ce qui constitue une forme de continuité avec ce que nous avons pu constater lors des règnes précédents. Enfin, une nouvelle catégorie fait également son apparition : celle des noms se rapportant aux fleuves russes. Les vapeurs *Volga*, *Kouban* et *Pruth* illustrent cette tendance au repli de l'Empire sur lui-même suite à la défaite de Crimée. Ainsi, sous le règne d'Alexandre II, l'identité des navires tend à illustrer un renforcement de l'autocratie autour de la famille impériale et des valeurs d'unité qu'elle souhaite incarner. Cette évolution se réalise au détriment des noms à connotation religieuse qui disparaissent tandis que les références à un héritage gréco-hellénique mythologique existent toujours. La Russie manifeste sa volonté de conserver sa vocation de puissance pontique malgré l'amputation de l'outil naval dont elle disposait en mer Noire en baptisant de nombreux navires de noms faisant référence à son patrimoine pontique. La charge symbolique dont sont porteurs noms des vapeurs russes sous le règne d'Alexandre II se déplace de l'espace balkanique vers l'espace russe. Ce repli, conséquence de la guerre de Crimée, trouve sa plus forte expression à travers l'apparition de noms faisant directement référence à la famille

impériale. L'autocratie compte ainsi se régénérer au lendemain de la défaite de 1856 à travers les valeurs d'unité dont elle se veut la porteuse.

A compter de 1871, la Russie entame timidement la reconstitution de son potentiel naval militaire en mer Noire en reprenant la production de navires de tonnage supérieur à Nikolaïev. En effet, l'introduction des coques cuirassés et de la propulsion à vapeur en mer Noire a été considérablement freinée par les contraintes du traité de 1856. La décision unilatéralement prise par la Russie de réactiver sa composante navale en 1871 n'impacte cependant pas au cours des années 1870 la production navale pontique. Les relations avec la Turquie, qui se détériorent et aboutissent au conflit de 1877-1878, n'influencent guère la production des chantiers navals pontiques russes après 1870, preuve que la Russie compte encore avant tout sur sa composante terrestre.

Production des chantiers navals russes pontiques (1871-1885)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire ; SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Etat des forces navales russes et autrichiennes*, août 1890. Le tonnage indiqué est à pleine charge

Nous constatons à travers ce graphique que, sur les dernières années du règne d'Alexandre II, la production chute considérablement, et on ne constate qu'une timide reprise avec l'avènement d'Alexandre III en 1885. Si le nombre des mises à l'eau chute dramatiquement à partir de la seconde moitié des années 1870, le nombre de mises sur cale

augmente considérablement à partir de 1881 comme nous le démontrerons pour le règne d'Alexandre III. Au cours de la seconde moitié des années 1870, la production navale pontique cesse même totalement. Enfin, en 1871, les Russes construisent néanmoins les deux plateformes cuirassées flottantes appelées « popovka » : le *Vice-amiral Popov* et le *Novgorod*[1356]. Cette timidité dans la reprise de la construction navale militaire pontique est confirmée près de 13 ans plus tard par l'attaché militaire français à Saint-Pétersbourg :

« *En ce qui concerne la flotte de la mer Noire, on aurait pu croire que la Russie voudrait profiter de suite de l'abrogation du traité de Paris en 1871 pour y rétablir sa flotte, mais quoique treize années se soient écoulées depuis cette époque* […], *on n'a construit jusqu'ici que deux « popovkas » ayant une valeur douteuse du point de vue militaire et quelques bâtiments non blindés n'ayant guère d'utilité en temps de guerre* [1357]».

L'outil de production naval russe dans le bassin pontique sous le règne d'Alexandre II se caractérise donc par sa faible production, ce qui pousse l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg à écrire encore au mois de novembre 1886 que « *la flotte actuelle de la mer Noire est bien peu de choses*[1358] ». Les clauses restrictives du traité de 1856, même après leur abrogation décidée unilatéralement par la Russie en 1870, ont pour conséquence une forme d'inertie dans la mise en sommeil de l'activité des chantiers navals de la mer Noire en ce qui concerne la mise sur cale de bâtiments de guerre. Toutefois, nous avons vu qu'au cours de la période de la fin des années 1850 jusqu'au début des années 1870, les Russes poursuivent la mise sur cale de navires armés mais de faible tonnage du type des corvettes. D'une certaine manière, le règne d'Alexandre II sert à absorber le choc du traité de Paris. Par ailleurs, l'outil de production semble tourné vers la mise sur cale de navires destinés à la Compagnie russe de navigation. Cette Compagnie et ses activités que nous étudierons au sein de la section suivante permettent à la Russie de conserver un volet naval, même modeste, dans sa diplomatie balkanique, tout en contournant les sanctions du traité de 1856. Trente années plus

[1356] Ces deux bâtiments possèdent respectivement un déplacement à pleine charge de 3 590 t et 2 700 t. Voir SHD, Etat-major général, 1ere Section, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, 1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : Renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Russie-Autriche. Etat des forces navales russes et autrichiennes*, 1er août 1890.

[1357] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1382 : Marines étrangères, (Danemark, Allemagne, Autriche, Chine, Italie, Russie, Hollande, Angleterre, Suède, Japon), 1869-1887, Lettre de l'attaché militaire à Saint-Pétersbourg au ministre de la Guerre, 24 janvier 1884.

[1358] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 21 novembre 1886, f. 109.

tard, ce choc semble néanmoins à peine absorbé du point de vue de l'activité des chantiers navals pontiques. Le contexte industriel est néanmoins favorable puisque c'est au cours de la seconde moitié du XIXe siècle que le capitalisme se développe en Russie. L'industrie russe connaît un décollage à travers notamment le développement du réseau ferré qui avait cruellement fait défaut lors de la Guerre de Crimée : les renforts russes envoyés vers Sébastopol pouvaient mettre jusqu'à trois mois à atteindre le théâtre des opérations là où les troupes coalisées gagnaient la Crimée en trois semaines par navire. La Société générale des chemins de fer de Russie créée par Alexandre II en 1857 apporte un cadre au projet de construction du réseau ferré russe qui aboutit à près de 21 300 kilomètres de rails posés entre 1860 et 1880[1359]. En 1885, les efforts initiés par Alexandre II ont porté leurs fruits : la plupart des centres administratifs et industriels du pays sont reliés entre eux et l'Ukraine est désormais desservie par les chemins de fer[1360].

b) L'outil de production naval sous le règne d'Alexandre III (1881-1894) : la reconstitution de la flotte de la mer Noire

La guerre menée contre l'Empire ottoman en 1877 coûte cher à Saint-Pétersbourg et le nouveau chef de la diplomatie russe, Nikolaï von Giers[1361], le sait pertinemment. Selon lui, la Russie doit avant tout chercher à conserver un *statu quo* dans ses relations avec les autres Etats, *statu quo* qui doit lui permettre d'assainir ses finances et de réformer ses forces militaires. Dans le même temps, Alexandre III est un tsar qui aime sa flotte et lui apporte une considération certaine illustrée par le grand programme de réarmement naval lancé dès son accession au pouvoir en 1881. Si la tendance semble être à la préservation d'un *statu quo* en mer Noire au début des années 1880, il n'en demeure pas moins que la Russie envisage clairement de recouvrer pleinement ses capacités navales en mer Noire sans avoir à cacher ses activités derrière le paravent de la Compagnie russe de navigation et de commerce, comme nous le verrons. De même, Saint-Pétersbourg envisage également de reconstituer son dispositif défensif côtier avec ses places fortes sur son littoral pontique. Pour l'amiral Nikolaï Chikhachev, ministre de la Marine impériale, la Russie se doit de disposer d'une flotte de

[1359] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine, op.cit.*, p. 168.
[1360] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, pp. 146-147.
[1361] Nikolaï Karlovitch Giers ou Nikolaï von Giers (1820-1895) est nommé ministre des Affaires étrangères en mars 1882, poste qu'il conserve jusqu'à la mort d'Alexandre III en 1894. Il est notamment l'artisan de l'alliance franco-russe de 1892.

guerre en mer Noire dans la mesure où le principal objectif stratégique demeure à terme la prise de Constantinople et des Détroits[1362].

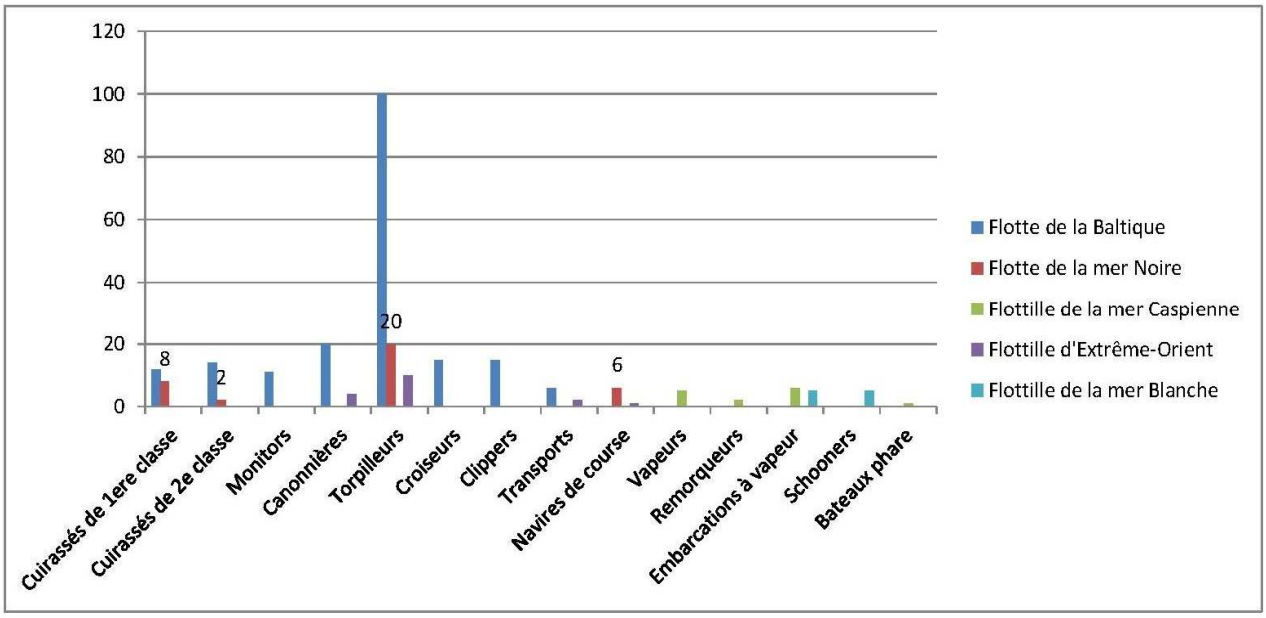
Le programme naval de 1881, décidé par une commission d'amiraux, a été examiné par le conseil impérial avant de recevoir l'approbation d'Alexandre III. Les objectifs à atteindre en termes de nouvelles unités à affecter dans les différentes flottes russes sont fixés en fonction des adversaires potentiels de la Russie sur les différents théâtres. En mer Baltique, la flotte russe doit égaler en tonnage les flottes allemandes, danoises et suédoises réunies. En mer Noire, les forces navales russes doivent acquérir un tonnage supérieur à celui de la marine ottomane. Enfin, en Extrême-Orient, elles doivent égaler les flottes japonaises et chinoises réunies[1363]. Notons qu'il a été d'emblée décidé de ne pas tenir compte du potentiel naval britannique et français ; la Russie n'a guère les moyens de rivaliser avec ces flottes, et par ailleurs Paris et Moscou sont dans une dynamique de rapprochement qui aboutit en 1892 à la signature d'une alliance. En ce qui concerne la mer Noire, la Turquie possède alors 14 cuirassés, mais sa flotte « *est en pleine décadence et il suffit grandement de l'égaler et d'y avoir quelques bâtiments légers bons marcheurs*[1364] ».

La situation stratégique de la Russie en 1881 dans le bassin pontique est précaire : Saint-Pétersbourg est certes sortie victorieuse du conflit de 1877-1878 contre la Turquie, mais pour autant, son potentiel naval militaire n'est guère reconstitué tandis que la flotte de la Compagnie de commerce et de navigation a bénéficié des largesses de l'Empereur qui en a fait un outil de contournement des restrictions navales imposées par le traité de Paris. Comme l'écrit l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg dans une lettre qu'il adresse au ministre de la Marine en 1886, « *Sébastopol commence seulement à se relever de ses ruines* […]. *Les Russes ont couru au plus pressé, qui était de mettre à l'abri de toute surprise par mer leur admirable port naturel et de le soustraire à un bombardement du large*[1365] ». Pour ce qui est de la reprise de la production navale et la mise sur cale de nouveaux bâtiments, un programme de construction navale est lancé dès 1881 : ce dernier prévoit la mise en chantier de 8 cuirassés, dont 6 d'un tonnage supérieur 10 000 tonnes, de 6 bateaux de courses et de 8

[1362] Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, London, Tauris, Tauris Academic Studies, 2011, p. 71.
[1363] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 15 mai 1885.
[1364] *Ibid*.
[1365] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché naval français à Saint-Pétersbourg au ministre de la Marine et des Colonies, 21 novembre 1886, f. 104.

torpilleurs[1366]. Le réarmement naval doit permettre à la Russie de disposer d'une Marine qui lui assure une nette supériorité sur la Turquie, et Nikolaïev demeure le principal centre de production en tant que port d'armement et de construction. Voici ce que devrait être la physionomie des flottes russes en termes d'unités opérant au sein de chacune des flottes dans l'hypothèse de l'accomplissement du programme de 1881 :

Physionomie des forces navales russes après réalisation du programme d'armement de 1881 (projection horizon 1901)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 15 mai 1885. Il s'agit d'une projection en termes d'unités. Le tonnage n'est pas pris en compte car nous n'avons pas trouvé les données correspondantes.

Nous constatons que la part occupée par la flotte de la mer Noire au sein de l'ensemble des forces navales russes a considérablement diminué même si dans le même temps, la flottille d'Extrême-Orient est apparue, et si celle de la Caspienne s'est développée. Avec 36 bâtiments opérationnels, la flotte de la mer Noire représenterait 13% du potentiel naval russe, et constituerait la seconde flotte après celle de la mer Baltique qui reste le cœur de la force navale russe avec près de 71% des effectifs déployés en son sein (193 navires) et le plus large éventail de types de navires mis en œuvre. La marine russe disposerait enfin de flottilles

[1366] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 15 mai 1885.

déployées en mer Caspienne (14 bâtiments soit 5% des effectifs globaux), en mer Blanche (10 navires, soit 4%) et en Extrême-Orient (17 unités représentants 6% du potentiel naval) qui compléterait son dispositif naval qui se caractérise globalement par une forte composante défensive : les navires les plus représentés seraient en effet les torpilleurs destinés à opérer au large des côtes afin d'interdire leur approche aux navires ennemis.

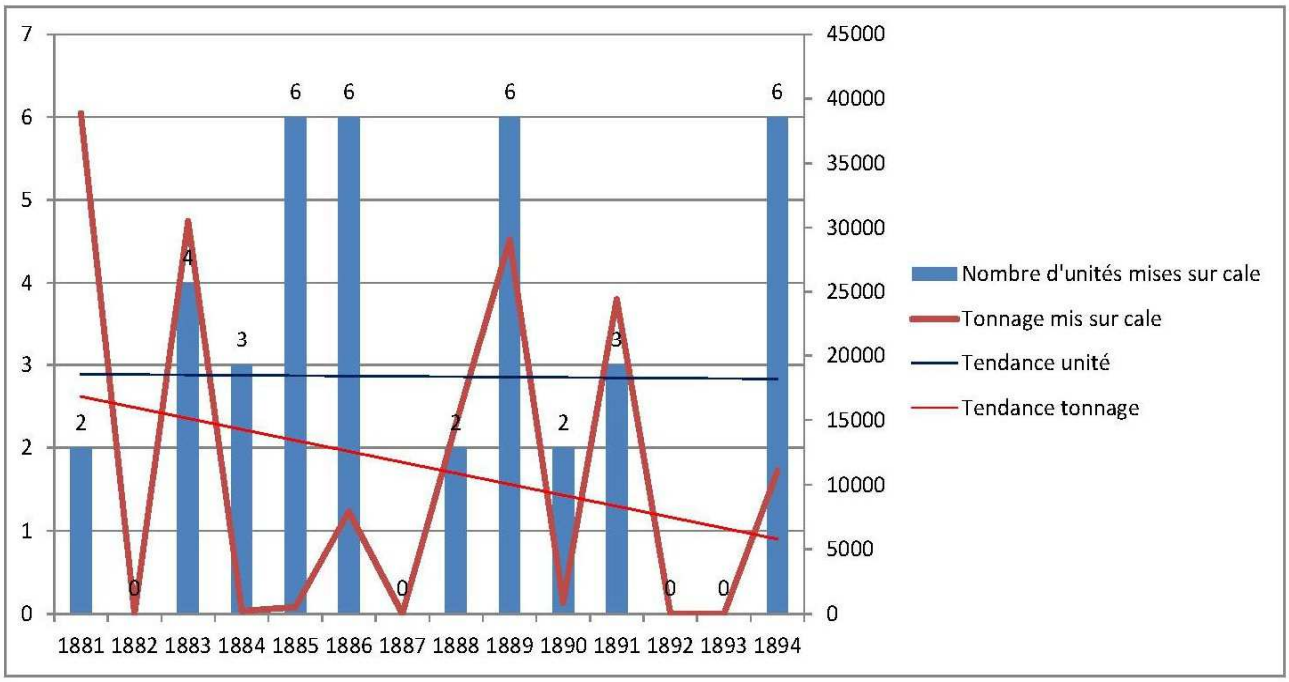
Le coup d'arrêt porté par la coalition de 1854 à l'expansion de l'influence et de la présence navale russe dans le bassin pontique a porté ses fruits : près de trente année après le traité de Paris, le programme d'armement naval russe qui doit sonner le renouveau de la flotte de guerre impériale demeure modeste en tous les cas pour son volet pontique. Il nous révèle la représentation que la Russie accorde à l'outil naval sur son flanc Sud : une force au service de l'armée de terre dont la mission première est de faire face à la Turquie et défendre les points jugés stratégiques. Voici à ce propos comment l'attaché militaire français en poste à l'ambassade de France à Saint-Pétersbourg résume la politique navale pontique russe en 1885 :

« *Dans la mer Noire, la Russie a le but d'être supérieure à la Turquie. En vertu du traité de Paris la Russie fut contrainte de supprimer sa flotte dans la mer Noire. Depuis la dénonciation de ce traité en 1871, la Russie n'a pas fait de grands efforts pour y reconstituer une flotte vraiment puissante.* […] *Cet état de chose va cesser. On est décidé à accroître la flotte de la mer Noire et à y avoir deux sortes de bâtiment. Les uns pour la défense du littoral, les autres pour le combat et le service des croiseurs* [1367]».

Faut-il pour autant parler de résignation voire de démission ? Assurément non pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il convient de considérer l'activité des chantiers navals mis à contribution pour la reconstitution du potentiel naval de la flotte de la mer Noire. Cette reprise de la production navale au milieu des années 1880 apparaît clairement lorsque l'on considère la production des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire pour la période du règne d'Alexandre III :

[1367] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 8 mai 1885, f. 59.

Production des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire sous le règne d'Alexandre III (unités et tonnage mis à l'eau par année)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire ; SHD, Etat-major général, 1ere Section, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, 1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Russie-Autriche. Etat des forces navales russes et autrichiennes*, 1er août 1890. Le tonnage indiqué correspond au tonnage standard. Chantiers navals pontiques et étrangers.

Le programme d'armement naval décidé en 1881, lancé en 1883, apparaît clairement : la Russie met sur cale plus de 30 000 tonnes cette année-là non seulement à Nikolaïev, mais également à Sébastopol, nous y reviendrons. Deux autres programmes de constructions navales apparaissent également, celui de 1885 et celui de 1886. Le premier concerne une série de torpilleurs commandés à l'étranger, auprès de l'Allemagne et de la Suède. Le second programme porte sur la construction de canonnières. D'une manière générale, la tendance à la mise en chantier de nouveaux bâtiments demeure stable tandis que celle du tonnage mis sur cale décroît tout au long du règne d'Alexandre III. Cette tendance s'explique par la mise sur cale de bâtiments plus nombreux mais présentant un tonnage bien plus faible (canonnières, torpilleurs, mini croiseurs) que celui des cuirassés mis en chantiers au début des années 1880. Les difficultés financières rencontrées par l'Empire russe, malgré tout son volontarisme, pour financer la reconstitution d'une flotte de guerre en mer Noire expliquent également le ralentissement du tonnage mis sur cale. L'attaché militaire français en poste à Saint-Pétersbourg note ainsi en 1884, au sujet des projets navals russes en mer Noire :

« *C'est qu'en Russie, l'argent indispensable pour la création d'un beau matériel naval, l'argent fait défaut.*

Les projets ayant cours sont de réformer et de vendre partie du matériel naval de la Mer Noire et d'augmenter d'autant les constructions nouvelles.

On estime que la flotte de la mer Noire devrait prendre : six frégates cuirassées, 4 corvettes cuirassées, dix clippers, 25 chaloupes canonnières et des torpilleurs. La dépense de constitution d'une pareille flotte est évaluée à 33 millions de roubles[1368] ».

La somme avancée par l'attaché militaire français comme nécessaire à la constitution d'une flotte russe moderne et neuve en mer Noire correspond pratiquement au budget attribué au Ministère russe de la Marine pour la seule année 1884 (34 millions de roubles[1369]). Les efforts entrepris par Saint-Pétersbourg pour recréer son outil naval dans le bassin pontique, plus de 10 ans après le recouvrement officiel de son droit à disposer d'une flotte de guerre en mer Noire, nécessitent de nouvelles capacités de production. Celles de Nikolaïev bien sûr, mais aussi celles disponibles à Sébastopol et même à l'étranger. Dès la seconde moitié des années 1870, l'Empire russe passe commande pour des navires de guerre auprès de compagnies étrangères : les Britanniques (usines Thronycroft à Chiswick et Yarrow à Londres), les Allemands (chantiers Schichau à Elbing), mais aussi les Français (chantiers A. Normand du Havre et les Forges et chantiers de la Méditerranée à la Seyne-sur-Mer) travaillent dès lors pour la Marine russe. Il s'agit à la fois pour les Russes de compenser le manque d'installations nécessaires à la reconstitution rapide d'une flotte tout en disposant du savoir-faire et des techniques de nations expérimentées dans le domaine des constructions navales. En effet, au cours des années 1870-1880, les chantiers navals pontiques semblent encore disposer d'un déficit d'expertise dans ce domaine comme le rapporte l'attaché naval français en 1887 alors qu'il évoque l'effort de réarmement naval russe en mer Noire :

« *En résumé, tout dans la mer Noire est mal construit et à un prix exorbitant. On travaille précipitamment, de nuit, pour essayer de satisfaire – sans y réussir, aux délais du marché. Pour aller plus vite, les ouvriers, suivant leur propre dire, mettent dans des trous*

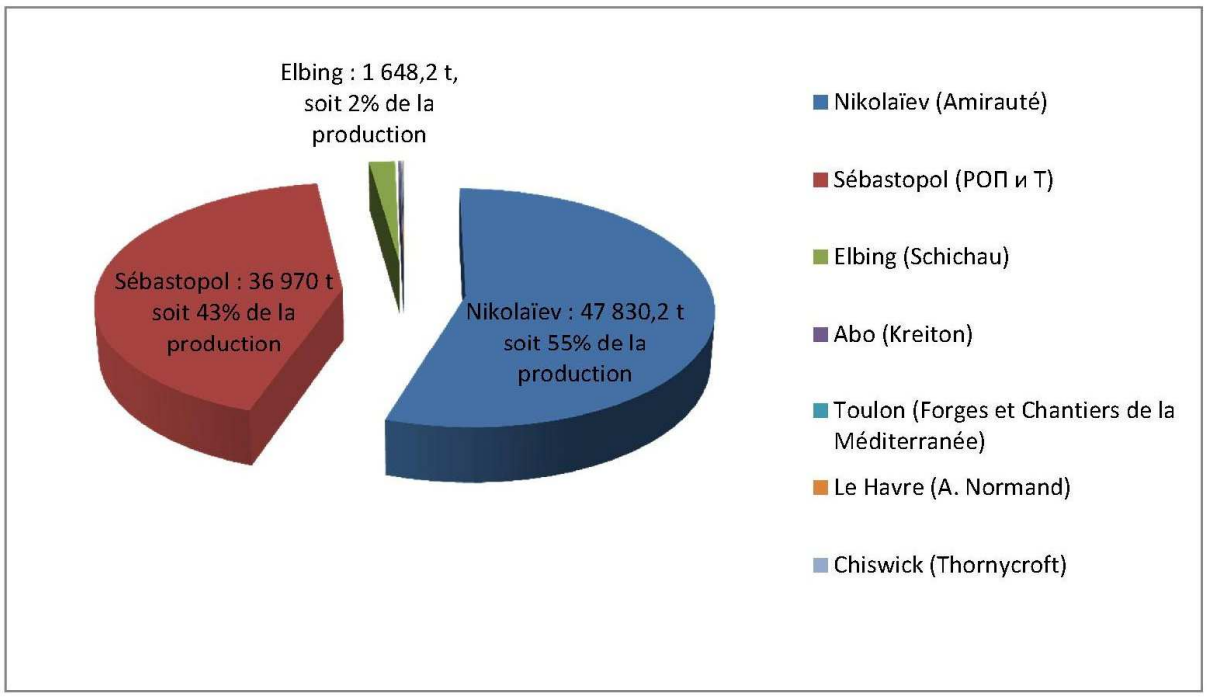
[1368] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), ettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 24 janvier 1884.
[1369] *Ibid*.

trop grands des boulons trop petits dont la tête seule travaille. Il est certain qu'avec leurs trois grands cuirassés surtout, les Russes vont de mécomptes en mécomptes[1370] ».

Outre les accidents qui ponctuent la construction des plus gros navires, les cuirassés *Sinope*, *Catherine II* et *Tchesmé*, dans les chantiers navals russes, les retards dans leur livraison s'accumulent également. Ces trois bâtiments, qui doivent constituer l'armature de la nouvelle flotte voulue par le tsar, sont tous mis sur cale en 1881 avec un objectif de livraison fixé à 1886, mais ne sont finalement livrés qu'en 1889. S'ils sont construits, tant bien que mal en Russie, leurs machines en revanche sont étrangères : ces cuirassés sont équipés de chaudières à eau de type Belleville. C'est à partir du règne d'Alexandre III que le recours aux capacités de construction navale étrangère réapparaît de façon régulière. Si en son temps Pierre le Grand avait fait construire certains de ses vaisseaux en Hollande, il n'avait jamais confié la réalisation d'un programme de construction navale entier à une compagnie étrangère. Sous Alexandre III, l'Empire russe fait mettre sur cale dans des chantiers navals étrangers de nombreux navires destinés à opérer en mer Noire, faisant ainsi réaliser la construction de ses torpilleurs en Allemagne, en France et en Grande-Bretagne et de l'intégralité de ses mini croiseurs par l'Allemagne. Le graphique suivant représente ainsi la part de la production étrangère pour la flotte russe de la mer Noire sous le règne d'Alexandre III :

[1370] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 12 octobre 1887, f. 175.

Tonnage mis sur cale pour le compte de la flotte de la mer Noire par chantier naval (1881-1894)



Graphique réalisé par nos soins à partir des la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire ; SHD, Etat-major général, 1ere Section, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, 1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Russie-Autriche. Etat des forces navales russes et autrichiennes,* 1er août 1890. Pour Sébastopol : chantiers РОП и Т (Верфь Русского общества пароходства и торговли). Ce graphique ne prend pas en compte les 6 transports de 3 000 tonnes chacun commandés à l'étranger pour le compte de la flotte des volontaires.

Trois constatations s'imposent à la lecture de ce graphique. Tout d'abord, la part aussi démesurée que conjoncturelle acquise par Sébastopol dans la production navale pontique. Jusqu'à la Guerre de Crimée, la cité criméenne restait avant tout le principal centre d'entretien et de maintenance des navires et ne produisait que rarement des navires : entre 1794 et 1851, rappelons que 37 bâtiments de différents types sortent de ses cales. La frégate *Sozopol* de 54 canons est la plus importante. Fait marquant, au lendemain de la défaite de Crimée, les chantiers navals situés à Sébastopol, ceux de la Compagnie russe de navigation, étaient spécialisés dans la construction de bâtiments à vapeur civils pour le commerce. Les Russes ont par conséquent été contraints de reconvertir leur outil industriel sébastopolitain pour leurs besoins navals militaires, d'où les difficultés que nous avons évoquées lors de la construction des navires. Des investissements ont d'abord été réalisés afin d'y agrandir les capacités de production qui demeuraient jusque-là limitées : un premier bassin à flot, coûteux, 2 500 000 roubles, a été inauguré en 1886, et vient compléter le dock flottant de 5 000 tonnes

existant[1371]. On met ainsi désormais sur cale à Sébastopol des cuirassés d'escadre d'un déplacement supérieur à 10 000 tonnes (le *Sinope* par exemple) et des canonnières d'un tonnage d'environ 1 300 tonnes comme le *Koubanets* alors que jusqu'au cours de la période 1856-1880, le plus gros vapeur livré par les chantiers de la Compagnie russe de navigation totalisait un déplacement de 4 200 tonnes[1372]. Seconde constatation, l'absence de mises sur cale dans le centre de production historique de Kherson, et, troisième élément, l'apparition de plusieurs centres de production étrangers.

Même si leurs parts demeurent modestes avec à peine moins de 2 000 tonnes mises sur cale sur les 86 700 tonnes totales produites, les chantiers navals allemands, britanniques et français jouent néanmoins un rôle essentiel en libérant des capacités de production à Nikolaïev et Sébastopol. L'Allemagne occupe la première place avec près de 2% de la production (1 648 tonnes) et fournit deux types de bâtiments : des torpilleurs d'un tonnage unitaire inférieur à 100 tonnes, et des mini croiseurs de type Griden : le *Griden* et le *Kazarskiy*, possédant chacun un déplacement de 430 tonnes. La construction du torpilleur *Gelendjik* (74 tonnes) à Toulon, du *Poti* (63 tonnes) au Havre et du *Soukhoumi* (65 tonnes) à Chiswick permettent à la Russie de disposer de cales libres à Sébastopol et Nikolaïev[1373]. Ce dernier centre conserve une place essentielle dans le dispositif industriel naval pontique russe par la part qu'il occupe dans la production totale (55%), mais également par la diversité de sa production : les chantiers de l'Amirauté livrent aussi bien des cuirassés d'escadre d'un tonnage supérieur à 10 000 tonnes (le *Catherine II* par exemple), que des torpilleurs d'un déplacement inférieur à 100 tonnes, ou encore des canonnières d'un tonnage intermédiaire de 1280 tonnes en charge standard du type du *Donets*.

Sous le règne d'Alexandre III, l'identité des navires renoue avec les piliers de l'autocratie, et en ce sens, rompt avec les innovations introduites en la matière par Alexandre II. L'apparition de symboles de puissance et de modernité tels que les dreadnoughts dans la Marine russe, favorise le retour de noms véhiculant une identité religieuse : les cuirassés *Saint-Georges le Victorieux*, *Douze Apôtres* et *Trois Saints* rappellent sur les mers que

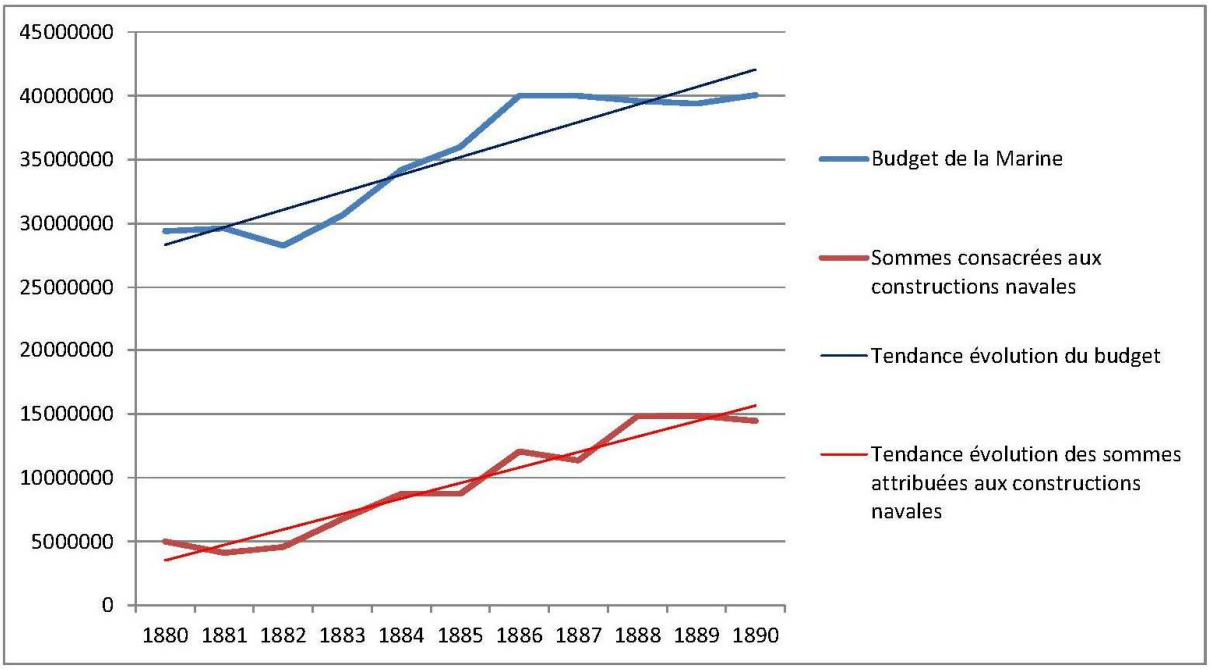
[1371] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 21 novembre 1886.
[1372] Il s'agit du vapeur *Rossia*, construit en 1872. Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1432 : lettres de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (1888), lettre de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg au ministre de la Marine et des colonies, 12 avril 1888.
[1373] Ces torpilleurs coûtent environ 62 000 francs chacun. Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'Attaché militaire en Russie, 4 janvier 1885.

l'autocratie russe revendique son identité orthodoxe. La filiation avec l'héritage catherinien fait également sa réapparition à travers les cuirassés *Catherine II* et *Tchesmé* qui symbolisent sur mer la continuité et l'éternité du régime autocratique. Enfin, l'extension du territoire russe en direction du Caucase suite à la guerre russo-turque de 1877-1878 trouve son prolongement dans les noms donnés aux destroyers *Gelendjik*, *Poti* et *Soukhoumi*. La disparition des noms de villes de la côte occidentale du bassin pontique illustre l'incapacité dans laquelle se trouve alors la Russie à étendre son territoire en direction de cette zone. Enfin, c'est sous le règne d'Alexandre III que l'on baptise pour la première fois des bâtiments avec des numéros ; les torpilleurs russes de la flotte de la mer Noire reçoivent ainsi des numéros même si les projets auxquels ils appartiennent sont identifiés par des noms (Abo, Pernov Izmaïl, Adler et Anakria).

Les efforts entrepris par Alexandre III pour relancer l'outil industriel pontique russe et reconstituer une flotte de guerre en mer Noire impactent inévitablement le budget de la Marine russe. En effet, si Saint-Pétersbourg se voyait privée d'une flotte de guerre avec le traité de Paris, cette contrainte signifiait la réalisation d'économies substantielles : l'absence de programmes de construction de l'ampleur de ceux que nous venons d'évoquer et l'impossibilité qui était faite aux Russes de reconstituer leurs défenses à travers l'édification de forts sur le littoral pontique entre 1856 et 1871, a permis au Trésor russe de réaliser des économies. Malgré tout, le réarmement naval russe en mer Noire a un coût global évalué à 33 millions de roubles au début de l'année 1884[1374]. Le graphique suivant présente l'évolution du budget de la Marine russe pour la décennie 1880 :

[1374] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 24 janvier 1884.

Evolution du budget de la Marine russe et de la part attribuée aux constructions navales (millions de roubles, 1880-1890)



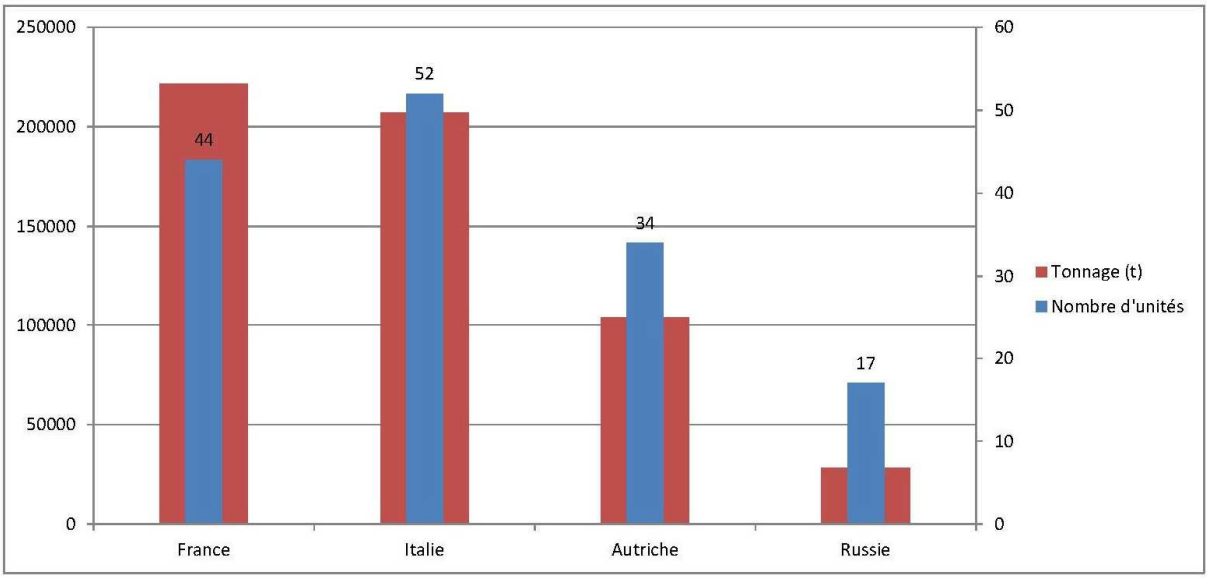
Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'Attaché militaire en Russie au ministre de la Guerre, 24 janvier 1884, et lettre de l'Attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 23 septembre 1887 ; SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Notes sur le budget de la Marine depuis 1888*, 1er mars 1890.

Au cours de la seconde moitié des années 1880, le budget attribué aux nouvelles constructions navales représente quasiment un tiers des investissements consacrés par la Russie à sa Marine de guerre, ce qui, comme l'écrit l'attaché militaire français à Saint-Pétersbourg, « *met en relief les sacrifices considérables faits pour l'accroissement de la flotte*[1375] ».

Le programme de réarmement naval initié par Alexandre III dans le bassin pontique a-t-il porté ses fruits ? Quelle est la place de la flotte de la mer Noire sur la scène méditerranéenne au moment de la signature de l'Alliance franco-russe en 1892 ? Le graphique suivant illustre le rapport de force naval entre la Russie, la France, l'Italie et l'Autriche :

[1375] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Notes sur le budget de la Marine depuis 1888*, 1er mars 1890.

Nombre d'unités et tonnage des navires français, italiens, autrichiens et russes mobilisables en Méditerranée en cas de guerre au mois d'avril 1892



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 12 : renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892), *Etat comparatif des forces navales françaises et russes et des forces navales de la Triple Alliance (Italie-Autriche) en avril 1892*, 2 avril 1892. Pour la Russie, le document ne tient compte que des forces navales russes de la mer Noire. France : 221 671 tonnes ; Italie : 207 009 tonnes ; Autriche : 103 677 tonnes ; Russie : 28 139 tonnes.

Ainsi, après une décennie d'efforts dans les constructions navales, la flotte de la mer Noire, les navires mobilisables en cas de conflit au nombre de 17 totalisent un tonnage de 28 139 tonnes, soit globalement 4 fois moins que la Marine autrichienne (103 677 t). Les forces navales russes dans le bassin pontique possèdent en outre 2,5 fois moins de bâtiments opérationnels que la Marine française pour un tonnage total 8 fois moindre (221 671 t). Près de quarante ans après la guerre de Crimée, la flotte russe de la mer Noire reste avant tout une flotte adaptée à l'échelle du théâtre du bassin pontique et formatée principalement pour s'opposer à la flotte turque et à la défense du littoral russe, comme nous l'étudierons dans notre prochaine section.

Néanmoins, les chiffres avancés ci-dessus pour la flotte russe de la mer Noire ne tiennent pas compte du tonnage et du nombre d'unités que le gouvernement russe pourrait réquisitionner auprès de la Compagnie de navigation et de commerce de la mer Noire, et également auprès de la flotte des volontaires. Nous l'avons évoqué régulièrement au cours de cette section, la première des deux flottes citée ci-dessus a servi de « société écran » aux tsars pour contourner les restrictions navales imposées à la Russie par le traité de Paris. L'existence de cette compagnie permettait également à l'Empire russe de maintenir en activité ses

officiers et ses marins dans le bassin pontique tout en conservant une activité navale minime. Saint-Pétersbourg attribua à cette société le monopole du commerce maritime russe dans le Sud, ainsi que l'exclusivité des liaisons par mer avec l'Extrême-Orient, et subventionna allégrement ses activités : en 1877, en pleine guerre avec l'Empire ottoman, la Compagnie maritime russe touche ainsi près de 20 millions de roubles de la part du gouvernement russe qui réquisitionne certains de ses bâtiments pour transporter des troupes vers le champ de bataille[1376]. Toutefois, l'efficacité de cette Compagnie ne convainc guère Saint-Pétersbourg : les navires nolisés accusaient un trop faible tonnage et les troupes embarquées mirent trop de temps à atteindre le théâtre des opérations. Aussi, la flotte des volontaires, ou Flotte patriotique, fut-elle créée et implantée à Odessa afin de suppléer au transport de troupes. La Russie commanda 6 navires de 3 000 tonnes chacun auprès de chantiers navals à la Seyne-sur-Mer et Hambourg qui, une fois admis en service, assurent des liaisons entre Odessa et Vladivostok et Odessa et Sakhaline ; en outre le gouvernement russe pourvoit la flotte des volontaires en hommes d'équipage. En cas de guerre, il est prévu de transformer ces bâtiments en croiseurs en les dotant de canons qui sont stockés en temps de paix à leur port d'attache d'Odessa[1377]. La Compagnie de navigation et de commerce russe doit quant à elle apporter les transports de troupes en cas de conflits, mais étant donné le faible tonnage des navires qu'elle met en œuvre, elle ne peut guère apporter de navires de combat comme des croiseurs. Elle totalise 86 bâtiments pour un déplacement de 85 287 tonnes (charge standard) en 1888, auxquelles s'ajoutent les 18 000 tonnes de déplacement de la flotte des volontaires, soit un total de 103 287 tonnes de « marine marchande » russe en mer Noire, soit l'équivalent en tonnage de la Marine de guerre autrichienne (103 677 t)[1378].

***

[1376] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché militaire au ministre de la Guerre, 15 mai 1885.

[1377] Il s'agit du *Moscou*, du *Pétersbourg*, du *Kostroma*, du *Nijni-Novgorod*, du *Vladivostok* et du *Rossia*. Un autre bâtiment, le *Yaroslav*, fait partie des navires construits à la seyne-sur-Mer. Il est rebaptisé plus tard *Pamiat-Mercuriy* et vendu par la flotte de volontaires à la Couronne. Voir SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1432 : lettres de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (1888), lettre de l'attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 12 avril 1888.

[1378] *Ibid*. Toutefois, sur les 86 bâtiments mis en œuvre par la Compagnie russe de navigation, seule une douzaine serait en état d'être mobilisables et armés d'une artillerie légère. Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché naval au ministre de la Marine et des Colonies, 21 novembre 1886, f. 109.

Le règne d'Alexandre III est celui d'un tsar plus intéressé par la flotte que ne le fut son prédécesseur, et qui n'a pas vécu le traumatisme de la défaite de Crimée. Si Alexandre II avait initié une stratégie de contournement à peine cachée des sanctions les plus restrictives du traité de 1856, Alexandre III est celui qui décide, à travers le programme de construction naval de 1881, de reconstituer le potentiel naval russe en mer Noire. Il doit toutefois composer avec des difficultés financières et un outil industriel qu'il est nécessaire de reconvertir à Sébastopol. L'état final recherché par le gouvernement russe en mer Noire est de disposer d'un outil naval apte à engager et surpasser la flotte ottomane tout en assurant la protection des points stratégiques du littoral pontique en cas d'attaque d'une flotte ennemie. D'une certaine manière, le rapprochement avec la France qui se conclut par l'Alliance franco-russe de 1892, et le rapprochement avec la Grande-Bretagne qui s'en suit, rassurent Saint-Pétersbourg qui ne craint plus une confrontation avec ces deux puissances navales comme elle en avait fait les frais en 1856.

c) Les chantiers navals russes du sud sous Nicolas II (1894-1917) : essor et modernisation de l'outil de production

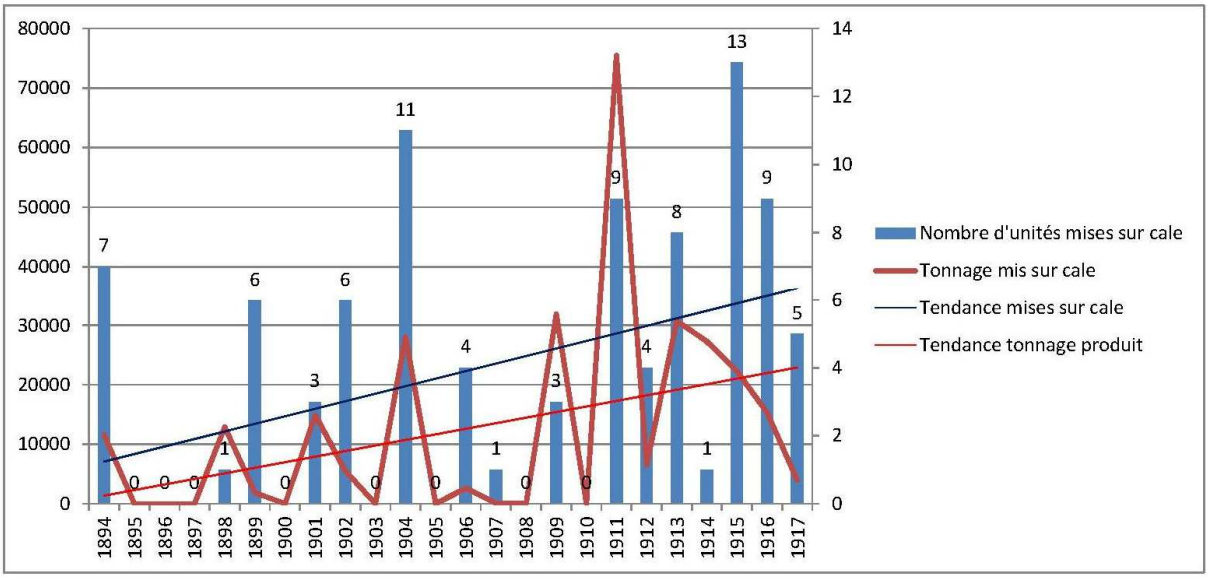
Au lendemain du Congrès de Berlin, la politique extérieure russe se heurte à deux principaux obstacles : l'Autriche-Hongrie et la Grande-Bretagne. Vienne, malgré l'Alliance des trois empereurs signée en 1881 et renouvelée en 1884, a des intérêts concurrents de ceux de Saint-Pétersbourg dans les Balkans. Quant aux Britanniques, ils observent d'un œil méfiant l'expansion russe en Asie centrale. La rupture avec l'Allemagne au début des années 1890 isole un peu plus la Russie qui entame un rapprochement avec une autre puissance également isolée : la France. Comme nous l'avons évoqué, ce rapprochement se conclut par l'Alliance de 1892, prolongée par le réchauffement ultérieur des relations entre Saint-Pétersbourg et Londres. D'une certaine manière, Nicolas II poursuit la politique étrangère initiée par Alexandre III à une différence près : sa diplomatie ne repose pas sur l'expérience d'un Nicolas von Giers, mais sur une succession de ministres dont les vues parfois divergentes tendent à brouiller les axes suivis par Saint-Pétersbourg[1379]. La politique extérieure russe entre ainsi « *dans une ère de repli, voire de déclin*[1380] », caractérisée pour la première partie du règne de Nicolas II par des ambitions asiatiques qui se concluent à Tsushima.

[1379] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit*., pp. 432-433.
[1380] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine, op. cit.*, p. 194.

Si l'on met de côté la Première guerre mondiale, du point de vue naval, le règne de Nicolas II se caractérise par une tragédie et l'apparition de nouveau type de bâtiments au sein de la Marine russe. La défaite de Tsushima (27-29 mai 1905) face au Japon en Extrême-Orient conduit à la destruction des forces navales russes du Pacifique et à une partie des navires de la flotte de la Baltique envoyés en renfort et conduits par l'amiral Zinovi Rojdestvenski. Après Tsushima, la diplomatie russe s'oriente de nouveau vers les Balkans où l'objectif est de reconquérir l'influence perdue au cours des années 1880[1381]. En outre, la défaite subie en Extrême-Orient, nous le verrons, ne reste pas sans conséquences en ce qui concerne le budget attribué à la Marine et affecte ainsi les crédits attribués à la modernisation de la flotte de la mer Noire. La défaite enregistrée face au Japon ne reste également pas sans conséquence en ce qui concerne la paix sociale : le patriotisme russe, blessé par cette défaite, et le marasme économique qui caractérise le début des années 1900, favorisent une agitation sociale qui aboutit à la Révolution de 1905, et à des grèves[1382]. Cette agitation sociale se retrouve jusque dans les cales des chantiers navals où le régime poursuit tant bien que mal ses plans de construction d'une flotte de guerre moderne. Car le règne de Nicolas II se caractérise également par l'apparition de deux nouveaux types de bâtiments au sein de la Marine russe : les sous-marins, dont la production industrielle débute à partir de 1902-1903, et les *dreadnoughts*, ces cuirassés dont l'artillerie principale est de même calibre, qui marquent l'histoire navale et poussent à nommer *pre dreadnoughts* les cuirassés appartenant à la génération précédente. Si la production des chantiers navals pontiques sous le règne d'Alexandre III semblait constante en termes d'unités produites et déclinantes en termes de tonnage mis à l'eau, le règne de Nicolas II voit en revanche l'augmentation régulière de la production des chantiers navals travaillant pour le compte de la flotte de la mer Noire.

[1381] *Ibid*., p. 195.
[1382] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.,* p. 169.

Production des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire sous le règne de Nicolas II (unités et tonnage mis à l'eau par année)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est celui à pleine charge. Pour les submersibles, nous avons gardé le déplacement en surface.

Le règne de Nicolas II voit les chantiers navals pontiques et baltes mettre sur cale 85 unités et près de 268 800 tonnes pour la flotte de la mer Noire, soit une moyenne de 11 690 tonnes par an, l'équivalent d'un cuirassé comme le *Rostislav*[1383] par année de règne. Le programme naval voté en 1898 livre ses premiers résultats à partir de 1898 : le *Naval Intelligence Department* britannique prévoit d'ailleurs, à compter de cette période, un accroissement régulier de la présence navale russe en Méditerranée[1384]. Le creux constaté après 1904, alors que la production semblait en croissance régulière depuis 1894, correspond aux conséquences de la défaite de Saint-Pétersbourg dans la guerre russo-japonaise. Le Ministère de la Marine doit envisager la reconstitution intégrale de la flotte de la Baltique détruite à Tsushima, et donc la mise sur cale de bâtiments de haute-mer. Cette nécessité est par exemple défendue par l'historien et théoricien de la flotte russe Nikolaï Klado pour qui la Russie se doit de disposer aussi rapidement que possible d'une flotte de guerre océanique[1385]. Toutefois, Nicolas II n'est pas convaincu de la nécessité pour son Empire de disposer d'une telle flotte, et dans le contexte agité de l'année 1905, il préfère temporiser en conservant des

[1383] Le *Rostislav* a été mis sur cale en 1894 à l'Amirauté de Nikolaïev. Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.
[1384] Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, pp. 136-137.
[1385] Nikolaï Lavrentiévitch Klado (1861-1919) est un historien et un théoricien de la Marine russe qui enseigne à l'Académie navale de Nikolaïev.

crédits nécessaires au maintien de l'autocratie. En ce sens, sa posture s'apparente plus à celle des militaires qui pensent que l'Empire russe devrait se contenter d'une Marine dont l'objectif premier serait la protection des côtes de l'Empire. D'ailleurs, la Douma refuse de financer tout programme naval, et même lorsque Piotr Stolypine[1386] arrive à la tête du gouvernement russe, le tsar ne s'empresse guère de faire voter un programme de réarmement naval susceptible d'apporter à la Russie une flotte océanique[1387]. Outre le coût de la guerre, la Russie est frappée depuis le début des années 1900 par une crise économique partie d'Europe en 1899. La récession entraîne le gel des salaires et des embauches dans l'industrie et favorise les grèves d'ouvriers et les troubles sociaux jusqu'en 1907[1388]. Seuls 4 destroyers de type Chestakov disposant d'un déplacement standard d'environ 780 tonnes chacun sont ainsi mis sur cale à Nikolaïev en 1906. Le prototype de cette série de destroyers a été construit à Kiel, en Allemagne, dans les chantiers navals Germania appartenant à Krupp.

En revanche, le sursaut constaté à partir de 1910 correspond à la mise en application de mesures destinées à renforcer le potentiel naval russe en mer Noire, mesures votées par la Douma en 1911. Déjà l'année précédente, en 1910, la position de la Douma évolue lorsqu'elle débloque une enveloppe de 1,125 million de roubles pour la Marine, budget ramené quelques mois plus tard en mars 1910 à 731 millions de roubles[1389]. Imaginées et administrées par l'amiral Grigorovitch[1390], les mesures votées en 1911, ou « petit programme naval », doivent permettre la reconstitution de la flotte russe à l'horizon 1917, et bénéficient d'une enveloppe de 500 millions de roubles débloquée par la Douma[1391]. On ne peut parler de véritable programme de réarmement naval dans la mesure où la Russie ne semble pas alors disposer d'une très bonne visibilité stratégique dans le bassin pontique en ce qui concerne ses adversaires potentiels. D'ailleurs, le programme de 1911 ne porte que sur la reconstitution de la flotte de la Baltique détruite à Tsushima en 1905. Comme le précise le bulletin mensuel d'août 1913 de l'Etat-Major Général français :

[1386] Piotr Arkadiévitch Stolypine (1862-1911) est le premier ministre de Nicolas II entre 1906 et 1911.

[1387] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, New-York, Palgrave Macmillan, 2010, p. 178.

[1388] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, pp. 165-169. Comme l'écrit Georges Sokoloff, « *La guerre a réduit à peu de choses les espoirs de reprises économique qui s'annonçait au début de 1904* », *Ibid*., p. 169.

[1389] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 178.

[1390] Ivan Konstantinovitch Grigorovitch (1856-1930) est un amiral de la flotte russe et le dernier ministre de la Marine impériale, poste qu'il occupe entre 1911 et 1917.

[1391] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 122 : renseignements divers sur la marine russe, correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913, *Les constructions navales en Russie*, lettre de l'attaché naval français en Russie, 9 septembre 1913.

« *Il n'y a pas de programme naval pour la Mer Noire. L'Amirauté russe doit demander au fur et à mesure des besoins les unités nécessaires pour conserver à la Russie une supériorité incontestable sur toute combinaison de forces navales des puissances étrangères ayant accès à la mer Noire*[1392] ».

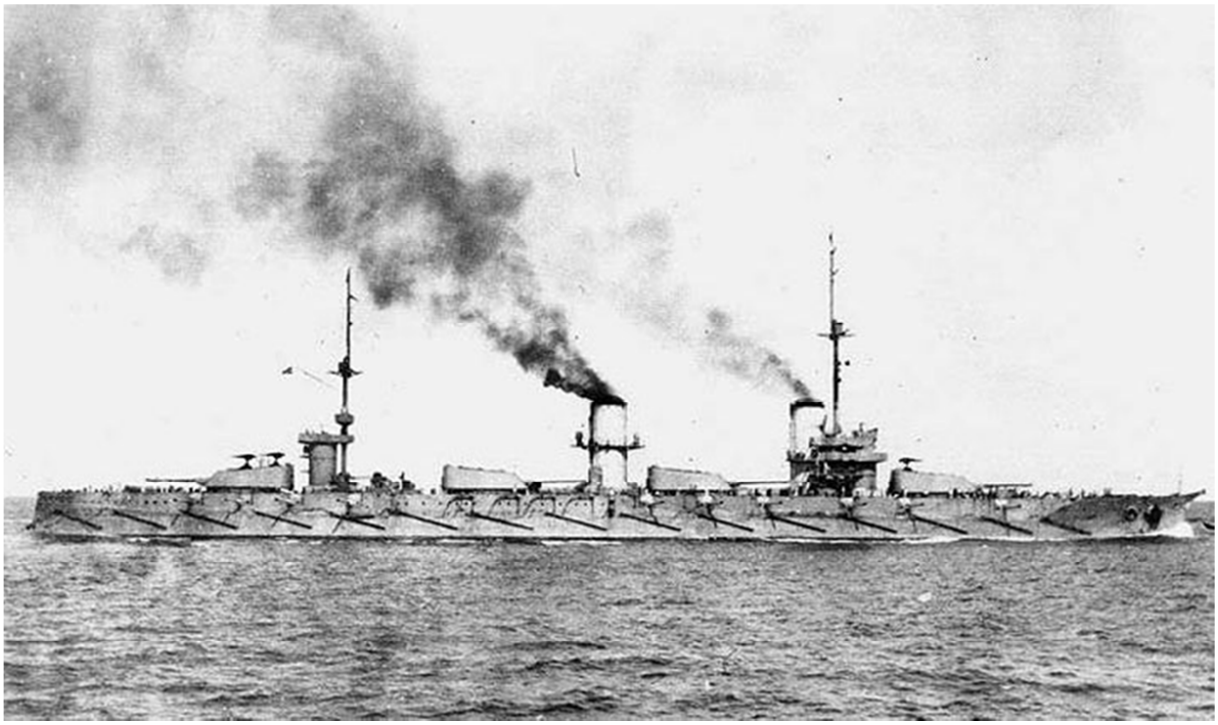
La flotte de la mer Noire bénéficie cependant d'un renforcement de ses capacités navales grâce à la mise sur cale de trois *dreadnoughts* de 23 000 tonnes aux chantiers navals Russud et Naval comme nous l'évoquerons plus en détail plus loin[1393].

Sous Nicolas II, l'identité donnée aux navires, tout en continuant de servir l'autocratie, s'ouvre à de nouveaux champs sémantiques. Les navires de lignes de la flotte de la mer Noire, en tant qu'unités les plus puissantes, reçoivent les noms de tsars et de tsarines. Ces bâtiments sont ainsi nommés Impératrice *Catherine la Grande*, *Empereur Nicolas Ier*, *Empereur Alexandre III* et *Impératrice Marie*. Le choix s'est porté sur les prédécesseurs de Nicolas II en fonction des valeurs qu'ils véhiculaient ; il apparaît ici que le choix s'est plutôt orienté vers les tsras conservateurs. La présence d'un navire de ligne nommé *Impératrice Catherine la Grande* sert à marquer la filiation et la continuité avec celle qui a donné à la Russie sa fenêtre sur la Méditerranée.

[1392] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin mensuel de l'EMG*, août 1913.

[1393] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 122 : renseignements divers sur la marine russe, correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913, *Les constructions navales en Russie*, lettre de l'attaché naval français en Russie, 9 septembre 1913.

Le dreadnought *Impératrice Catherine la Grande*



Source : site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Navires de ligne », art. « Impératrice Catherine la Grande ».

Une fois de plus, à travers leurs noms, ces bâtiments symbolisent la continuité de l'autocratie ainsi que son héritage glorieux légué par d'illustres militaires. Certains bâtiments reçoivent en effet le nom de grandes figures de la Marine impériale, comme les croiseurs *Amiral Lazarev* et *Amiral Nakhimov*. L'identité orthodoxe du régime se retrouve également dans le nom du cuirassé *Jean Chrysostome*, mais il s'agit là de l'unique référence au religieux. En revanche, nous constatons la réapparition de noms d'îles grecques pour baptiser des destroyers dont deux unités reçoivent par exemple les noms de *Zante* et *Corfou*. Le régime russe manifeste ici son regain d'intérêt pour l'Archipel qui se traduit notamment par l'instauration d'une escadre russe en Méditerranée[1394]. L'évolution la plus significative réside cependant dans l'explosion du nombre de noms qui se rapportent à des traits de caractères. Nous avions déjà identifié auparavant ce type de champ sémantique, toutefois, il était limité à quelques rares unités. Sous Nicolas II, nombre de destroyers et de torpilleurs sont baptisés avec des traits de caractères : les destroyers *L'Audacieux, Le Colérique, L'Agité, Le Bruyant*, et les torpilleurs *Le Vivant, L'Effrayant, L'Enviable, Le Sonore, Le Perçant*. Ce type de nom constitue une personnification des navires que nous avions déjà rencontrée sous le règne

[1394] Voir, au chapitre suivant, l'activité de la Marine russe sous le règne de Nicolas II.

d'Alexandre Ier, et le tempérament associé à chacun des noms doit démontrer la capacité du navire à maîtriser l'élément marin. Enfin, l'apparition d'une composante sous-marine au sein de la flotte de la mer Noire se traduit par l'émergence d'une nouvelle catégorie de noms : ceux se rapportant à des animaux de mer. Les premiers submersibles russes dans le bassin pontique prennent le nom de *Phoque*, *Carassin* et *Saumon*, qui se rapportent à des animaux qui maîtrisent parfaitement l'environnement maritime. Il s'agit ici, à travers ces noms, de marquer les submersibles du sceau de l'efficacité et de l'agilité. Ce type de champ sémantique fait donc bien plus référence aux capacités techniques des bâtiments qu'à une quelconque référence à l'autocratie. L'identité donnée aux navires sous le règne de Nicolas II se caractérise à la fois par une continuité dans les noms faisant référence aux attributs de l'autocratie, mais également par une innovation. S'il est toujours nécessaire de légitimer sur mer la filiation catherinienne de la flotte, pourvoyeuse de gloire et synonyme d'aspirations méditerranéennes, il est désormais également aussi nécessaire de faire référence aux capacités des navires. Cette nouvelle orientation des noms donnés aux bâtiments illustre l'évolution technique de la Marine russe qui reçoit sous le règne de Nicolas II de nouveaux types de bâtiments comme des destroyers et des submersibles. A l'aube de la Première guerre mondiale, l'identité des navires de la flotte de la mer Noire est donc toujours porteuse des aspirations méditerranéennes de l'autocratie confortées par l'ascension de la puissance navale russe dans le bassin pontique.

Les stratèges russes, désemparés par le désastre de Tsushima, paralysés par leurs désaccords sur la doctrine d'emploi de la flotte, doivent s'assurer qu'ils disposent de la flotte de guerre la plus forte au sein de la mer Noire, juridiquement close par le traité de Londres de 1871. En ce sens, Saint-Pétersbourg préfère encore voir les Détroits fermés, ce qui lui donne autant de temps pour reconstituer sa flotte afin que cette dernière puisse, le cas échéant affronter la marine turque et, pourquoi pas, des bâtiments austro-hongrois[1395]. La Turquie en effet, affaiblie[1396], tient certes encore les Détroits qui sont alors verrouillés aux navires de guerre russes depuis le Congrès de Londres, toutefois sa Marine se trouve dans un état encore

[1395] « *Au point de vue de la politique navale de la Russie dans la mer Noire, il ne semble pas que le Gouvernement russe désire voir s'ouvrir les Dardanelles tant que la flotte de la mer Noire n'aura pas acquis une importance plus considérable* ». Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 122 : renseignements divers sur la marine russe, correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913, *Les constructions navales en Russie*, lettre de l'attaché naval français en Russie, 9 septembre 1913.

[1396] Pour la situation navale de la Turquie à la veille de la Première guerre mondiale, voir *infra* la section consacrée à la Première guerre mondiale en mer Noire.

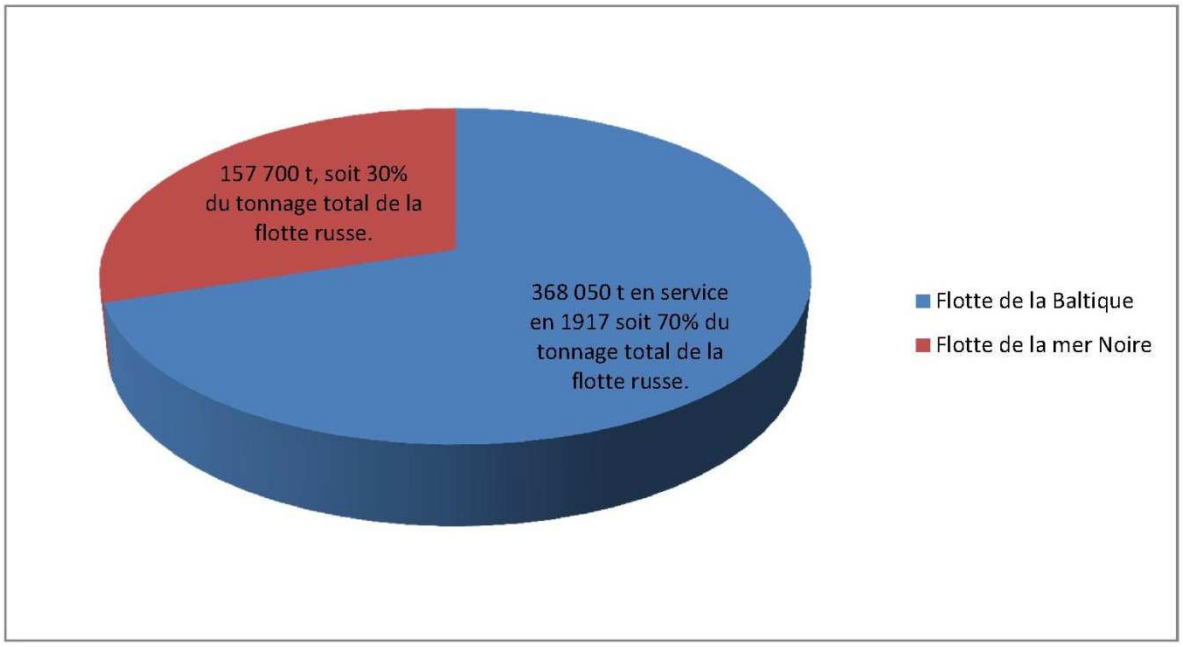
plus déplorable que celui dans lequel se trouve alors la Marine russe après Tsushima[1397]. L'Autriche-Hongrie constitue une menace plus importante pour Saint-Pétersbourg dans la mesure où les intérêts des deux empires se heurtent dans les Balkans. Aussi, les besoins manifestés par l'Amirauté russe en mer Noire répondent plus à une réaction empirique, et laissent transparaître une trop grande réactivité des militaires russes plus qu'une réelle vision stratégique sur le moyen terme. Une telle posture suppose un élément : un outil de production rapide et fiable afin de répondre dans des délais très courts à une situation de crise. Les performances des chantiers navals russes en termes de production sont évoquées plus en avant. Ainsi, en 1911, la mise sur cale de nouveaux bâtiments traduit la réponse de la Russie à la commande par la Turquie de nouveaux navires[1398].

Dès 1911, le potentiel naval de la flotte russe de la mer Noire est en voie d'accroissement avec la mise en chantier de 3 cuirassés disposant d'un déplacement supérieur à 20 000 tonnes chacun : l'*Empereur Alexandre III* (22 600 tonnes), l'*Impératrice Catherine la Grande* (24 664 tonnes) et l'*Impératrice Marie* (24 413 tonnes). L'année suivante, en 1912, la Douma débloque 1 260 millions de francs pour la mise en œuvre du programme naval dont la teneur est révélée par le bulletin annuel de l'Etat-Major Général français pour l'année 1912. L'objectif de ce programme est de donner à la flotte russe les moyens d'affronter un conflit européen. En ce sens, ce programme s'inscrit dans le contexte européen agité du début du XXe siècle. Ainsi, si le petit programme naval de 1911 est mené à son terme, la physionomie des forces navales russes en 1917 devait être la suivante :

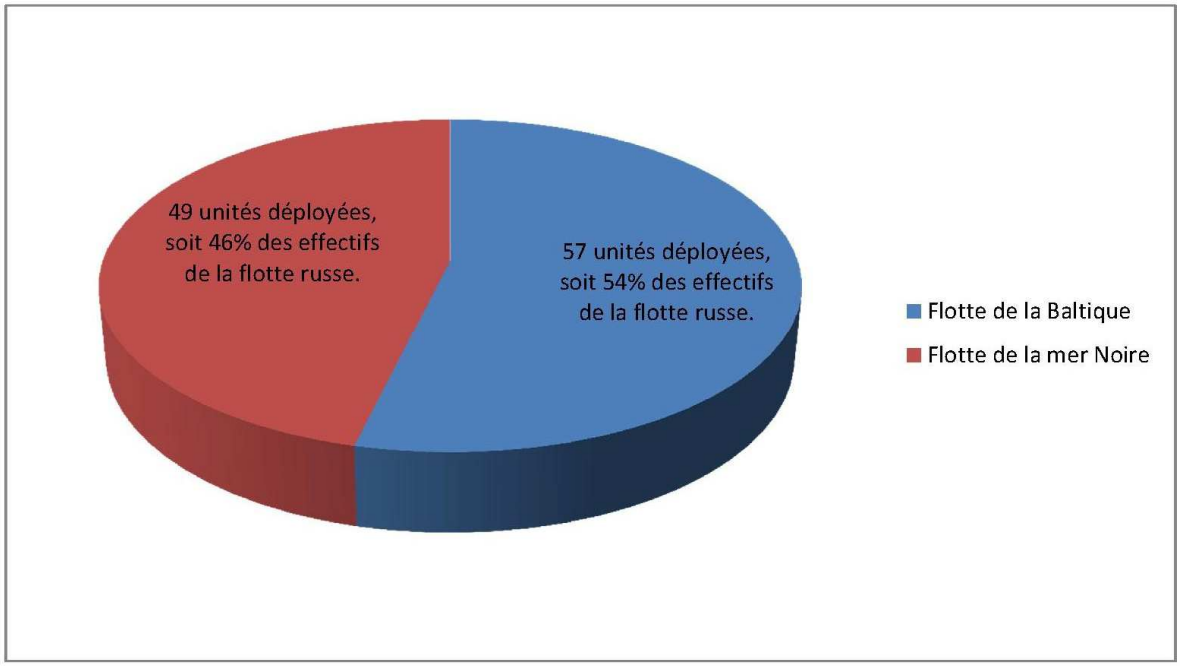
[1397] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 178.
[1398] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения* (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 325.

Programme naval voté en 1911-1912

Répartition du tonnage à l'horizon 1917



Répartition des effectifs à l'horizon 1917



Graphiques réalisés par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin annuel de l'EMG, 1912*. Le tonnage exprimé est à pleine charge.

Au mois de juin 1914, les mesures adoptées pour la mer Noire en 1911 sont amendées par la loi du 24 juin 1914 qui prévoit d'affecter 5 millions de roubles supplémentaires à la mise en chantier d'un nouveau cuirassé 27 300 tonnes, *l'Empereur Nicolas Ier*[1399].

A la date de 1917, les bâtiments qui doivent composer la flotte doivent être âgés de moins de 20 ans. La comparaison de ces deux graphiques nous amène à observer deux éléments. Tout d'abord, la répartition des effectifs entre les deux principales flottes russes semble s'équilibrer, même si la flotte de la Baltique demeure en termes d'unités mises en œuvre et de tonnage déployé, la première flotte de Russie. La répartition des bâtiments entre les théâtres pontiques et baltes semble retrouver progressivement celle qui prévalait avant la Guerre de Crimée : rappelons que selon le programme de construction navale de 1881, la flotte de la mer Noire ne devait disposer que de 13% des effectifs totaux des forces navales russes contre 71% pour la flotte de la Baltique. La mise en œuvre des mesures prises dès 1911 doit permettre de ramener l'équilibre des forces vers celui qui prévalait à partir du début du XIXe siècle, et qui a globalement perdurer jusqu'en 1854[1400]. Seconde constatation, avec 6 457 tonnes, le tonnage moyen constaté en mer Baltique est quasiment deux fois supérieur à celui constaté en mer Noire (3 218 tonnes). Même si la mer Baltique demeure le théâtre naval prioritaire pour la Russie, face notamment aux menaces allemandes et suédoises, Saint-Pétersbourg souhaite se doter d'un outil naval crédible en mer Noire pour faire face à l'Autriche-Hongrie et à la Turquie. La guerre balkanique qui éclate en 1912 démontre encore toute la nécessité pour Saint-Pétersbourg de disposer d'un outil naval moderne et puissant sur le théâtre pontique. En termes de tonnage, la Russie poursuit néanmoins un objectif : être une fois et demi supérieure à toute combinaison possible des flottes riveraines du bassin pontique[1401]. En effet, l'essentiel de l'effort de réarmement naval est clairement orienté vers la mer Baltique. Un an avant la Première guerre mondiale, le Ministère de la Marine russe obtient les crédits nécessaires à la mise en œuvre d'un programme qui doit permettre de reconstituer à l'horizon 1927 en intégralité la flotte de la Baltique[1402].

[1399] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Situation des marines étrangères au 1er janvier 1916*.

[1400] Rappelons qu'en 1803, l'équilibre est le suivant : 59% des effectifs de la flotte russe sont déployés en mer Baltique contre 41% en mer Noire. Voir la section consacrée à la production des chantiers navals russes sous le règne de d'Alexandre Ier.

[1401] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletin de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin mensuel de l'EMG*, 1er février 1913.

[1402] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 178.

La flotte de la mer Noire semble ainsi devoir rester, selon les plans du Ministère russe de la Marine de 1911, une flotte de théâtre, destinée en premier lieu à verrouiller le flanc Sud de l'Empire dans la mesure où, suite au Congrès de Berlin, interdiction lui a été faite de franchir les Détroits turcs. Aussi, le Ministère de la Marine demande au Parlement russe un projet de loi spécial en ce qui concerne le vote des crédits pour la flotte de la mer Noire : il s'agit de faire de Nikolaïev le principal port de construction navale, et de Sébastopol la principale base d'opération. Les capacités de Sébastopol en termes d'infrastructures industrielles se limitent selon le projet de loi de 1911 à un bassin à flot et un dock flottant qui doivent être construits, et à la mise à niveau des ateliers d'entretien[1403]. Le programme de 1911 confirme un élément : Nikolaïev doit devenir le principal centre de production naval méridional, au détriment de Kherson. Cette tendance à concentrer les capacités de production à Nikolaïev s'est nettement accentuée au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, avec la parenthèse des capacités de production sollicitées du côté de Sébastopol sous le règne d'Alexandre III. Toutefois, dès la fin des 1895, soit moins d'un an après le début du règne de Nicolas II, les projets du gouvernement russe en ce qui concerne Nikolaïev apparaissent déjà, comme le laisse entendre cette lettre rédigée par le consul de Grande-Bretagne en poste à Odessa :

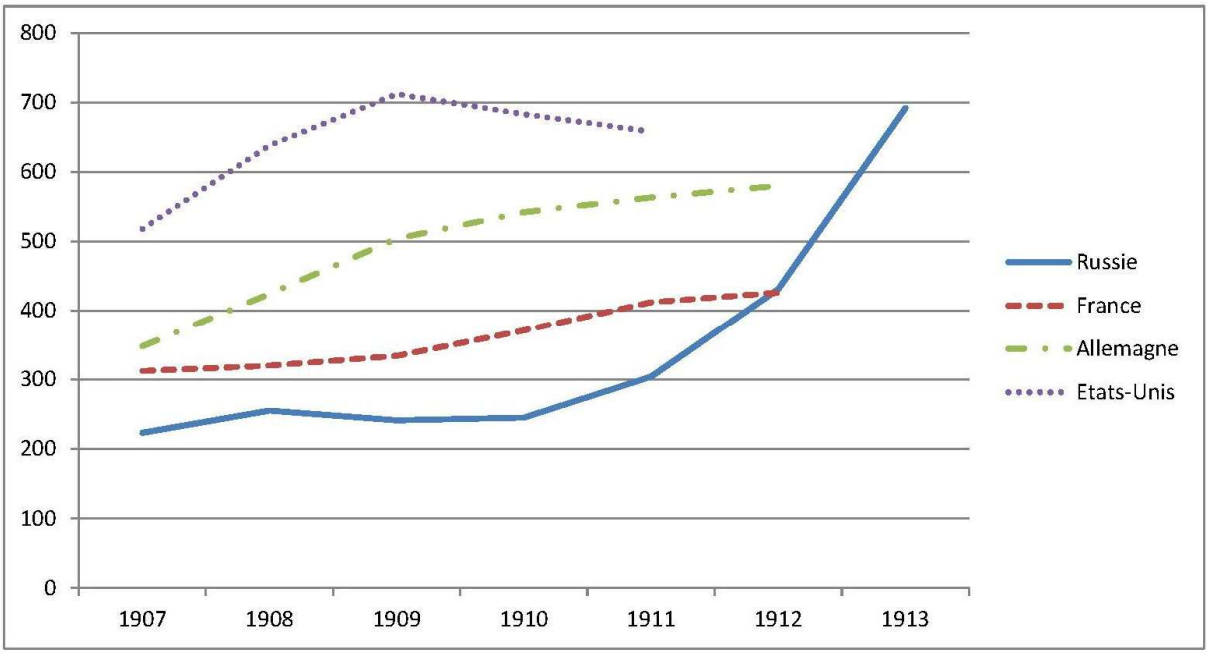
"*At the same time, it would appear that the development of the Nicolaiev Dockyard is to be encouraged, a sum of money having been assigned for the reconstruction of the Naval Stores which were burnt down*[1404]".

Les investissements réalisés par la Russie impériale à Nikolaïev se poursuivent jusqu'au début de la Première guerre mondiale puisqu'en 1914 encore, un dock de 40 000 tonnes est mis en construction avec un objectif de livraison fixé à 1915[1405]. Ceci nous indique que pour le gouvernement russe, Nikolaïev doit demeurer le principal centre de production naval pontique où doivent notamment être construits les cuirassés de la flotte de la mer Noire.

[1403] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin annuel de l'EMG*, 1912.
[1404] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1497: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, Vice Consuls at Sebastopol, 1895, *Report on Naval Matters*, lettre du consul Général de Grande-Bretagne à Odessa au *Foreign Office*, 27 septembre 1895, f. 111.
[1405] *Bulletin mensuel de l'EMG, avril/mai 1914*, SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922.

Si le programme voté en 1911 sous l'impulsion de l'énergique amiral Grigorovitch paraît ambitieux, les sommes injectées dans sa réalisation n'en sont pas moins importantes. Il s'agit notamment de construire 4 croiseurs cuirassés de 32 000 tonnes, 8 croiseurs légers, 36 torpilleurs, 18 submersibles, et de moderniser les ports de guerre de Reval, Cronstadt, Sveaborg, Nikolaïev, Sébastopol et Vladivostok[1406]. D'une manière générale, depuis 1904 et la guerre russo-japonaise, le budget de la Marine russe est en augmentation constante comme le démontre le graphique suivant :

Evolution du budget de la Marine russe et comparaison avec les budgets d'autres marines, en millions de francs (1907-1913)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin annuel de l'EMG*, 1912.

Ce graphique illustre les efforts financiers considérables consentis par l'Empire russe pour se doter d'une flotte de guerre moderne. A la lecture de la courbe du budget de la Marine russe, on constate que ce dernier a été multiplié par 3 entre 1907 et 1913, en passant de 223 millions de francs à 692 millions de francs. Le décollage des investissements de la couronne dans la flotte après 1908-1909 correspond d'une manière générale à une période de croissance

[1406] *Bulletin annuel de l'EMG, 1912*, SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922.

pour l'économie russe. Après 1907, l'économie se trouve en effet dans une phase plus dynamique qui contraste nettement avec la conjoncture du début des années 1900. L'implantation de sociétés étrangères, notamment dans le domaine des constructions navales comme nous le verrons juste après, favorise la création de près de 150 000 petites entreprises servies pas un système bancaire et financier en plein essor : près de 30 000 établissements alimentent le développement de l'industrie russe[1407]. En 1914, le budget de la Marine russe connaît encore une légère augmentation de l'ordre de 150 000 roubles sur l'année 1913[1408].

Toutefois, les résultats sont-ils à la hauteur des attentes et des espoirs placés par le gouvernement russe ? Les sommes injectées, qui illustrent à elles seules ces attentes, sont-elles utilisées à bon escient ? Une première constatation s'impose : le rendement des chantiers navals russes semble toujours en deçà de ce qu'il devrait être. La Russie investit en effet 490 millions de francs pour 4 cuirassés de 32 000 tonnes chacun, ce qui nous donne un coût de revient de 3 828 francs la tonne, soit un coût 30% plus élevé en moyenne que dans les autres pays. Pour les croiseurs, le coût de revient à la tonne grimpe à 5 400 francs, ce qui demeure encore trop élevé d'autant plus que ces bâtiments sont construits en plus grande quantité (8). Enfin, pour les torpilleurs, la tonne coûte 6 570 francs pour un type de bâtiment qui est construit à 36 exemplaires, ce qui paraît encore moins rentable que pour les croiseurs[1409]. Le rendement du budget russe demeure très faible, ce qui est principalement dû à deux éléments : le mauvais rendement des chantiers navals russes, et le recours aux capacités de constructions étrangères. Les chantiers navals russes souffrent de plusieurs points faibles. Tout d'abord, comme le note dès 1896 le consul de Grande-Bretagne à Odessa, la formation même des ingénieurs semble insuffisante, ce qui amène le diplomate britannique à qualifier les ingénieurs russes d'incompétents[1410]. D'autre part, en ce qui concerne la production des navires, les grèves qui touchent les chantiers navals russes tendent à en diminuer la production. Voici ce qu'écrit en 1913 l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg à ce sujet :

[1407] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, p. 176.

[1408] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Budget des dépense, 1ère partie, dépenses ordinaires*, Budget 1914.

[1409] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin annuel de l'EMG*, 1912.

[1410] Le diplomate écrit ainsi : "*The engineers are incompetent*", *in* NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, 1896, lettre du consul de Grande-Bretagne à Odessa au premier ministre le marquis de Salisbury, 8 septembre 1896, f. 71.

« *Malheureusement, la construction est toujours très lente et des grèves fréquentes comme celles qui viennent de paralyser les chantiers de Nikolaïev pendant de nombreuses semaines ne sont pas favorables au développement rapide des constructions en cours*[1411] ».

En outre, la qualité des constructions semble laisser à désirer, comme le fait remarquer le consul de Grande-Bretagne en poste à Odessa lorsqu'il évoque en 1896 les machines des navires, qui sont « *dans un état plus ou moins insatisfaisant*[1412] ». L'attaché naval britannique en Russie constate également des carences en matière de construction navale, bien que des efforts permettent de constater dès la fin des années 1890 des améliorations :

"*The ships on the whole may be considered efficient, though in some cases there had been bad workmanship. This aspirations to obtain, and ability to supply, the latest improvements in all branches are great, but the knowledge, experience and power to efficiently handle them is somewhat wanting at present, though matters in this respect are daily improving*[1413]".

Lorsqu'il visite les chantiers navals de Nikolaïev en 1904, le commandant en chef de la flotte de la mer Noire est particulièrement frappé par la lenteur qui caractérise la construction de destroyers. Ses observations sont publiées dans *Krimsky Vestnik* (*Le messager de Crimée*) :

"*Having visited in the 1st days of June the port of Nicolaiev and inspected the destroyers which were building there, I was very much surprised to find them in a completely unfinished state, notwithstanding that this is already the fourth year that they have been building*[1414]".

[1411] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 122 : renseignements divers sur la marine russe, correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913, lettre de l'attaché naval français au ministre de la Marine, 18 octobre 1913.

[1412] Le consul écrit ainsi : "*The engines of all the ships are in a more or less unsatisfactory state*", in NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, 1896, lettre du consul de Grande-Bretagne à Odessa au premier ministre le marquis de Salisbury, 8 septembre 1896, f. 71.

[1413] Attaché naval britannique en Russie, cité par Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, p. 137.

[1414] La traduction a été assurée par le vice-consul britannique à Sébastopol. NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1689: Consuls General at Odessa, 1904, lettre du consul de Grande-Bretagne à Odessa, 5 novembre 1904, ff. 282-283.

Trois raisons principales sont avancées par l'industriel : tout d'abord, les chantiers manquent d'ouvrier qualifiés, la lenteur des fournisseurs dans la livraison des pièces nécessaires à la construction des navires et enfin, le manque de dessinateurs pour les plans[1415].

Le complexe militaro-industriel tsariste, encore sous-développé en ce début des années 1900, doit massivement faire appel aux capitaux étrangers et au savoir-faire occidental. Il s'agit pour le gouvernement russe d'accélérer le rythme des constructions navales tout en produisant des navires de meilleure qualité[1416]. Le recours à l'assistance étrangère se développe sous la forme de mobilisation de capitaux, mais également en commandant des navires directement aux chantiers navals français, britanniques et allemands, comme ce fut déjà le cas sous le règne d'Alexandre III. On assiste également à l'installation de compagnies industrielles étrangères spécialisées dans le domaine des constructions navales directement en Russie, dans les principaux centres de production. Les maisons françaises Schneider-Creusot et Normand s'installent ainsi à Reval et Riga, une usine franco-belge est ouverte à Nikolaïev, les compagnies étrangères Parsons, Schichau, Blöhm et Voss s'installent également en Russie ou y envoient des ingénieurs[1417]. En ce qui concerne les chantiers navals russes, on assiste à l'ouverture d'infrastructures gérées directement par des compagnies privées. A Nikolaïev, l'Amirauté n'est désormais plus la seule structure à mettre sur cale des navires pour le compte de la Marine russe. Dès 1895, une compagnie belge baptisée *the Nikolayev Shipbuilding Mechanical and Iron Works* construit les infrastructures nécessaires à l'érection d'un chantier naval au Sud de Nikolaïev, là où le Boug et l'Ingul se rejoignent. Le chantier dure 4 années, et dès 1901, les capacités sont opérationnelles. En 1907, des capitaux apportés par la compagnie britannique Vickers renforcent la société qui prend le nom de Naval. A la veille de la Première guerre mondiale, Naval est l'une des plus importantes compagnies industrielles de l'Empire russe avec près de 10 600 employés[1418]. En 1906, la Société des constructions navales franco-russes, connue également sous le nom de Russud, voit le jour[1419]. En 1914, elle emploie près de 3 000 personnes et est contrôlée par un consortium totalement russe : la

[1415] *Ibid*., f. 283.
[1416] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения* (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 322.
[1417] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin annuel de l'EMG*, 1912.
[1418] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1991, p. 427.
[1419] Il s'agit des chantiers suivants : Судостроительный и механический завод (Наваль) et Завод Русского судостроительного общества (РУССУД). Voir А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения* (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 322.

Société des constructions navales de Nikolaïev[1420]. Plus tard, en 1915, en plein conflit mondial, les capacités des deux chantiers sont fusionnées afin de rationaliser la production des chantiers. Aussi, à l'aube de la Première guerre mondiale, on trouve à Nikolaïev 4 principaux chantiers navals :

- Le chantier Nevsky, installé historiquement à Saint-Pétersbourg, et qui a développé une filiale à Nikolaïev.
- Le chantier naval de la Baltique, qui est également une filiale du chantier naval éponyme situé à Saint-Pétersbourg.
- Les chantiers navals et usines réunis, implantés dans les anciennes installations de l'Amirauté. Ils sont laissés à Naval et Russud qui fusionnent leurs activités en 1916 pour devenir le *trust* Naval-Russud.

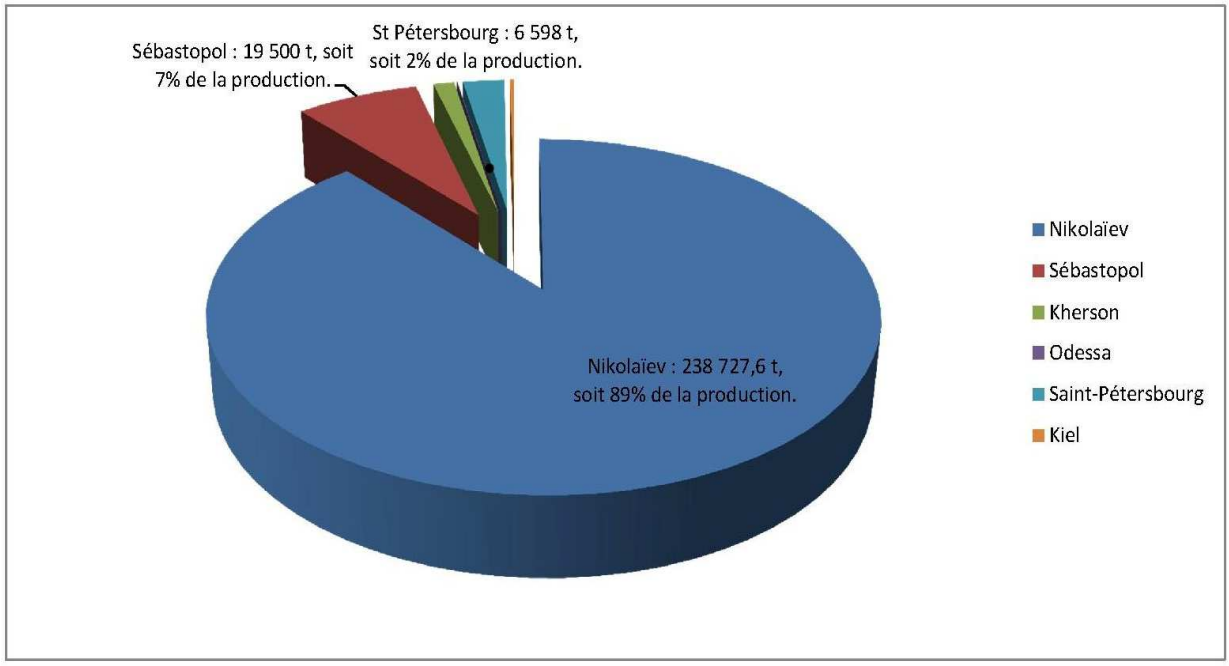
A Kherson, on ne trouve plus à la même période qu'un seul chantier naval en activité pour le compte du Ministère de la Marine, il s'agit du chantier Vadon[1421]. L'implantation de compagnies de constructions navales étrangères en Russie, ainsi que l'ouverture de chantiers navals privés comme Naval et Russud à Nikolaïev contribuent à doper la production des capacités de production russes. Dès le printemps 1914, l'Etat-major général français constate de nets progrès dans les délais de livraison des bâtiments les plus importants :

« *Sans anticiper sur les résultats futurs, il est bon de constater dès maintenant un progrès réel sur la rapidité des constructions des usines privées, rapidité qui n'est malheureusement pas imitée par les usines de l'Etat de Saint-Pétersbourg*[1422] ».

Aussi, si l'on considère les principaux lieux de production de navires pour le compte de la flotte de la mer Noire sous le règne de Nicolas II, on obtient le graphique suivant :

[1420] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 428.
[1421] А. П. Шершов, *К истории военного кораблестроения* (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*) *op. cit.*, p. 322. Voir également SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin mensuel de l'EMG,* août 1913.
[1422] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin mensuel de l'EMG, avril/mai 1914*, p. 6.

Tonnage mis sur cale pour le compte de la flotte de la mer Noire par chantier naval (1894-1917)

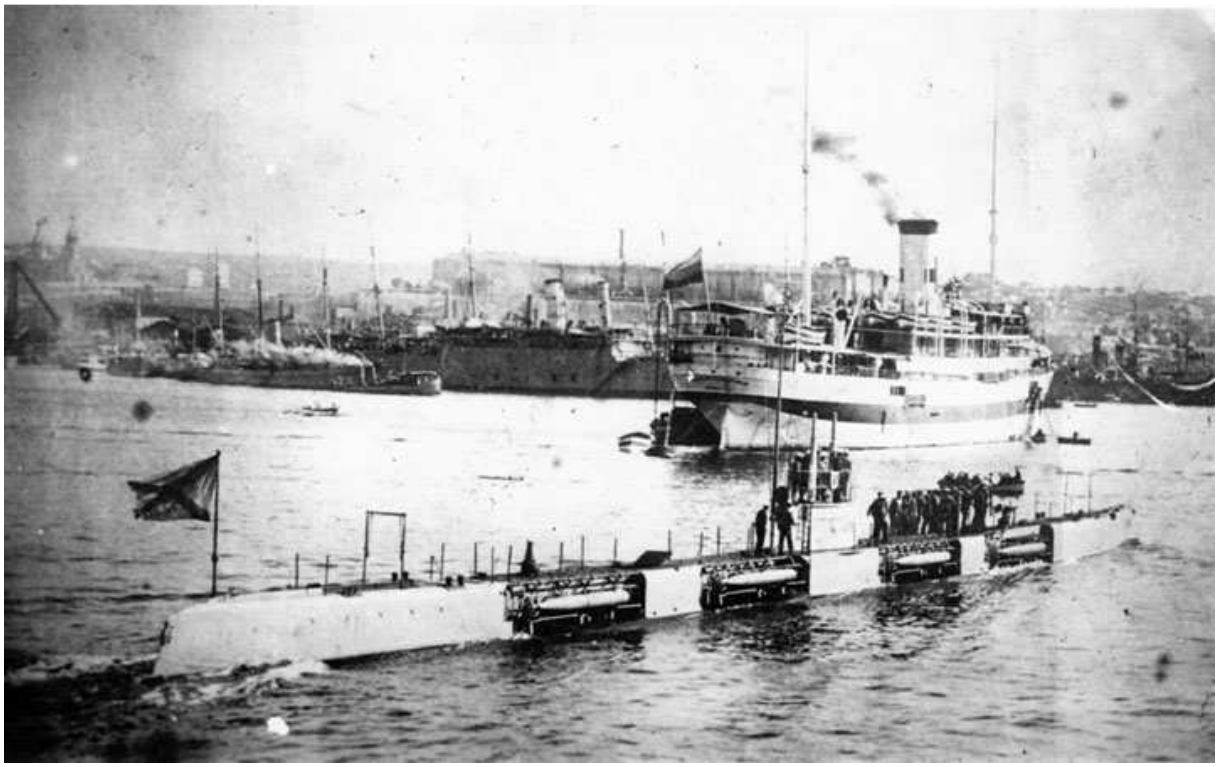


Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge ; déplacement en surface pour les submersibles.

Les chantiers navals qui travaillent pour la couronne impériale russe sont nombreux. Ainsi, à Nikolaïev, Naval et Russud construisent presque tous les types de navires, essentiellement les navires de surface de gros tonnage comme les *dreadnoughts*, même si en ce qui concerne Naval quelques submersibles ont bien été mis sur cale (ceux du type *Bars* notamment). En revanche, la filiale des chantiers de la Baltique implantée à Nikolaïev livre essentiellement des sous-marins (ceux du type *Morzh* par exemple). Le dynamisme des chantiers de Nikolaïev se poursuit jusqu'aux dernières heures de l'Empire, alors même que le théâtre pontique est plongé dans la Première guerre mondiale[1423] : 8 submersibles sont ainsi mis sur cale encore en 1916, quatre sous-marins de type *Holland*[1424]et quatre autres de type *Fiat*[1425], tandis que l'usine Naval emploie en 1917 près de 23 000 ouvriers[1426].

[1423] Voir *infra* la section consacrée à la Première guerre mondiale dans le bassin pontique.
[1424] Il s'agit des submersibles G11, G12, G13 et G14 disposant chacun d'un déplacement de 952 tonnes. Voir SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale: SS Ea 161 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – cuirassés – torpilleurs – sous-marins, *Renseignements concernant les nouveaux sous-marins russes*, lettre de l'attaché naval français en poste à Petrograd, 15 décembre 1916.
[1425] Il s'agit des submersibles V1, V2, V3 et V4 disposant d'un déplacement unitaire en surface de 920 tonnes. Voir *Ibid*.

Le sous-marin *Morzh*



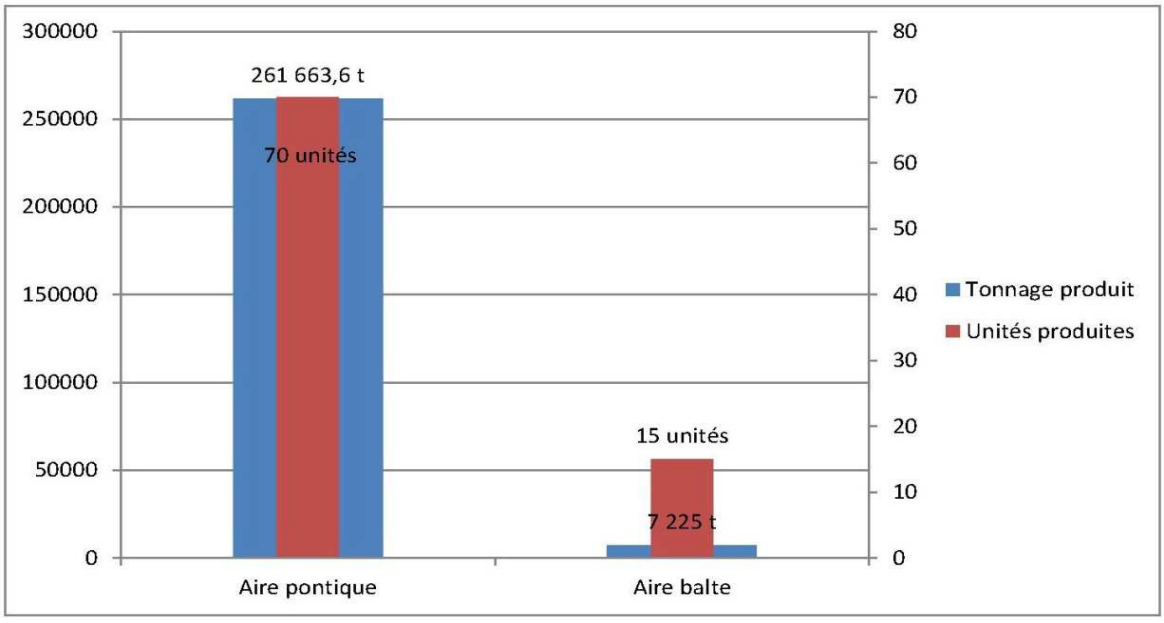
Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Sous-marins », art. « Morzh ».

Sébastopol abrite principalement les installations de l'Amirauté Lazarev qui mettent sur cale tout de même un *dreadnought*. A Kherson, les chantiers Vadon ne livrent que trois contre-torpilleurs dont l'assemblage avait débuté à Saint-Pétersbourg avant d'être repris à Kherson. A Odessa, ce sont les chantiers navals de la Compagnie russe de commerce (РОП и Т[1427]) qui se livrent essentiellement à des opérations de maintenance et ne livrent qu'un vapeur transformé par la suite en bâtiment de combat. A Saint-Pétersbourg, capitale maritime de la Russie, nombre d'usines commencent ou livrent des bâtiments à la flotte de la mer Noire : Kreiton & Co., les usines Poutilov, l'usine de construction navale et mécanique de la Neva[1428] et l'usine de la Baltique. Enfin à l'étranger, ce sont essentiellement les chantiers navals Deutsch Werke Kiel AG situés à Kiel qui travaillent pour la Russie et lui livrent trois submersibles de type *Kambala*.

[1426] SHD, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin de renseignement de l'EMG*, 9 juillet 1917.
[1427] Русского Общества Пароходства и Торговли (Société russe de navigation à vapeur et de commerce).
[1428] Невского судостроительного и механического завода (Usine de construction navale et mécanique de la Neva).

Ce graphique met en évidence une tendance à la concentration des activités de production navale sur un unique site : Nikolaïev. La part ce dernier port dans la production totale des navires pour la flotte russe de la mer Noire passe de 55% sous le règne d'Alexandre III à 89% sous celui de Nicolas II. Si en termes de tonnage Nikolaïev s'affiche comme la principale place de production avec plus de 238 000 tonnes mises sur cale, il en va de même pour le nombre d'unités produites : 64 unités mises sur cale entre 1894 et 1917, ce qui en fait de loin le port le plus productif devant Saint-Pétersbourg (12 unités et 2% du tonnage produit), Kherson et Kiel (3 unités chacun), Sébastopol (2 unités, mais second port en termes de tonnage produit avec 7% de la production) et enfin Odessa (1 bâtiment). Jusqu'en 1907, Sébastopol, avec l'Amirauté Lazarev, et Nikolaïev, se partageaient le carnet de commandes dans des proportions qui tendent à diminuer au profit du second. L'importance acquise sous le règne d'Alexandre III par Sébastopol dans le domaine des constructions navales diminue considérablement avec les commandes de nouveaux cuirassés qui sont exécutées désormais presqu'exclusivement sur le Boug et l'Ingoul, à Nikolaïev, grâce aux nouvelles capacités des usines Naval et Russud créées vers 1906. Cette tendance à la concentration se double également d'un recentrage des lieux de production autour de deux aires principales, l'aire pontique et l'aire balte, alors que sous Alexandre III, l'aire méditerranéenne était représentée par les Forges et Chantiers de la Méditerranée (Toulon), et l'aire de la Manche également avec les chantiers A. Normand au Havre et Thornycroft à Chiswick. Le rapport unités et tonnages produits par aires aboutit au graphique suivant :

Répartition de la production par aire géographique (1894-1917)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

Ce graphique a son importance dans la mesure où la répartition géographique des aires de production est amenée à évoluer tout au long du XXe siècle. Il nous sert donc de point de repères, tout en confirmant une tendance lourde amorcée dès le règne de Catherine II : les capacités de production des chantiers navals situés dans le bassin du Don et dans celui de la Volga sont toujours en sommeil ou ne sont pas sollicitées pour le renforcement de la flotte de la mer Noire. En outre, les capacités de production situées dans la mer Baltique produisent globalement des unités de faible tonnage avec un déplacement moyen de 481 tonnes, soit celui d'un torpilleur comme le *Jarki*, mis sur cale à l'Amirauté de Nikolaïev en 1902. En mer Noire en revanche, le tonnage moyen mis à l'eau est de 3 738 tonnes, soit approximativement celui du croiseur *Almaz* (3 285 tonnes), mis sur cale en 1902 dans la filiale de Nikolaïev des usines de la Baltique.

Nous commençons à disposer d'informations plus régulières en ce qui concerne la réparation et l'entretien des navires de la flotte de la mer Noire à partir du règne de Nicolas II. Le cycle de vie des navires comprend en effet des périodes régulières d'entretien et de réparations au sein des chantiers navals qui les admettent en cale sèche afin de procéder à un certain nombre d'interventions sur la coque ou à l'intérieur du bâtiment. Lors de leur passage dans les chantiers navals, les navires peuvent également faire l'objet d'opérations de modernisations. Les réparations les plus fréquemment rencontrées sont les « Капитальный ремонт », ou réparations d'importance majeure. Il s'agit d'une opération de maintenance longue, qui peut durer jusqu'à 2 années, au cours de laquelle tous les éléments du mécanisme du bâtiment, les éléments d'assemblages et la coque font l'objet d'une restauration approfondie. Au cours de ces opérations, le navire peut être doté de nouveaux mécanismes plus sophistiqués, qui augmentent ainsi ses capacités opérationnelles[1429].

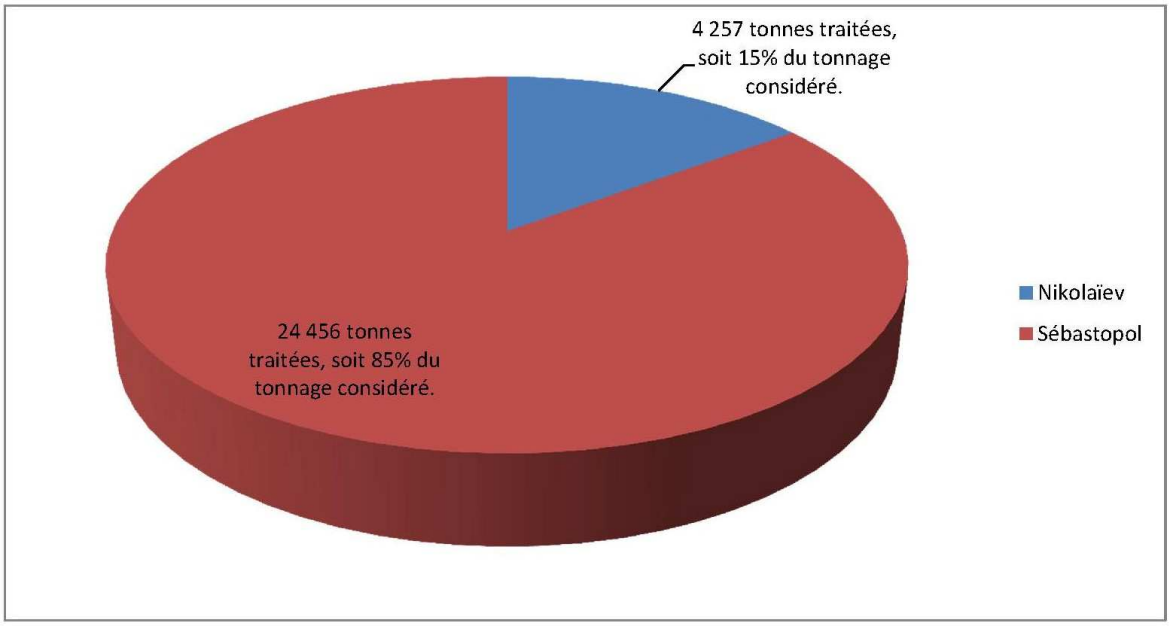
Rappelons ici que la durée de vie des navires, en dehors des temps de guerre, dépend non seulement de la qualité de leur conception, mais également par la suite de l'usage qu'il en est fait et de la qualité de leur entretien. En ce qui concerne la qualité des constructions, nous avons vu que, sans être exceptionnelle, elle était toutefois en amélioration grâce à l'apport des techniques et du savoir-faire des compagnies étrangères. En ce qui concerne l'entretien des navires, le constat semble plus nuancé comme le laisse entendre cet extrait d'un rapport mensuel de l'Etat-major général français datant d'avril/mai 1914 :

[1429] Voir la définition apportée par le site officiel des forces navales russes aujourd'hui : http://flot.com/publications/books/shelf/chainikov/64.htm?print=Y

« *Les exercices nombreux avaient fait acquérir au personnel un entrainement remarquable. Mais les bâtiments se sont mal trouvés de ce régime intensif et après 2 années passées sans réparations, il a fallu les mettre en réserve, en Décembre dernier pour leur permettre d'être en état de prendre la mer pour la campagne d'instruction commencée d'ordinaire en Avril*[1430] ».

Nous disposons d'un échantillon de 16 bâtiments pour lequel nous disposons d'informations régulières quant à leur maintenance respective. L'analyse des lieux d'entretien aboutit au schéma suivant :

Répartition du tonnage sur les sites d'entretien des navires de la flotte de la mer Noire (1894-1917)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données de la flotte de la mer Noire. Le tonnage considéré est à pleine charge. Pour les submersibles, nous avons retenu le déplacement en surface. Toute nouvelle entrée en entretien a été prise en compte, même après un premier cycle de maintenance.

Cet échantillon nous révèle que les forces navales russes déployées dans le bassin pontique n'utilisent les capacités de maintenance que de deux ports : Sébastopol et Nikolaïev. Avec 85% du tonnage considéré traité, Sébastopol constitue non seulement la principale base opérationnelle de la flotte de la mer Noire, mais également le principal port d'entretien des

[1430] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin mensuel de l'EMG*, avril/mai 1914, p. 10.

navires russes dans le bassin pontique. La cité criméenne dispose des moyens nécessaires pour réaliser la maintenance de tous les types de navires russes en service en mer Noire, depuis le cuirassé d'escadre de 13 000 tonnes, jusqu'au submersible de 110 tonnes. Si Nikolaïev est de loin le principal site de construction des navires, en ce qui concerne leur entretien, il n'occupe qu'une place restreinte avec 15% du tonnage considéré traité dans ses chantiers navals. Le navire le plus important ayant réalisé sa maintenance à Nikolaïev est un croiseur de 3 000 tonnes. Ces deux ports constituent donc, au crépuscule de la Russie tsariste, les deux principales bases navales russes dans le bassin pontique. Bien qu'ayant bénéficié d'importants investissement de la part de la couronne, au détriment d'autres lieux stratégiques tels que Kherson et Kertch par exemple, Sébastopol et Nikolaïev forment un couple quelque peu déséquilibré en termes de capacités comme nous l'avons démontré et comme l'écrit encore l'historien américain Christopher Lovett :

"*Sevastopol and Nikolaev were Russia's principal facilities in the Black Sea. The Admiralty provided modern fortifications to protect these bases, but only Nikolaev had up-to-date dockyards and sophisticated industrial plants to support the fleet, though older Sevastopol could still maintain the Black Sea Fleet in port*[1431]".

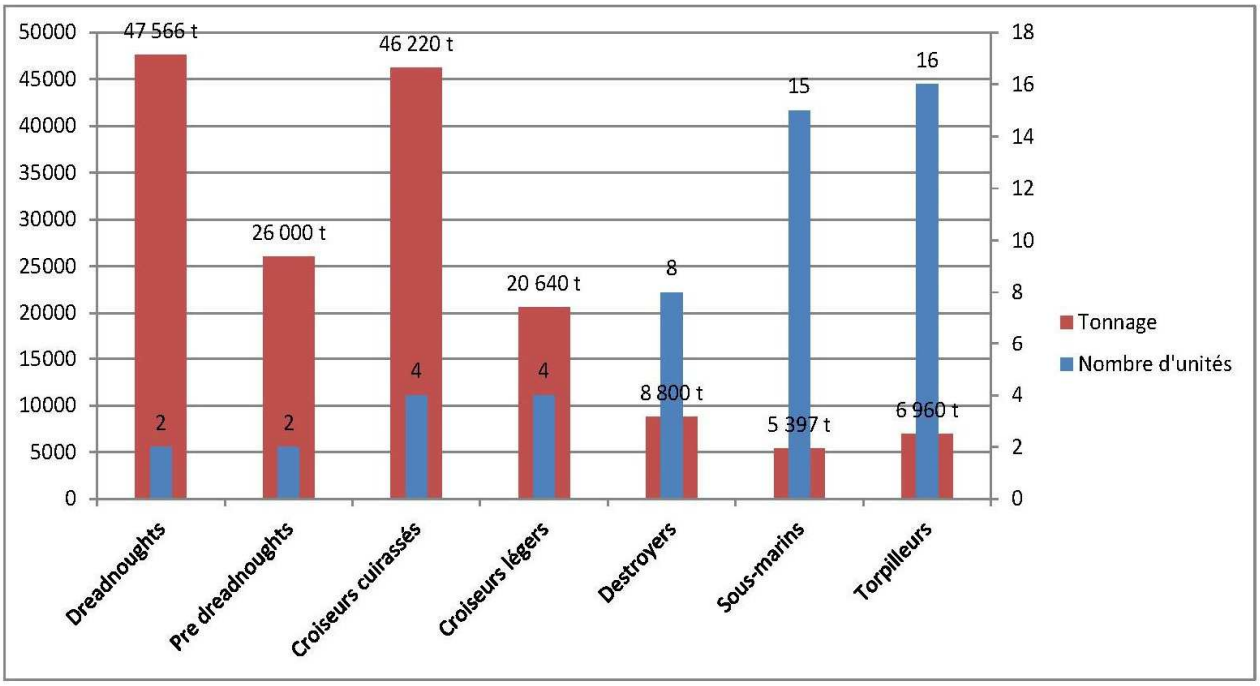
Le règne de Nicolas II correspond à une époque de développement pour la flotte de la mer Noire. Jusqu'à son règne, la Marine russe dans le bassin pontique ne s'était pas totalement remise de la défaite de Crimée de 1856 et des clauses restrictives du traité de Paris. Si cette période a permis de réaliser des économies au gouvernement russe en le dispensant de développer les infrastructures pontiques notamment, les événements qui secouent les Balkans dès le dernier quart du XIXe siècle et encore au début des années 1910 démontrent à la Russie la nécessité qu'il y a à disposer de capacités navales performantes et crédibles en mer Noire. Nicolas II entreprend sous son règne de reconstituer le potentiel naval russe pontique avec un avantage géopolitique non négligeable : son pays est allié à la France et à la Grande-Bretagne, et les Détroits sont juridiquement fermés à toute marine non riveraine de la mer Noire. Cette situation laisse ainsi à Saint-Pétersbourg le temps de moderniser sa flotte de la mer Noire en se fixant un objectif : disposer d'une flotte une fois et demi supérieure à toute combinaison possible de flottes riveraines hostiles du bassin pontique. Cette posture stratégique entérine un élément : le renoncement à toute forme de concurrence avec les flottes françaises et

[1431] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 171.

britanniques[1432]. L'apparition de nouvelles structures privées russes ainsi que la contribution des capacités étrangères occidentales au développement de l'outil naval russe permet au complexe militaro-industriel russe de gagner en productivité et de mettre en service de nouveaux types de bâtiments tels que les submersibles et les cuirassés. Le phénomène de concentration industrielle autour du pôle de production de Nikolaïev, déjà amorcé au cours du règne d'Alexandre III se poursuit et s'accélère sous Nicolas II au détriment de la diversité des réservoirs de capacités sollicités en Russie et à l'étranger. L'effort de modernisation en termes d'infrastructures et de productivité est donc bien réel, même si la Marine russe reste lestée par des faiblesses en ce qui concerne les équipages et la doctrine, comme nous l'évoquerons ultérieurement. Les efforts et les sacrifices consentis par le régime tsariste ne sont pas vains comme le démontre la situation navale dans le bassin de la mer Noire au cours de la Première guerre mondiale, mais ils participent à l'implosion du régime en raison des sommes colossales injectées depuis des décennies dans un système à bout de souffle. Nous disposons de la composition de la flotte russe de la mer Noire au 1er janvier 1916. Elle illustre les résultats des efforts entrepris par le régime tsariste qui aboutissent notamment à faire de la Russie la maîtresse des eaux pontiques lors de la Première guerre mondiale[1433] :

[1432] Cette posture avait déjà été adoptée sous le règne d'Alexandre III.
[1433] Voir *infra* la section consacrée à la Première guerre mondiale.

Composition de la flotte de la mer Noire, 1er janvier 1916



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, « Répartition des forces navales russes au 1er janvier 1916 », *bulletin de renseignement de l'EMG*, 1916. Le tonnage indiqué est à pleine charge. Pour les submersibles, il s'agit du déplacement en surface.

La flotte russe totalise en mer Noire un tonnage d'environ 161 500 tonnes pour près de 51 unités. Il convient d'y rajouter les 4 bâtiments mis en réserve à Sébastopol, dont un croiseur de 11 000 tonnes, qui totalisent en tout près de 15 000 tonnes supplémentaires. En outre, dans le bassin pontique, la marine russe n'enregistre que peu de pertes : la plus importante, le *dreadnought Impératrice Marie*, coule à quai à Sébastopol le 21 mai 1916 suite à un incendie qui s'est déclaré dans des circonstances qui ne sont encore aujourd'hui pas claires. Les Russes perdent également un sous-marin, le *Morzh* (type *Nerpa*), lors d'une sortie opérationnelle au mois de mai 1917 : le bâtiment et son équipage disparaissent au large des côtes turques, près d'Ērgļi, probablement victimes d'une mine. Dès lors, au vue des pertes navales minimes en termes d'effectifs, nous pouvons affirmer que les objectifs fixés en 1911 par l'amiral Grigorovitch ne sont pas atteints en mer Noire, sauf en ce qui concerne les submersibles : l'objectif de 12 unités a en effet été atteint. En revanche, sur les 4 dreadnoughts, seuls deux sont en service en 1917, le troisième a donc coulé à quai et le quatrième, le *Nicolas Ier*, ne sera jamais terminé. Sur les 4 croiseurs prévus en 1911, 2 seulement sont en service 1917. En mer Baltique, les objectifs n'ont également été que

partiellement atteints[1434]. Il en résulte ainsi que la Marine russe en mer Noire a été victime du manque de productivité des capacités russes de production bien que ces dernières aient accompli de sérieux progrès au cours de la première moitié des années 1910. Toutefois, dans la mesure où la Marine russe ne peut franchir les Détroits et que sa flotte reste supérieure à la celle de la Turquie tout au long du conflit, une flotte de guerre plus puissante aurait-elle été pertinente ? L'Autriche-Hongrie n'a guère les moyens d'envoyer des renforts aux Ottomans car sa flotte est bloquée en mer Adriatique par le blocus franco-britannique, et les Allemands n'ont été en mesure d'envoyer en Méditerranée que deux bâtiments[1435]. Dès lors, même avec des mesures d'armement naval partiellement achevées, la Marine russe demeure maîtresse du bassin pontique tout au long de la Première guerre mondiale. Elle joue le rôle pour lequel elle a été pensée, à savoir une flotte chargée avant tout de protéger les côtes de l'Empire dans le bassin pontique. En ce sens, elle met en œuvre des forces de défense côtières essentiellement centrées autour de sous-marins et de torpilleurs. En 1916, elle dispose de 23 torpilleurs répartis au sein de 6 divisions, et de 4 divisions de submersibles mettant en œuvre 15 unités[1436]. Au final, c'est bien la chute de l'Empire qui finit par remettre en question cette maîtrise, en tous les cas dans un premier temps, et non une force hostile externe.

***

Depuis le règne de Pierre le Grand jusqu'à celui de Nicolas II, l'outil de production naval russe aura connu de profondes mutations. D'abord enclavés sur les rives les fleuves, les chantiers navals russes connaissent un désenclavement qui les emmène progressivement vers les espaces maritimes, au fur et à mesure que la Russie acquiert des interfaces en mer Baltique et en mer Noire. Saint-Pétersbourg, en tant que nouvelle capitale impériale, devient également la capitale maritime de l'Empire et son principal chantier naval, symbole des aspirations de Pierre le Grand. Catherine II procure à la Russie sa fenêtre sur la Méditerranée et fonde l'outil industriel nécessaire à la création de la flotte de la mer Noire. Tout au long de la période

[1434] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin annuel de l'EMG,* 1912; voir aussi SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin mensuel de l'EMG,* décembre 1917.

[1435] Voir *infra* la section consacrée à la Première guerre mondiale.

[1436] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, lettre de l'attaché naval français au ministre de la Marine, 29 avril 1916.

impériale, la flotte de la mer Noire constitue la seconde flotte de l'Empire, à la fois en termes d'unités en service et de tonnage. La part qu'elle occupe au sein des forces navales impériales russes varie selon les époques et les programmes de construction : de 29% des unités en 1797, elle doit mettre en œuvre, selon le programme naval de 1911, 46% des unités et environ 30% du tonnage de la flotte impériale à l'horizon 1917. Ce rapport indique une autre tendance qui caractérise la flotte de la mer Noire au cours de l'époque tsariste : il s'agit d'une flotte principalement conçue pour évoluer en eaux brunes et verrouiller le flanc maritime méridionale russe en assurant la suprématie navale de la Russie dans le bassin pontique.

Les chantiers descendent les fleuves, depuis le bassin du Don jusque vers Azov, avant d'être implantés dans l'espace pontique, à Kherson puis Nikolaïev. Situés au cœur de la Nouvelle-Russie, ces deux sites respectent la tradition d'implantation fluviale russe qui leur procure une sécurité face aux risques des attaques ottomanes. Néanmoins, les bassins de production tendent à déserter leurs berceaux fluviaux du Don et de la Volga pour déployer l'essentiel de la production à Nikolaïev qui s'érige en « super pôle » de construction navale. Une première permanence peut ici être mise en lumière : les bassins de production de la mer Noire et de la mer Baltique constituent le cœur de l'outil de production naval russe, avec un net avantage pour le bassin pontique et pour la flotte de la mer Noire. A la fois arsenal et véritable poumon industriel de la flotte russe dans le Sud, Nikolaïev est capable de fournir tous les types de navires naviguant aux différentes époques, ainsi que de mettre en œuvre l'entretien des navires. C'est cependant la base navale de Sébastopol qui joue le rôle de principal pôle d'entretien de la flotte de la mer Noire tout au long de la période impériale.

Si en son temps Pierre le Grand avait sollicité les capacités de production étrangères, notamment celles situées en Hollande, il faut attendre la seconde moitié du XIXe siècle pour voir la Russie renouer avec cette pratique. L'objectif est alors le même que celui de Pierre Ier : combler le retard technique de l'industrie naval russe en acquérant le savoir-faire occidental. Les années 1880-1890 inaugurent également l'implantation de firmes étrangères à Nikolaïev qui déploient directement sur le sol russe leur outil industriel et leur technique, ce qui constitue une forme alternative de sollicitation de l'Occident. Les investissements consentis par la Russie pour se doter d'une flotte de guerre en mer Noire portent leurs fruits. Ainsi, depuis les années 1770 jusqu'à la veille de la guerre de Crimée, la production des chantiers navals russes est en progression constante en termes d'unités mises à l'eau. Le budget consacré à la Marine, et la part de ce budget attribué aux constructions navales, progressent tous deux aussi régulièrement. La défaite russe en 1856 marque une rupture dans l'histoire de la production navale pontique: la production de l'outil industriel s'effondre et les

chantiers doivent se reconvertir dans la construction de navires civils, suite aux clauses du traité de Paris qui neutralise l'espace pontique. C'est le règne de Nicolas II qui apporte un nouveau souffle aux chantiers navals russes et à la flotte de la mer Noire en prolongeant l'œuvre de modernisation initiée par Alexandre III, à la fois en termes de nouveaux types de navires (torpilleurs, dreadnoughts, cuirassés, destroyers, puis après, sous-marins) et en termes de modernisation de l'outil industriel. Car l'une des principales faiblesses de l'outil de production navale russe à pour la période impériale réside dans sa faible rentabilité. Bien que la Russie dispose de toutes les matières premières nécessaires, avec notamment du bois et du fer en abondance, il n'en reste pas moins que la production de navire y est globalement peu efficace en termes de délais et de coûts. Conscients de cette faiblesse, les tsars sollicitent à l'ère du capitalisme les sociétés occidentales afin qu'elles comblent avec leur savoir-faire cette carence. En résumé, nous pouvons affirmer que les principales caractéristiques de l'outil industriel en ce qui concerne la flotte de la mer Noire au cours de l'époque impériale sont les suivantes :

- Une permanence dans les bassins de production avec un « super pôle » pontique, Nikolaïev, et un bassin de production en mer Baltique avec les capacités de production pétersbourgeoises. Nous assistons à la mise en sommeil des bassins de production fluviaux dès le début du XIXe siècle pour toute la période impériale.
- Un pôle d'entretien quasi unique, Sébastopol, capable de traiter tous les types d'unités en service au sein de la flotte de la mer Noire en effectuant une large palette d'opérations de maintenance.
- Une production orientée vers la constitution d'une flotte destinée à verrouiller le flanc méridional russe par la mise en œuvre de plus en plus marquée d'unités destinées à opérer en eaux brunes et à assurer la suprématie navale russe dans le bassin pontique.
- Une production en progression régulière (unités/canons) jusqu'à la guerre de Crimée, qui inaugure une période décroissance puis de stagnation, avant que la production (unités/tonnage) ne reparte sous Nicolas II. Toutefois, cette production se caractérise par des carences en termes de délais et de coûts.

La guerre civile russe annule en l'espace de quelques mois tous les efforts de modernisation de la flotte de la mer Noire entrepris par les tsars. Et pourtant, ces sacrifices avaient porté leurs fruits : entre 1861 et 1917, les chantiers navals russes livrent 580 navires

de guerre pour un tonnage global de 1 163 000 tonnes. A l'aube de la Première guerre mondiale, l'Empire russe dispose de la troisième flotte à vapeur mondiale, derrière celle de la Grande-Bretagne et de la France, et met en œuvre en 1917 près de 561 bâtiments de combat et dispose d'une flotte de soutien de 549 navires[1437].

Le régime bolchevique, puis soviétique, loin d'abandonner le théâtre maritime pontique après 1922, doit envisager dans un premier temps la régénération de ses capacités navales en mer Noire, avant d'en faire le tremplin du développement de sa puissance navale côtière, puis hauturière. Il renoue ainsi une tradition tsariste d'envisager d'abord la Marine comme un outil au service de l'Armée, avant d'en faire une entité à part entière.

II. De la flotte en eaux brunes à la flotte océanique, la production des chantiers navals soviétiques pour la flotte de la mer Noire (1922-1991)

L'outil naval forgé par les tsars avait permis à la Russie de disposer de la plus importante flotte pontique au cours de la Première guerre mondiale en instaurant une forme de *Balance of Power* russe local[1438]. En revanche, lorsque les Bolcheviques se rendent maîtres du pays après la fin de la guerre civile (1917-1921), ils doivent envisager de reconstituer quasi intégralement leurs capacités navales dans la mer Noire. La période de la guerre civile est en effet synonyme de déclin, voire de recul, pour la production des chantiers navals russes en matière de mise sur cale. Les programmes de construction en cours de réalisation sont arrêtés net par la guerre civile. L'effondrement de la production est en effet dû non seulement à la guerre elle-même, avec l'arrêt de la construction des bâtiments en chantier, mais également à l'absence de nouvelles commandes, y compris après le retour de la stabilité. En outre, la démobilisation qui caractérise l'armée russe sur le front Est européen dès 1915 se retrouve sur les bords de la mer Noire, dans les usines et parmi les équipages. Aussi, dès les premières heures de la Révolution de février, la discipline et l'ordre disparaissent des rangs, et soldats et marins s'en prennent aux symboles du pouvoir[1439]. Voici ce qu'écrit à ce sujet l'attaché naval français à Saint-Pétersbourg, à la fin de l'année 1917 :

[1437] В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* СПб, Морское общество, 1996 (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*, Saint-Pétersbourg, Société de la Marine), p. 23.

[1438] Voir *infra* la section consacrée à l'activité de la flotte de la mer Noire pendant la Première guerre mondiale.

[1439] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, The Military History of the Soviet Union, *op. cit.*, p. 183.

« *La démobilisation partielle de la flotte de la mer Noire est en cours.* […] *Ces mesures ne changeront rien à la situation navale de la Mer Noire ; elles confirment seulement de façon définitive qu'il ne faut plus s'attendre à aucune activité de la part de la Flotte de la mer Noire.*

Le personnel de cette flotte est en général favorable à la réunion de l'Assemblée Constituante. […] *Les hommes sont fatigués de la guerre, même de la guerre civile, et refuseront de se battre* (…)[1440] ».

L'outil industriel pontique, qui représente le principal réservoir de capacités en ce qui concerne la flotte de la mer Noire, est saisi par les Allemands dès 1918. Au lendemain du traité de Brest-Litovsk, l'Allemagne a pour objectif de saisir les réserves pétrolières de la mer Caspienne, et concentre donc une partie de son effort de guerre vers la mer Noire afin d'accéder aux zones pétrolifères du Caucase oriental. Les troupes allemandes prennent ainsi les villes stratégiques de Nikolaïev et Sébastopol avec un certain nombre de bâtiments de guerre alors sur cale dans les chantiers navals, ou d'autres mouillés à quai[1441]. Lorsqu'ils arrivent à Nikolaïev, les Allemands prennent sur cale 1 cuirassé, le dreadnought *Nicolas Ier*, 4 croiseurs de type Svetlana, 4 destroyers de type Hadjibey et plusieurs submersibles[1442]. Bien que leur construction soit arrêtée depuis plusieurs mois, ces navires n'en sont pas moins à un stade d'achèvement relativement avancé dans la mesure où ils étaient pour l'immense majorité d'entre eux censés entrer en service courant 1918. Voici ce qu'écrit au printemps 1918 un attaché militaire français à propos de la situation de la flotte russe de la mer Noire à cette époque :

« *La plus grande partie de la flotte russe de la mer Noire qui est restée à Sébastopol, à Odessa, à Nikolaïev ou à Batoum, est tombée aux mains des Allemands.* […] *Les navires restés à Sébastopol étaient ou ont été désarmés au moment où les Allemands y sont entrés* (…). *Les Allemands prennent des mesures pour amener du personnel d'Allemagne.*

[…]

[1440] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ab 31: évacuation de la Crimée, concours apporté par la Marine au général Wrangel, listes de bâtiments ayant quitté la Russie, dossier du vice-amiral commandant en chef de la flotte russe, lettre de l'attaché naval français au ministre de la Marine, 9 février 1918.

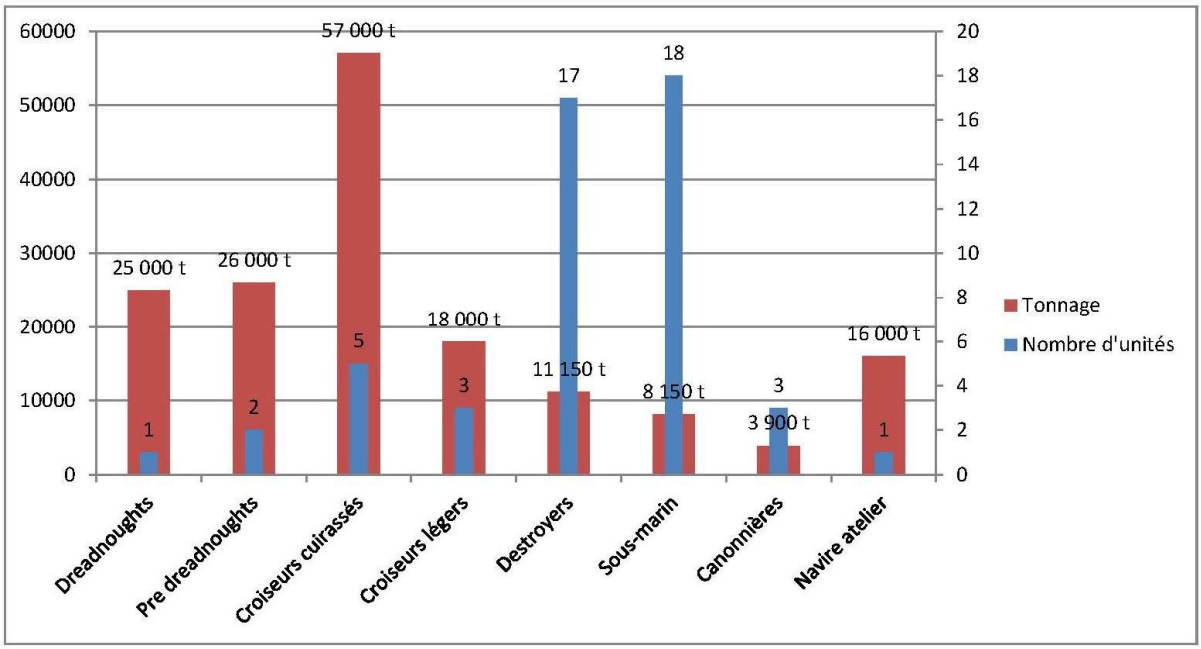
[1441] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 181.

[1442] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin de l'EMG,* 15 mai 1918.

Toute la marine de commerce est aux mains des Allemands. […] *Actuellement à Sébastopol, une vingtaine de vapeurs au-dessus de 1 000 t et 14 de 400 à 900 t sont en état de servir ; ensemble : 68 000 tonnes*[1443] ».

A quai, les Allemands mettent la main sur 7 cuirassés pré dreadnoughts, 4 croiseurs, au moins 7 destroyers, tandis que 2 *dreadnoughts*, *l'Empereur Alexandre III* et *l'Impératrice Catherine II*, ainsi que 9 destroyers ont pu trouver refuge à l'abri du port de Novorossisk. Quelques mois plus tard, au mois de juillet 1918, un bulletin de renseignement de l'Etat-major général français nous indique que l'*Impératrice Catherine II* a été coulée à Novorossisk et qu'au moins 7 destroyers auraient également été détruits. A mois de juillet 1918, la composition de la flotte russe de la mer Noire est la suivante :

Composition de la flotte de la mer Noire au mois de juillet 1918



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin de renseignement de l'EMG*, 8 juillet 1918. Il convient d'ajouter une dizaine de torpilleurs dont le tonnage global n'excède guère les 1 000 tonnes. Le tonnage est à pleine charge. Pour les submersibles, le tonnage correspond au déplacement en surface.

Au mois de juillet 1918, la flotte russe de la mer Noire totalise ainsi environ 165 000 tonnes pour près de 60 bâtiments. Toutefois, il convient de tenir compte du taux

[1443] *Ibid*.

d'indisponibilité des navires : près de 16 unités sont déclarées indisponibles car en réparation, en mauvais état ou encore au stade des essais. Le tonnage équivalent des unités indisponibles est de 35 250 tonnes, essentiellement des sous-marins et des croiseurs cuirassés. Il convient également d'ajouter 8 unités désarmées pour un tonnage équivalent à 22 700 tonnes ; il s'agit là également principalement d'anciens croiseurs cuirassés et de submersibles. On obtient ainsi 24 unités non opérationnelles, soit un taux d'indisponibilité d'approximativement 40% pour un tonnage de près de 58 000 tonnes, soit plus 30% du tonnage global de la flotte russe de la mer Noire. A Nikolaïev, lorsque les chantiers se figent, leurs cales comportent 13 bâtiments en cours de construction, dont le *dreadnought Nicolas Ier*, pour un tonnage global de 62 200 tonnes. En 1919, la situation semble encore s'être dégradée dans la mesure où, si la plupart des bâtiments ont regagné Sébastopol, leur état s'est considérablement détérioré faute d'entretien : la majorité des navires de premier rang, cuirassés et croiseurs, ont besoin de plusieurs mois de réparation pour être de nouveaux pleinement opérationnels. La plupart des destroyers ont été coulés à Novorossisk et ceux qui restent ont été cannibalisés ou leurs machines, notamment les appareils de manœuvres, ont été emportées par les Allemands. Au final, seuls les submersibles semblent se trouver dans un état correct en 1919[1444].

Nous le constatons bien, les principales capacités de production et d'entretien ainsi qu'une grande partie de la flotte russe de la mer Noire tombent aux mains des Allemands en 1918, et après leur départ, la majorité des bâtiments de combats sont soit coulés, soit considérablement détériorés. En outre, une partie de la flotte restante a quitté le bassin pontique pour se rendre à Bizerte en évacuant les Russes blancs qui fuient les Bolcheviques : les Soviétiques perdent ainsi un cuirassé, deux croiseurs (le *Kornilov* et *l'Almaz*), quatre submersibles (dont *l'Outka*, le *Tioulen* et le *Bourevestnik*), sept torpilleurs d'escadre (citons le *Capitaine Saken*, le *Pilkiy* et le *Bezpokoïny*), trois avisos et un certain nombre de navires auxiliaires[1445]. Leurs capacités navales potentielles sont donc lourdement ponctionnées par le général Wrangel lorsque ce dernier évacue la Crimée en 1921.

[1444] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, *Bulletin de renseignement de l'EMG*, 24 mars 1919.

[1445] On compte notamment le *Dobytcha*, un navire logistique pour les sous-marins, un dragueur de mine, deux remorqueurs, un bateau du service hydrographique, trois brise-glace et trois navires auxiliaires supplémentaires. Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Entre – deux – guerres, 1 BB7 176 : Turquie, agent naval, puis attaché naval à Constantinople, 1920-1922, affaires russes, évacuation de la Crimée, flotte du général Wrangel…*Liste des bâtiments de l'escadre russe désignés pour aller à Bizerte*, 1921.

1) De la reconstitution de la flotte à la Seconde guerre mondiale (1922-1953) : l'affrontement entre deux conceptions de l'outil naval et ses répercussions sur les programmes de construction

"*We have lost the greater and better part of the Navy's strength and a great majority of experienced and competent commanders, which were more important for the Navy's activities than commanders in other services; we have lost several naval bases and imported a number of non-commissioned naval personnel. It meant, we had no Navy*".

Mikhaïl Vassiliévitch Frunze, Commissaire du Peuple aux Affaires navales et militaires de l'Union soviétique, 1925, in *Krasnyi Flot*, n° 8, 1925, p. 5, cité par Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, New-York, Routledge, 2001, p. 7.

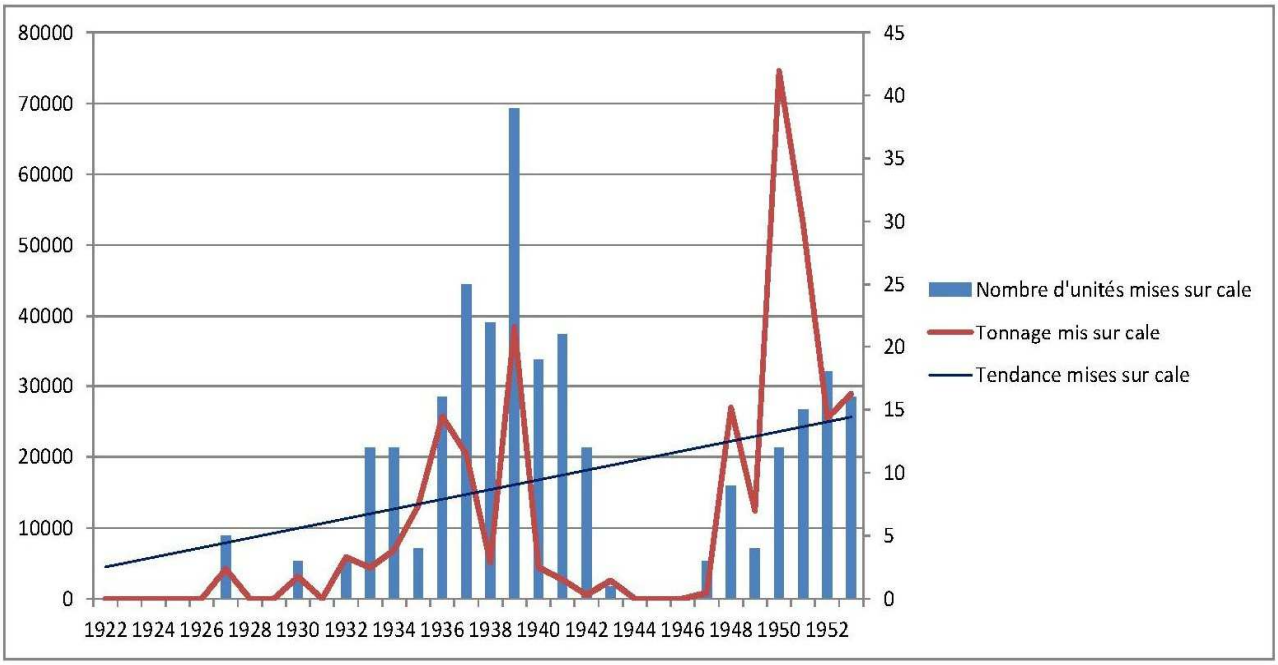
Cette citation de Frunze, commissaire du peuple en charge des affaires navales soviétiques en 1925, résume la situation dans laquelle se trouve la flotte russe huit ans après la Révolution d'Octobre, et trois ans après que l'URSS a été officiellement proclamée. La Russie bolchevique termine une guerre que son régime n'a pas commencé et signe la paix de Brest-Litovsk puis s'engage dans la guerre civile qui dure jusqu'en 1921. Pourtant, dès 1920, Lénine sait que la Russie a besoin de normaliser ses relations avec ses voisins afin de lui laisser le temps nécessaire au rétablissement du pays. Il s'agit ainsi de gagner du temps pour reconstituer ses forces et préparer la Révolution mondiale[1446].

Les destructions occasionnées par les Allemands en 1918, puis la Guerre civile annihilent les efforts entrepris par le régime tsariste pour doter la Russie d'une flotte de guerre puissante, en particulier dans le bassin pontique. Déjà, dès le mois de juin 1920, les Rouges, alors en pleine lutte pour le pouvoir face aux Blancs, parviennent tant bien que mal à organiser, réparer et armer une flottille d'une dizaine de vapeurs, de 4 remorqueurs et 17 corvettes dans la partie nord-ouest du bassin pontique, non loin de l'embouchure du Danube[1447]. Au printemps 1920, la flottille rouge de la mer d'Azov ne peut quant à elle compter que sur 6 canonnières, 4 patrouilleurs, 5 batteries flottantes et 9 corvettes[1448].

[1446] Marie-Pierre Rey, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine, op. cit.*, p. 216.
[1447] Я. Ф. Зоткин, М. Л. Любчиков, П. П. Болгари, Р. Я. Лихвонин, А. А. Ляхович, П. Я. Медведев, Д. И. Корниенко, *Краснознаменный Черноморский флот* (Collectif d'auteurs, *La Flotte rouge de la mer Noire*), *op. cit.*, p.124,
[1448] *Ibid*., p. 125. Les Bolcheviques ne parviennent à reprendre la Crimée, et donc Sébastopol, qu'au mois de novembre 1920.

L'historien allemand Jürgen Rohwer, qui a consacré de très nombreux travaux[1449] à la question de la guerre navale au cours de la première moitié du XXe siècle et s'est ainsi intéressé à la construction navale soviétique, distingue 5 périodes en ce qui concerne les programmes navals en URSS entre 1922 et 1953 : 1922-1925, 1926-1935, 1936-1941, 1942-1945 et 1945-1953. L'auteur s'est appuyé sur les évolutions dans la pensée navale soviétique ainsi que sur les objectifs posés par les plans quinquennaux. Considérons à ce stade de notre réflexion l'évolution de la production des chantiers navals soviétiques pour le compte de la flotte de la mer Noire au cours de la période 1922-1953 :

Production des chantiers navals soviétiques pour le compte de la flotte de la mer Noire (1922-1953)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge. Le déplacement en surface a été privilégié pour les submersibles.

Notre graphique, qui fait figurer à la fois les mises sur cale et le tonnage correspondant mis sur cale pour chaque année, confirme le découpage proposé par Jürgen Rohwer. La périodisation mise en évidence par le chercheur grâce à l'analyse des objectifs stratégiques et des objectifs des plans quinquennaux se retrouve dans la production des chantiers navals soviétiques. Nous analyserons ultérieurement la question des lieux de production.

[1449] Voir notamment, en complément de la bibliographie, la page internet de Jürgen Rohwer sur le site de l'université de Stuttgart : http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/rohwer.htm.

Jürgen Rohwer a démontré que les Bolcheviques consacrent la première moitié des années 1920 à la reconstitution de la flotte. Les difficultés rencontrées alors par les dirigeants russes ne sont pas seulement d'ordre industriel, avec la nécessité de reconstruire et moderniser les capacités de production, mais elles relèvent également du positionnement stratégique de la jeune Russie soviétique et du rôle qu'elle entend assigner à sa flotte. Après avoir écarté les officiers dont la fidélité envers le nouveau régime semblait douteuse, ce sont les tenants de « l'ancienne école » qui défendent la nécessité de constituer une flotte océanique organisée autour de puissants cuirassés qui sont à leur tour évincé par Léon Trotski, Commissaire du Peuple à l'armée et la marine[1450]. Parmi eux, le professeur Boris Borissovitch Gervais[1451], qui enseigne au Collège de guerre navale. Il prône la nécessité pour la Marine soviétique balbutiante de disposer d'une flotte océanique indispensable à la protection des lignes de communication maritimes de la Russie. Ce retour à une conception mahanienne de la Marine russe suppose des investissements lourds qui pénalisent les positions des tenants de « l'ancienne école navale russe » auprès des dirigeants soviétiques[1452].

Le nouveau pouvoir entend avant tout forger un outil naval apte à protéger les approches maritimes et à prévenir et empêcher toute forme de débarquement ou d'opérations amphibies du type de celles menées par les armées blanches et leurs alliés occidentaux entre 1917 et 1921.

Toutefois, le chantier est immense aussi bien pour reconstituer la flotte que pour relancer les capacités de production. Ces dernières sont transférées sous l'autorité du Commissariat du Peuple aux Affaires navales au début de l'année 1918 tandis que les chantiers privés sont nationalisés par un décret du 28 juin 1918 pris par le Conseil des Commissaires du Peuple[1453]. Dès 1920, les Bolcheviques tentent de renflouer un certain nombre de bâtiments, un cuirassé à Sébastopol et des sous-marins coulés à Odessa. Malgré la confusion de la situation, dès 1921, les rapports envoyés par les militaires occidentaux concernant la situation de la flotte russe dans le bassin pontique expriment clairement la situation catastrophique dans lequel se trouve alors l'outil naval russe. D'une manière générale, l'ensemble de la flotte représente en 1921 seulement 16,2% du tonnage de la flotte impériale russe dans la mesure où 77% des principales unités combattantes ont été détruites,

[1450] Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programmes for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battlecruisers", *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, VII, n° 3, July 1997, p. 51.
[1451] Boris Borissovitch Gervais (1878-1934) est un théoricien naval russe.
[1452] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 186.
[1453] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990*, Naval Institute Press, 1991, p. 71.

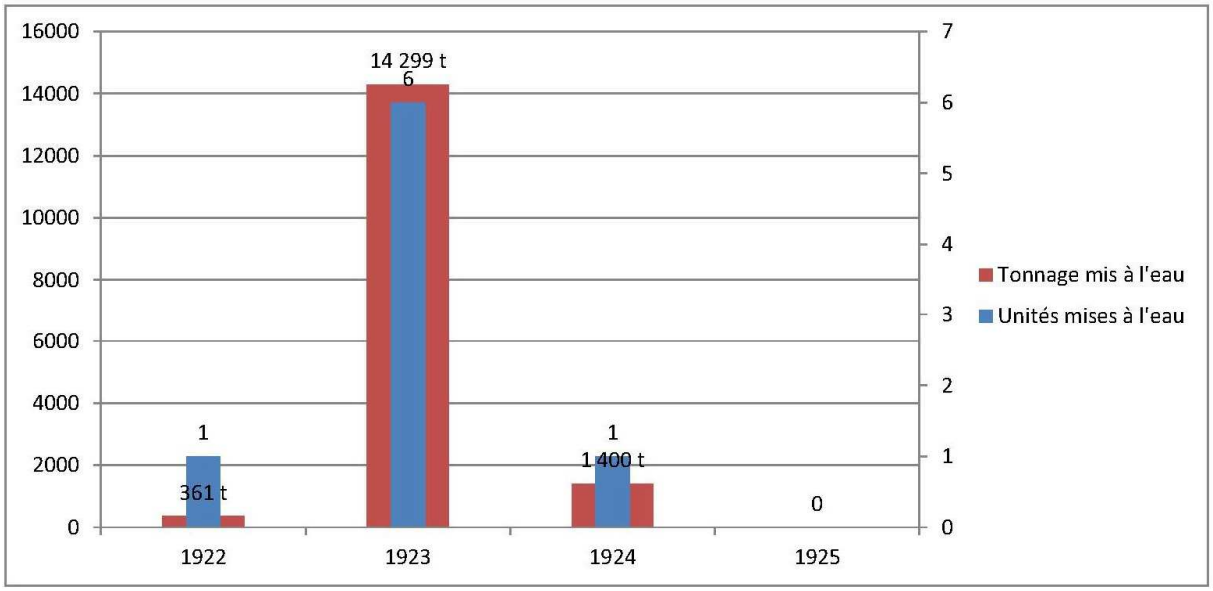
mises hors de combat ou ont été évacuées vers l'étranger. Plus grave, 60% des bâtiments les plus modernes, livrés par les chantiers navals russes ou étrangers durant la période 1910-1917 ont été perdus[1454]. Un rapport émanant du renseignement naval français s'intéresse ainsi à la situation de la Marine rouge en Crimée en 1921 :

« *Après la liquidation du front de Crimée, à Sébastopol on avait établi une « Commission navale de Sébastopol » pour les recherches des méthodes et des moyens de restauration de la Marine de la mer Noire. D'après les comptes rendus de la Commission on voit que cette flotte consistait vers le 1er janvier seulement en 16 bâtiments de petits tonnage vraiment capable de naviguer et susceptibles après armement convenable de faire le service de garde côte. Des grands bâtiments, il y a les cuirassés Panteleimone, Evsatafiy et Dvenadsat Apostolou mais ces navires sont dans un état de négligences complète et ne peuvent pas être réparés au moins au cours des 3 mois prochains* (…) *parce que il n'y a pas de matériaux suffisants à la disposition du pouvoir soviétique*[1455] ».

Nous disposons pour l'année 1922 d'un inventaire réalisé par le renseignement militaire français concernant l'état de la flotte de la mer Noire : ce document indique que la flotte se compose de 43 bâtiments, dont les principaux en activité sont une canonnière construite à la fin des années 1880, et 3 autres mises sur cale par le régime tsariste en 1916-1917, disposant chacune d'un déplacement de 1 400 t environ[1456]. Quant à la production sur la période 1922-1925, elle est nulle avec l'absence de mises sur cales de nouvelles unités. En revanche, les chantiers navals soviétiques procèdent à la mise à l'eau d'unités dont la construction avait été initiée par le régime tsariste puis stoppée en raison de la guerre :

[1454] Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, *op. cit.*, p. 8.
[1455] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Entre-deux-guerres, 1 BB4 18 : escadre de la Méditerranée orientale, 1921, renseignements sur la Russie, la situation navale en mer Noire…*Compte rendu des renseignements maritimes, Russie soviétique*, adressé par le Commandant en Chef de l'Escadre de Méditerranée orientale au ministre de la Marine, 9 avril 1921.
[1456] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Entre-deux-guerres, 1 BB7 176 : Turquie, agent naval, puis attaché naval à Constantinople, 1920-1922, affaires russes, évacuation de la Crimée, flotte du général Wrangel…*Bâtiments soviétiques de première ligne dans la mer Noire*, rapport de l'attaché naval à Constantinople, 20 mai 1922.

Admission au service actif de nouvelles unités pour la flotte de la mer Noire (1922-1925)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge. Le déplacement considéré est celui accusé en surface pour les submersibles.

Huit unités et un peu plus de 16 000 tonnes admises en service actif en quatre années, soit une moyenne de 4 000 tonnes par an, ce qui correspond à un croiseur de type *Bogatir*, trois destroyers, deux canonnières et deux submersibles (type AG). Le dynamisme des grands sites industriels, tels celui de Nikolaïev a dramatiquement chuté : les chantiers navals bénéficient à peine de l'inertie des programmes navals tsaristes comme nous venons de le voir. En ce qui concerne les nouvelles mises sur cale, la production semble totalement figée comme le laisse entendre ce rapport daté d'avril 1924 émanant du renseignement maritime français :

« *On ne construit pas actuellement de nouveaux navires. On inspecte certains navires non achevés, et on leur affecte des pièces et du matériel enlevés aux vieux navires.*

On démonte les 3 vieux cuirassés « Sinope », « Tri Sviatetilla » et « Pantéléméion », pour réparer d'autres navires. Les chantiers de construction de Nikolaieff ne travaillent qu'aux réparations. Il en est de même des chantiers de Sébastopol. Le chantier de construction « Roussoud » à Nikolaïeff ne fonctionne pas[1457] ».

[1457] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Entre-deux-guerres, 1 BB3 16 : Etat-major Général, 2e Bureau, correspondance arrivée et, occasionnellement départ, du ministre des Affaires étrangères, 1924, surveillance Russie, restitution de la flotte Wrangel à l'U.R.S.S…*Renseignement maritime, Russie soviétique*, 13 avril 1924.

L'outil industriel russe, fragilisé par les conflits et le « communisme de guerre » n'est non seulement pas en mesure de fournir de nouvelles unités à la flotte soviétique, mais il est à peine apte à entretenir celles existantes : en 1922, la production des chantiers navals russes représente en effet à peine 8% de celle de l'année 1913[1458]. L'entretien des navires, faute de pièces neuves, consiste souvent, comme l'indique le témoignage ci-dessus, à cannibaliser les unités les plus anciennes. Conscients de sa dangereuse infériorité navale en mer Noire, le pouvoir soviétique dépêche une délégation à la Conférence de Lausanne en 1922-1923 afin d'y négocier la fermeture des Détroits à tout navire de guerre, mais leur démarche se heurte aux intérêts des grandes puissances[1459]. En ce sens, la posture adoptée par les Bolcheviques rappelle celle du régime tsariste dans la seconde moitié du XIXe siècle, au cours des années 1870 et 1880, lorsqu'il s'agissait de reconstituer la flotte impériale dans le bassin pontique à l'abri de toute menace étrangère. L'idée de restaurer les unités existantes apparaît alors comme la solution la plus rapide à la mise en service actif de bâtiments pour la protection des côtes. A ce titre, le théâtre pontique se trouve dans une situation particulièrement critique dans la mesure où, lorsque le général blanc Wrangel évacue la Crimée à la fin de l'année 1920, il gagne Bizerte avec une escadre composée d'un cuirassé, d'un croiseur et de 5 destroyers, autant de navires de premier rang qui font cruellement défaut en mer Noire. Ainsi, entre 1922 et 1925, les Soviétiques restaurent des navires, dont le croiseur *Komintern*, ex *Pamiat Merkuria*, mis à l'eau en 1880, qui est réparé à Sébastopol entre 1922 et 1923[1460]. Les fonds nécessaires aux réparations proviennent soit de la vente des épaves à des ferrailleurs ou du parrainage de bâtiments par des usines et les Komsomols, comme celui de l'Oural qui parvient à collecter 100 000 roubles au mois de mars 1923[1461].

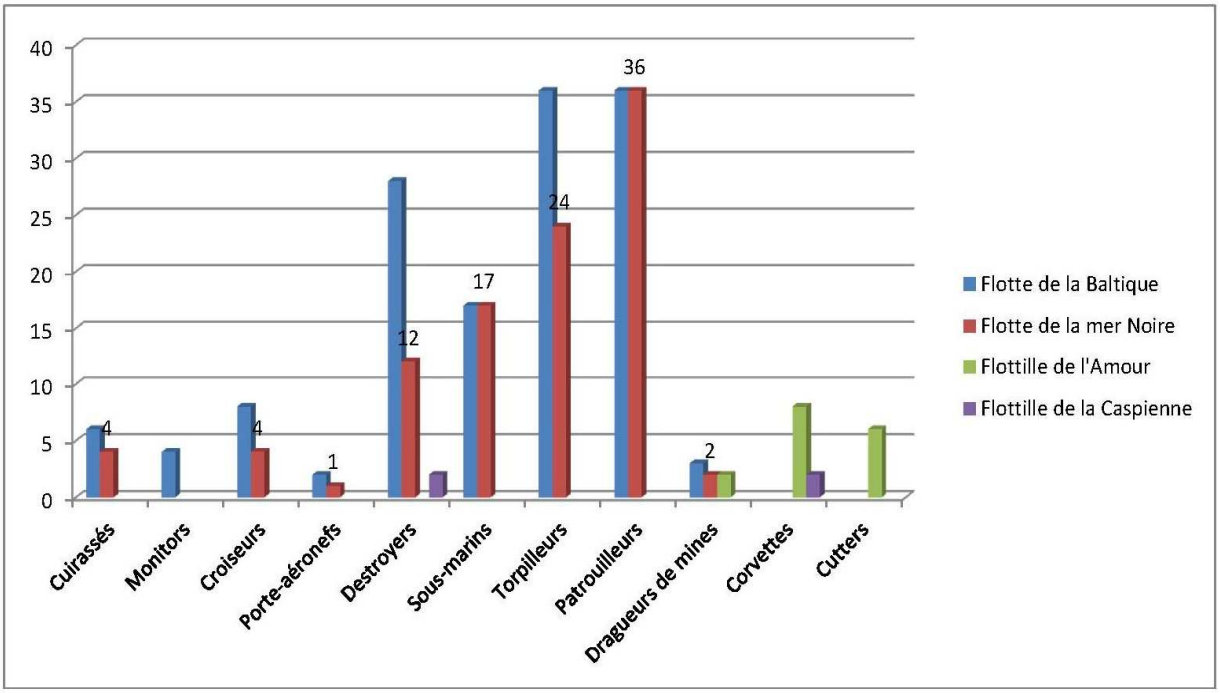
Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié des années 1920 que la production des chantiers navals commence à reprendre timidement. Plusieurs raisons expliquent cette légère reprise, à commencer par le contexte économique global que traverse alors l'URSS. C'est à partir de 1926 que le PIB se redresse pour atteindre les neuf dixièmes de celui de 1914, et que la démographie du pays retrouve sa vigueur en gommant les pertes subies de 1914 à 1921[1462]. Au niveau politique, Staline parvient à évincer Trotski en 1927, et promulgue

[1458] В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 23.
[1459] Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, *op. cit.*, p. 10.
[1460] Я. Ф. Зоткин, М. Л. Любчиков, П. П. Болгари, Р. Я. Лихвонин, А. А. Ляхович, П. Я. Медведев, Д. И. Корниенко, *Краснознаменный Черноморский флот* (Collectif d'auteurs, *La Flotte rouge de la mer Noire*), *op. cit.*, p. 134.
[1461] *Ibid*.
[1462] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 208.

immédiatement un premier plan quinquennal (1928-1933) qui a pour principal objectif de réindustrialiser le pays[1463]. Il prévoit ainsi de doubler l'extraction de fer et de charbon, et de multiplier par quatre la production d'électricité. Le premier plan quinquennal, s'il ne concerne pas directement les forces armées soviétiques, forge néanmoins l'outil industriel nécessaire à la refonte de l'armée et de la marine[1464]. D'autre part, l'instabilité qui régnait à la tête de l'exécutif soviétique semble s'apaiser avec non seulement la prise en main du pouvoir par Staline, mais également avec l'arrivée à la tête du Commissariat du Peuple aux Affaires militaires et à la Marine de Kliment Voroshilov[1465]. Voroshilov succède en 1925 à Mikhaïl Frunze, décédé dans d'étranges circonstances, et conserve son poste jusqu'en 1940. Parallèlement, la réflexion sur la nature qui devrait être celle de la flotte soviétique semble alors avoir progressé. Les tenants de la jeune école navale occupent dès 1926-1927 le devant de la pensée navale en URSS, et défendent l'idée d'une marine rouge organisée autour de destroyers, de submersibles et de patrouilleurs côtiers. Les dirigeants soviétiques tiennent également compte des capacités de leur outil industriel dans la définition qu'ils apportent à la raison d'être de la Marine. Le premier programme naval de l'URSS est élaboré en 1925 par Viatcheslav Ivanovich Zof[1466], commandant en chef des forces navales soviétiques de 1924 à 1926. La mise en œuvre de ce programme de réarmement naval doit prendre six années et permettre aux forces navales soviétiques de disposer de capacités de défense nécessaires à la protection des côtes. Le graphique suivant indique la physionomie des forces navales de l'URSS à l'horizon 1930 telle qu'elle est présentée dans le programme naval de mars 1925 :

[1463] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 186.
[1464] David R. Stone, « Industry and the Soviet Army, 1928-1941 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 68.
[1465] Kliment Yefremovitch Voroshilov (1881-1969) occupe le poste de Commissaire du Peuple aux Affaires Militaires et Navales de 1925 à 1940.
[1466] Viatcheslav Ivanovich Zof (1889-1937).

Programme de construction navale soviétique (mars 1925) : composition des forces navales à l'horizon 1930



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles dans Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953, op. cit.*, p. 15.

Ce programme naval s'inspire largement du retour d'expérience de la Grande guerre et laisse ainsi une grande part aux unités de défense destinées à opérer à proximité des côtes : la surreprésentation des destroyers, des patrouilleurs, des torpilleurs et des sous-marins révèle à la fois le réalisme des dirigeants soviétiques quant aux capacités de production de leur outil industriel, ainsi que la posture navale qu'entend adopter l'URSS à l'aube des années 1930. D'ailleurs, il intègre dans ses effectifs la remise en état d'anciennes unités, souvent les plus importantes comme les cuirassés. Il est prévu de construire de nouvelles unités dans les proportions suivantes : 12 sous-marins, 36 torpilleurs et 18 patrouilleurs, le coût total des acquisitions de matériel neuf représentant 26% des dépenses totales du programme naval[1467]. Le théâtre pontique conserve une importance de premier ordre, tout en restant derrière la mer Baltique en termes d'effectifs. Ce programme de construction navale confirme ainsi une certaine continuité dans la posture défensive qui s'explique non seulement par la place grandissante de la jeune école de pensée navale au détriment de l'ancienne école « mahanienne », mais également par la présence au sein du comité chargé d'élaborer le plan

[1467] В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 23

d'anciens officiers de la Marine impériale[1468]. Le Commissaire du Peuple aux Affaires Militaires et à la Marine, Mikhaïl Frunze opte d'ailleurs en faveur d'une Marine soviétique en eaux brunes au détriment d'une flotte océanique dès 1925, et autorise la mise en application du programme de construction navale l'année suivante. Toutefois, le débat sur la nature de la flotte soviétique se poursuit au sein de la Marine tout au long des années 1930.

Ainsi, deux vagues de mises sur cale de submersibles ont lieu, en 1927, et en 1930 dans les deux principaux chantiers navals de Nikolaïev : le chantier n° 444 André Marti (ex-Naval), et le chantier n° 445 baptisé 61 Kommunara (ex-Russud)[1469]. En 1927, les premiers submersibles de type D[1470] sont mis sur cale pour la flotte de la mer Noire à Nikolaïev, et en 1930, ce sont ceux de type L qui sont mis en chantiers également à Nikolaïev[1471]. En 1932, deux bâtiments de premier rang du Projet 1, le *Moskva* et le *Kharkov*, d'un tonnage de plus de 2 500 tonnes sont mis sur cale à Nikolaïev. En tout, l'URSS met à l'eau en mer Noire près de 69 sous-marins entre 1927 et 1941, soit presque 5 submersibles par an en moyenne[1472].

C'est au début des années 1930 que ressurgit avec plus de vigueur le débat sur l'opportunité de constituer ou non une flotte océanique. Le débat resurgit dans la pensée navale à travers un questionnement : l'URSS doit-elle se doter de porte-aéronefs ? Il s'agit plus d'envisager ce type de bâtiment comme support aux opérations terrestres et à la défense des côtes soviétiques grâce à la projection d'avions de combat, que comme un outil de projection de puissance sur les océans. Staline prend la décision de doter son pays d'une flotte océanique à la fin de l'année 1935. Cette approche, plaidée également dès 1936 par le chef d'Etat-major Alexandre Ilitch Yermolov auprès de Voroshilov, apparaît plus comme une synthèse des deux écoles de pensée traditionnelle, celle mahanienne de la flotte de haute-mer, et celle de la « jeune école », qui prône une flotte puissante en eau brune. La nécessité de renforcer la Marine avec des unités à très fort tonnage, et de mettre en œuvre non pas un « *command of the sea* » mahanien, mais plutôt un « *limited command of the sea* »[1473], se traduit concrètement par le lancement dès 1935 d'études portant sur la construction de porte-

[1468] S.P. Blinov et A.A. Toshakov, tous deux anciens officiers dans la Marine du tsar, se retrouvent respectivement secrétaire général des forces navales de l'URSS, et directeur du département des opérations. Voir Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, *op. cit.*, p. 15.
[1469] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, pp. 427-428.
[1470] Il s'agit des submersibles D-4, D-5 et D-6 de la Série I (*Dekabrist*), disposant chacun d'un déplacement en surface d'environ 945 tonnes.
[1471] Il s'agit des submersibles L-4, L-5 et L-6 de la Série II, disposant chacun d'un déplacement en surface de 1 038 tonnes.
[1472] Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.
[1473] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 187.

aéronefs de 35 000 tonnes pour la flotte de la mer Noire[1474]. Pourtant, il n'est fait nulle part mention de porte-aéronefs dans le programme de constructions navales lancé au mois de juillet 1933. La dimension de ce plan reflète à la fois la réhabilitation du complexe militaro-industriel soviétique, et le renouvellement des ambitions navales de l'URSS : entre 1933 et 1938, les chantiers navals russes doivent livrer 679 navires de combats, dont 8 croiseurs, 50 *leaders* et destroyers (navires de premier rang), 369 submersibles de différents types et 252 torpilleurs[1475]. L'accent est une fois de plus mis sur la poursuite du développement d'une puissante flotte en eaux brunes, mais l'apparition de 8 croiseurs laisse entendre que l'URSS entame une œuvre de désenclavement de sa flotte. Cette tendance, amorcée dès le début des années 1930, se précise dans la seconde moitié de la décennie à travers l'émergence de projets de constructions d'une flotte hauturière : dès 1935, le programme naval de 1933 fait ainsi l'objet des ajustements que nous avons évoqués auparavant, avec le lancement d'études sur la conception de porte-aéronefs.

Cette seconde moitié des années 1930 correspond ainsi à une période où les stratèges navals soviétiques revisitent la fonction de leur Marine sans que cela ne se répercute totalement au niveau industriel : le programme naval de 1937 n'inclut en effet pas, au grand regret de l'amiral Kouznetsov[1476], la construction de porte-aéronefs mais laisse en revanche la part belle aux submersibles, destroyers et croiseurs. Il apparaît de plus en plus nécessaire de considérer la Marine comme une entité à part au sein de l'Armée, même si la flotte demeure encore fondamentalement conçue comme un instrument au service de la défense de la Patrie et donc intrinsèquement associée au théâtre continental. Il n'en demeure pas moins que le débat qui anime la communauté militaire et académique favorise la création du Commissaire du Peuple à la Marine le 30 décembre 1937, fonction qui avait totalement disparu, puisque fusionnée avec celle de Commissaire du Peuple aux Affaires Militaires depuis 1919[1477].

Dès 1936, le revirement de Staline en faveur du développement d'une flotte hauturière se traduit en mer Noire par le développement d'un programme naval qui doit donner à l'URSS la capacité d'établir une domination navale incontestable. Le programme naval de 1937-1943 met nettement l'accent sur la construction de navires destines à opérer dans l'océan mondial: 8 cuirassés, 12 croiseurs lourds, 23 croiseurs légers, 28 leaders, 167

[1474] Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programs for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battlecruisers", *art. cit.*, p. 53.
[1475] В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 23.
[1476] Nikolaï Gerassimovitch Kouznetsov (1904-1974) occupe le poste de Commissaire du Peuple à la Marine de 1939 à 1947.
[1477] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 188.

destroyers et 302 submersibles doivent ainsi être livrés par les chantiers navals soviétiques d'ici 1943, pour un tonnage total de 1 500 000 tonnes[1478]. Toutefois, le déclenchement de la Seconde guerre mondial en 1941 interrompt la réalisation de ce plan, et la constitution de la première flotte océanique soviétique.

L'identité des bâtiments de guerre de la flotte soviétique de la mer Noire est dès les premières années empreinte d'idéologie. Pour le nouveau régime, il est impératif de matérialiser la rupture avec l'époque tsariste jusque dans les noms des navires. Faute de pouvoir mettre à l'eau de nouveaux bâtiments pendant la majeure partie des années 1920, cette rupture se traduit par les changements de noms des navires de l'ancienne flotte tsariste que les Bolcheviques parviennent à conserver après la fin de la guerre civile. Ainsi, les dreadnoughts *Empereur Alexandre III* et *Impératrice Marie*, symboles du pouvoir autocratique, sont rebaptisés respectivement *Volia* (*Volonté*) et *Svobodnaya Rossia* (*Russie libre*). Les croiseurs *Cahul*, *Amiral Lazarev*, *Svetlana* et *Amiral Nakhimov* sont respectivement rebaptisés *Komintern*, *Krasniy Kavkaz* (*Caucase Rouge*), *Krasniy Krim* (*Crimée Rouge*) et *Tchervona Ukraïna* (*Ukraine Rouge*). Pour le jeune régime bolchevique, il s'agit, à travers les noms redonnés à ces navires, de marquer la fin de l'époque tsariste et d'investir idéologiquement l'espace maritime. Toutefois, la rupture avec l'époque impériale en matière d'identité des navires s'arrête là. En effet, les bâtiments qui entrent ensuite en service au sein de la flotte de la mer Noire dès la fin des années 1920 reçoivent des noms de villes (navires de ligne *Moscou*, *Tachkent* et *Kharkov*) et sont également baptisés par des traits de caractère, comme les destroyers *Le Vigilant*, *L'Impitoyable* ou *L'Irréprochable*. Enfin, deux patrouilleurs reçoivent les noms de *Rafale* et *Tempête*. Les fleuves soviétiques sont également représentés avec les canonnières *Dniestr* et *Boug*. Nous pouvons donc constater que jusqu'à la Seconde guerre mondiale, la charge symbolique liée à l'identité des navires traduit un repli du régime soviétique, conséquence de la fin de la guerre civile et de la nécessité de reconstituer une flotte de guerre. En outre, le régime soviétique poursuit et amplifie la tendance amorcée sous le régime impérial à attribuer des numéros à certains bâtiments. La disparition progressive du torpilleur au profit de l'accroissement de la composante sous-marine se traduit, en termes d'identité, par l'attribution de numéros aux sous-marins soviétiques. Aussi, du point de vue de son identité, la flotte rouge de la mer Noire des années 1920-1930 semble davantage regarder vers le continent que vers les mers, ce qui constitue la principale rupture avec le régime tsariste. Le caractère athée du régime

[1478] В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 24.

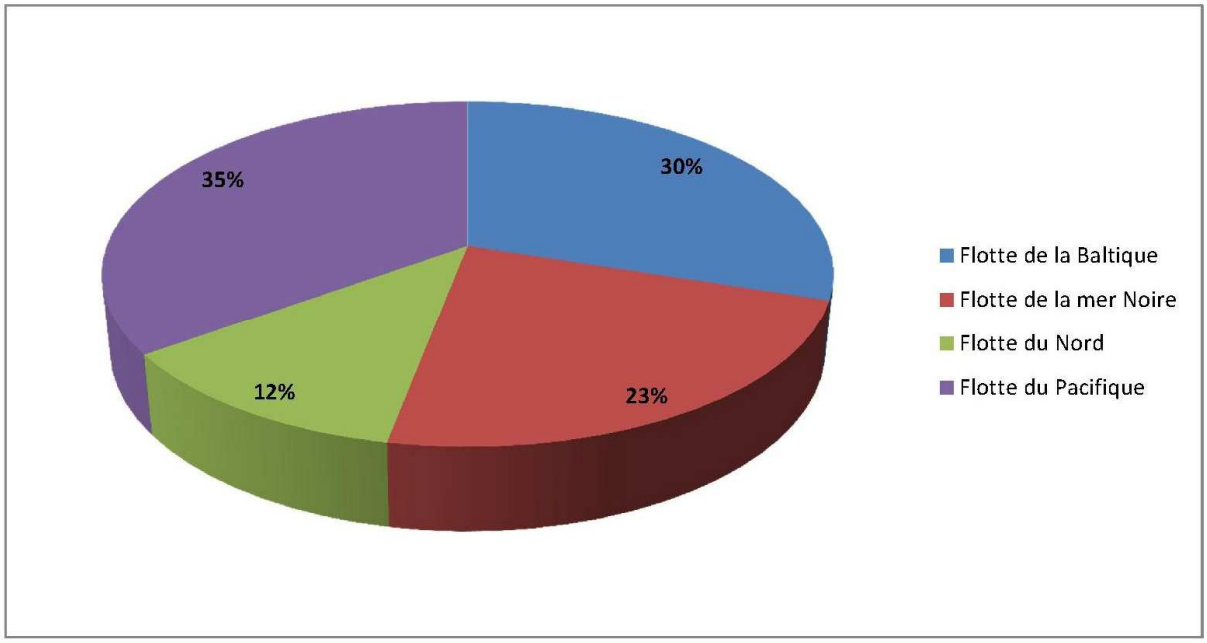
bolchevique et la dénonciation de l'impérialisme se traduisent par l'abandon de tous les champs sémantiques se rapportant à l'orthodoxie, à l'aire balkanique et aux empereurs. C'est d'ailleurs en 1935, en pleine restructuration de ses forces navales, que l'URSS adopte officiellement un pavillon pour sa marine de guerre, qu'elle conserve jusqu'en 1991.

Pavillon des forces navales soviétiques

Si l'on considère la production des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire, on s'aperçoit ainsi qu'entre 1936 et le début de la Seconde guerre mondiale, les mises sur cale de nouvelles unités augmentent considérablement par rapport à la période 1922-1935. Les chantiers navals livrent principalement des destroyers (Projet 7 et Projet 7U) et 4 croiseurs (Projet 26 et 26 bis, et Projet 68) qui correspondent à la mise en application du programme naval de 1936. En ce qui concerne les submersibles, les chantiers navals soviétiques livrent des sous-marins de Type M (Série VI, Série VI bis, Série XII et Série XV) dont 45 unités sont livrées avant le début de la Seconde Grande guerre patriotique, et des submersibles de Type Shch (Série V bis, Série X et Série X bis) dont 16 unités sont mises sur cale avant le début de la guerre. Ces mises sur cales se révèlent être en adéquation avec le programme de construction navale, mais aussi avec les souhaits du commandant en chef de la flotte de la mer Noire, Ivan Kuzmich Kozhanov. Une première ébauche du nouveau programme naval avait en effet était présentée dès le mois de février 1936, et fin mai 1936, le Conseil pour le Travail et la Défense approuve la répartition des futures forces navales sur les différends théâtres ainsi que le contenu du programme avec les constructions prévues pour la

période 1936-1947[1479]. Le Conseil pour le Travail et la Défense décide du quota de répartition des nouvelles unités produites pour la flotte selon le schéma suivant :

Répartition des forces navales soviétiques par flotte à l'horizon 1947 (décision du Conseil pour le Travail et la Défense, 27 mai 1936)



Graphique réalisé par nos soins à partir des données disponibles chez Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programs for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battlecruisers", *art. cit.*, p. 53.

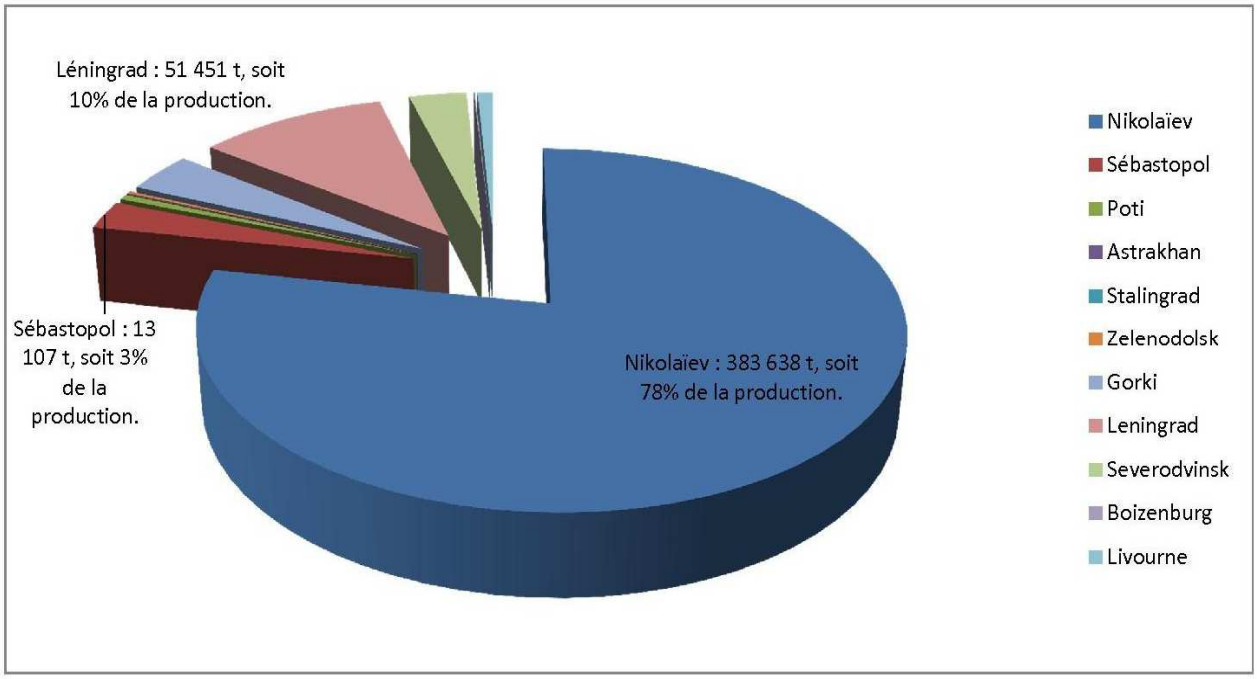
La création de la flotte du Nord en 1937 ainsi que l'émergence de la menace japonaise sur le théâtre d'Extrême-Orient contribuent à diminuer significativement la part de la flotte de la mer Noire au profit d'un équilibrage des forces sur les désormais quatre théâtres navals soviétiques. Ce schéma n'exprime toutefois que la ventilation des nouvelles unités et non le tonnage auquel nous nous intéresserons plus loin en évoquant la production des chantiers navals.

A travers la mise en œuvre des réparations et la mise sur cale de nouvelles unités, les capacités opérationnelles de la flotte de la mer Noire ont été progressivement restaurées au cours des années 1930 afin de lui permettre de remplir un objectif : la protection des côtes face aux marines italienne, roumaine, bulgare et turque qu'elle devait être en mesure de

[1479] Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, *op. cit.*, p. 221.

mettre en échec[1480]. Pour atteindre ces objectifs, les Soviétiques se sont appuyés sur un complexe militaro-industriel hérité de la période impériale, dont la production pour les centres basés dans le bassin pontique a été « gelée » entre 1917 et 1926, soit pendant presque 10 ans, comme nous l'avons vu. Le programme de construction navale présenté au printemps 1925 favorise la reprise d'abord timide de la production de nouvelles unités avant que les mise sur cale n'entrent réellement dans une nouvelle phase dynamique au cours des années 30. Les deux schémas suivant représentent la part occupée par chaque site de production dans la construction de bâtiments pour la flotte de la mer Noire (graphique 1) et la production des différents bassins de construction travaillant pour le compte de la flotte de la mer Noire pour la période 1922-1953 (graphique 2):

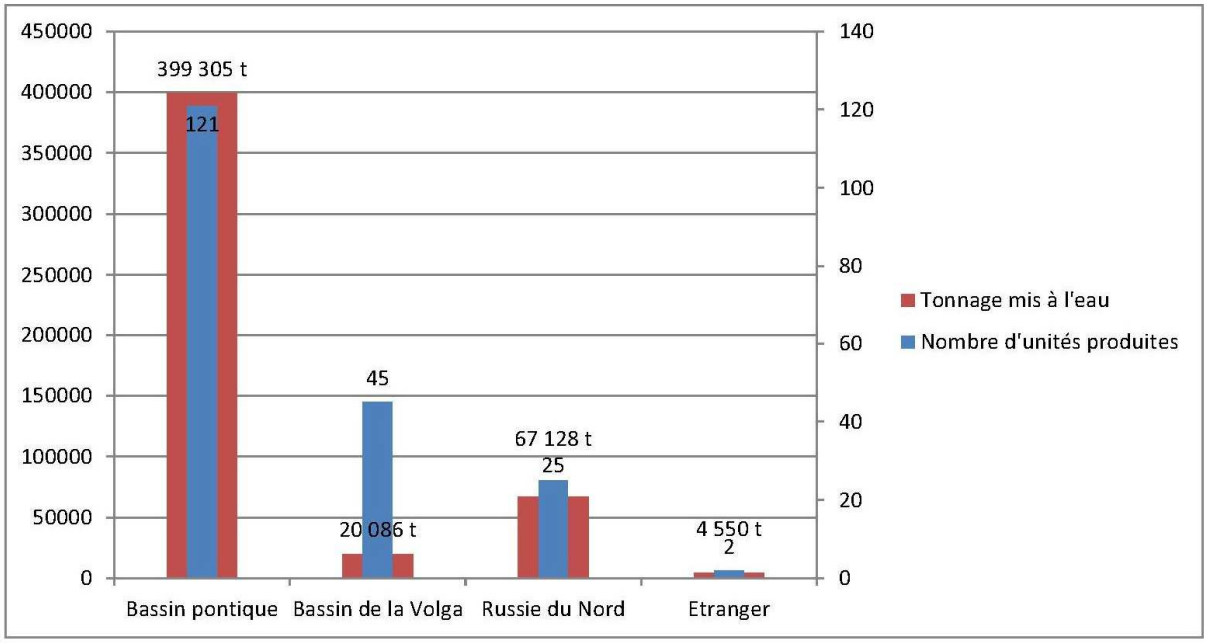
Graphique 1 : production par site de construction pour le compte de la flotte de la mer Noire (en tonnes, 1922-1953)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.Tonnage à pleine charge. Déplacement en surface pour les submersibles.

[1480] Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programs for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battlecruisers", *art. cit.*, p. 56.

Graphique 2 : production des chantiers navals par bassin pour le compte de la flotte de la mer Noire (tonnes, 1922-1953)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Tonnage à pleine charge. Déplacement en surface pour les submersibles.

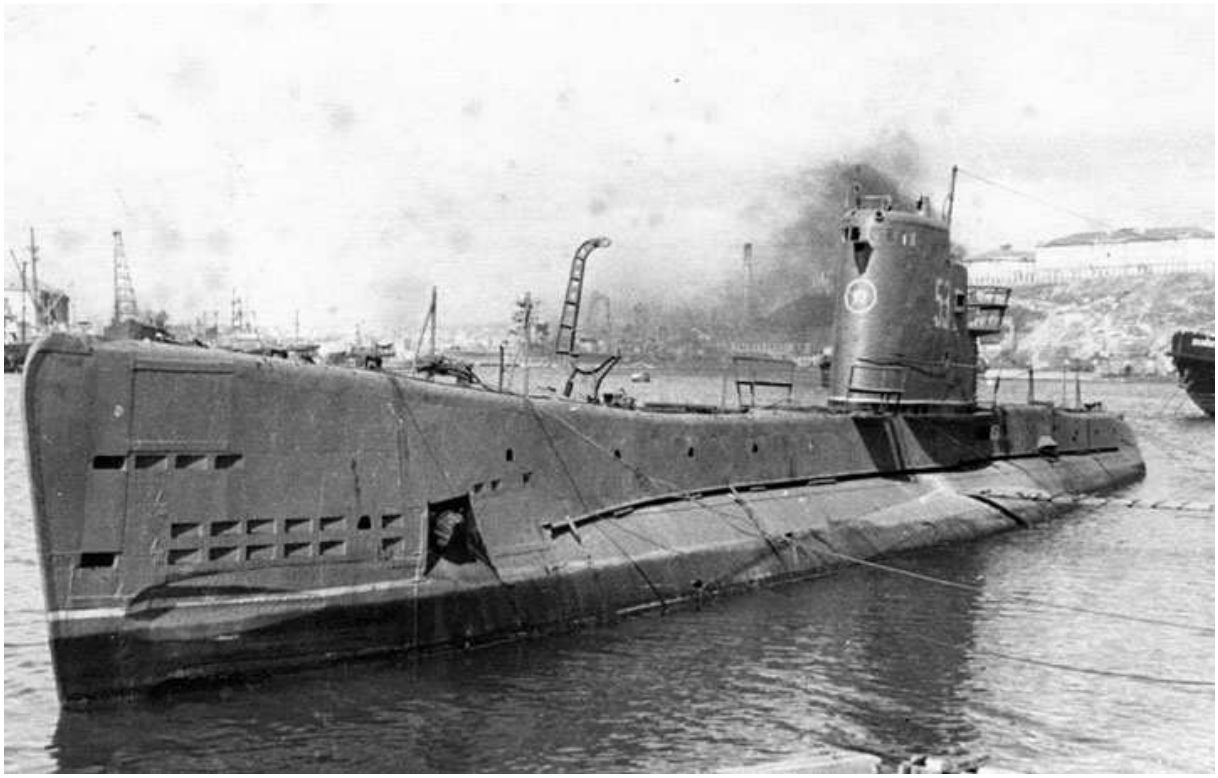
Un premier constat s'impose en ce qui concerne le nombre de bassins travaillant pour le compte de la flotte de la mer Noire au cours de la période considérée. Sous Nicolas II, seuls deux bassins de production étaient en charge de la construction de navires pour la flotte russe : le bassin pontique et l'aire balte. Lorsque les Soviétiques envisagent de reconstituer leurs capacités navales en générales, et la flotte de la mer Noire en particulier, ils diversifient les sites de production. Ainsi, le bassin pontique conserve très nettement son rôle de principal pôle de production et de poumon industriel de la flotte grâce à la production des chantiers situés à Nikolaïev. Le site fluvial de Nikolaïev, avec près de 384 000 tonnes mise sur cale et 97 unités mises en chantier en presque 30 années, garde en effet, comme sous l'époque impérial, son rôle de moteur avec une très grande diversité dans la production des unités. Les chantiers navals A. Marti (n° 198), 61 Kommunara (n° 200) puis après la guerre celui de Nosenko (n° 444) et le chantier n° 445, produisent les unités les plus importantes en tonnage : les croiseurs du Projet 68 (14 000 tonnes à pleine charge) et du Projet 68 bis (16 300 tonnes à pleine charge) y sont mis sur cale.

Le croiseur *Amiral Ouchakov* (Projet 68 bis, classe *Sverdlov*)

Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Croiseurs », art. « Amiral Ouchakov ».

De même, un large éventail de submersibles (ceux de Type D, série I, ceux de Type L, série II, de Type M, série VI, les submersibles de Type Série IX, puis ceux du Projet 613) sont construits à Nikolaïev.

Le sous-marin M-35 (Type M, Série XII)



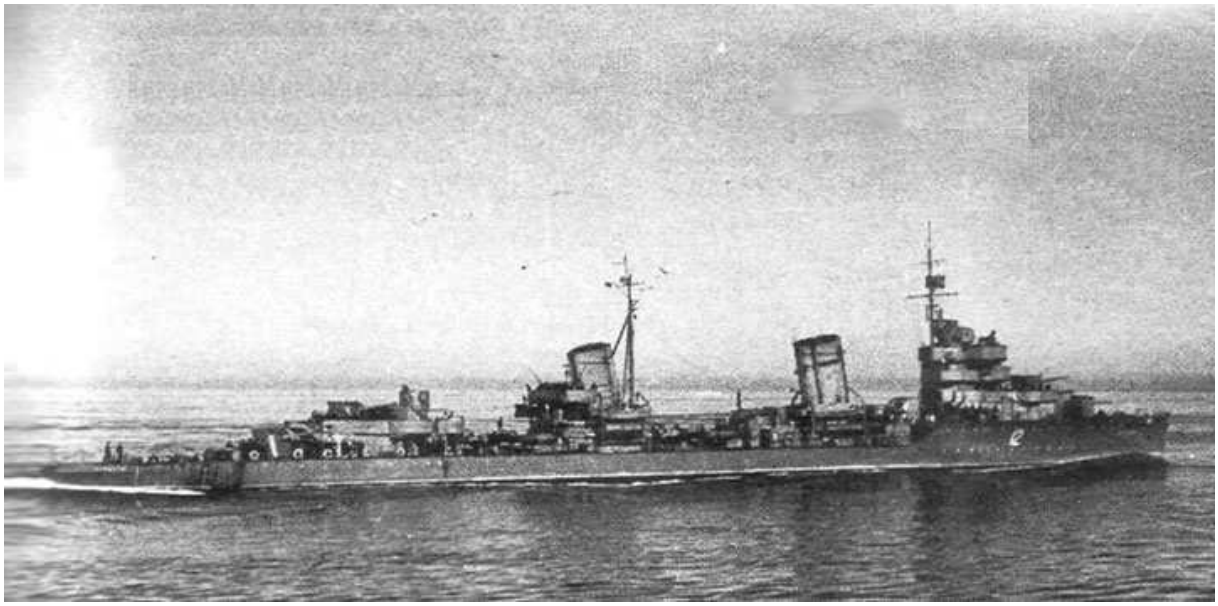
Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Sous-marins », art. « M-35 ».

Le sous-marin S-384 (Projet 613, classe *Whiskey*)

Le projet 613 est le programme de construction de submersibles le plus important d'URSS avec 215 unités produites. Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Sous-marins », art. « S-384 ».

Les bâtiments de premier rang du Projet 1, le *Moskva* et le *Kharkhov*, y sont également construits au début des années 1930, de même que les destroyers du Projet 7 et du Projet 30 bis. Les navires de soutien tels que les dragueurs de mines sont également construits à Nikolaïev.

Le navire de premier rang *Kharkov* (Projet 1)



Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Leader », art. « Kharkov ».

Sébastopol conserve une activité en se spécialisant dans la mise en chantier d'unités à faible tonnage de moins d'une tonne : l'usine navale de Sébastopol construit ainsi des remorqueurs de type SP. La production des navires de soutien logistique à Sébastopol, loin d'être anodine, reflète également toujours le statut de la cité criméenne comme principal pôle d'entretien de la flotte, comme nous le verrons ultérieurement. Ainsi, l'écrasante domination des capacités de production pontiques reflète également un profond déséquilibre dans la répartition de ces capacités au sein des différents sites de production soviétiques en mer Noire. A ce titre, nous pouvons noter la disparition totale de Kherson où aucun bâtiment militaire n'est mis sur cale au cours de la période considérée. En revanche, les capacités de production de la Volga, qui étaient en sommeil en ce qui concerne la flotte de la mer Noire depuis le début du XIXe siècle, sont réactivées par les Soviétiques au cours des années 1930.

Second bassin de production en termes d'unités mises sur cale, le bassin de la Volga se positionne en revanche en troisième position en ce qui concerne le tonnage produit. Il se caractérise également par un grand nombre de chantiers navals : Gorki (chantier naval

Krasnoe Sormovo, 18 630 t), Zelenodolsk (1 040 t), Stalingrad (52 t) et Astrakhan (364 t) produisent ainsi de nombreuses unités disposant d'un faible tonnage. La production de ce bassin est orienté vers la mise en chantier de très nombreuses corvettes (Projet 1124 et Projet 1125). A Gorki (Nijni-Novgorod), les Soviétiques produisent également les submersibles de Type M[1481]. La réapparition des capacités fluviales de la Volga reflète la prise en compte par les dirigeants soviétiques de la nécessité de diversifier les lieux de production tout en mettant l'outil industriel à l'abri à l'intérieur des terres. En effet, rappelons qu'en 1918, Nikolaïev est occupée par les Allemands, et lors de la guerre civile, le Sud de l'Ukraine est trop exposé aux opérations menées par les Blancs et leurs alliés occidentaux. Aussi, l'ouverture de nouveaux centres de production, ou la réouverture d'anciennes capacités au cours des années 1930 permet aux Soviétiques de mettre à l'abri une partie, certes encore modeste, de leur outil de production.

L'aire baltique ne disparaît pas de la carte des sites de production naval soviétiques : Saint-Pétersbourg, devenue Petrograd puis Leningrad, demeure le principal poumon industriel de l'aire baltique avec près de 51 400 tonnes mises sur cale et 20 unités construites entre 1922 et 1953. L'apparition du nouveau site de Severodvinsk situé sur la mer Blanche et ouvert en 1936 nous a suggéré de créer l'étiquette «Russie du Nord » pour la période considéré : cette étiquette regroupe les chantiers situés à Leningrad et à Severodvinsk. Les usines de la Baltique, le chantier naval Marti et le chantier naval n° 196 (Sudomekh) situés à Leningrad produisent presque tous les types de bâtiments, depuis le croiseur *Jdanov* (Projet 68U1) qui dispose d'un tonnage de 18 000 tonnes, jusqu'aux submersibles de type ShCh (Série 5 bis) qui disposent d'un déplacement en surface de 600 tonnes[1482]. A Severodvinsk, le chantier naval Molotovsk (n° 402) produit près de 15 700 tonnes et 5 unités d'abord pour le flotte du Nord, avant que celle-ci ne soient transférées en mer Noire dans les années 1960. Il s'agit essentiellement de destroyers, comme ceux du Projet 30 bis. Enfin, l'appel aux capacités de production étrangères caractérise essentiellement la seconde moitié des années 1930, lorsque le pouvoir politique lance la construction d'unité à fort tonnage destinées à opérer en haute mer. La principale unité commandée à l'étranger est le navire de premier rang Tachkent (Projet 20, 4 100 tonnes de déplacement) mis sur cale en 1937 à Livourne (chantier naval OTO). Les Soviétiques sollicitent également l'assistance des Etats-Unis et de l'Allemagne,

[1481] Il s'agit des submersibles de la Série XII qui disposent d'un très faible déplacement en surface : 206 t.

[1482] Certains des navires de surface, comme le *Jdanov*, sont d'abord produits pour le compte de la flotte de la Baltique avant d'être transférés à la flotte de la mer Noire. Nous retrouvons cette situation également à Severodvinsk. La majorité des bâtiments concernés sont transférés de la Russie du Nord vers la mer Noire au cours des années 1960.

mais aussi de la Tchécoslovaquie et de la Suisse dans le domaine des constructions de navires de haute mer, dans le domaine du blindage et de l'artillerie lourde embarquée sur les bâtiments[1483].

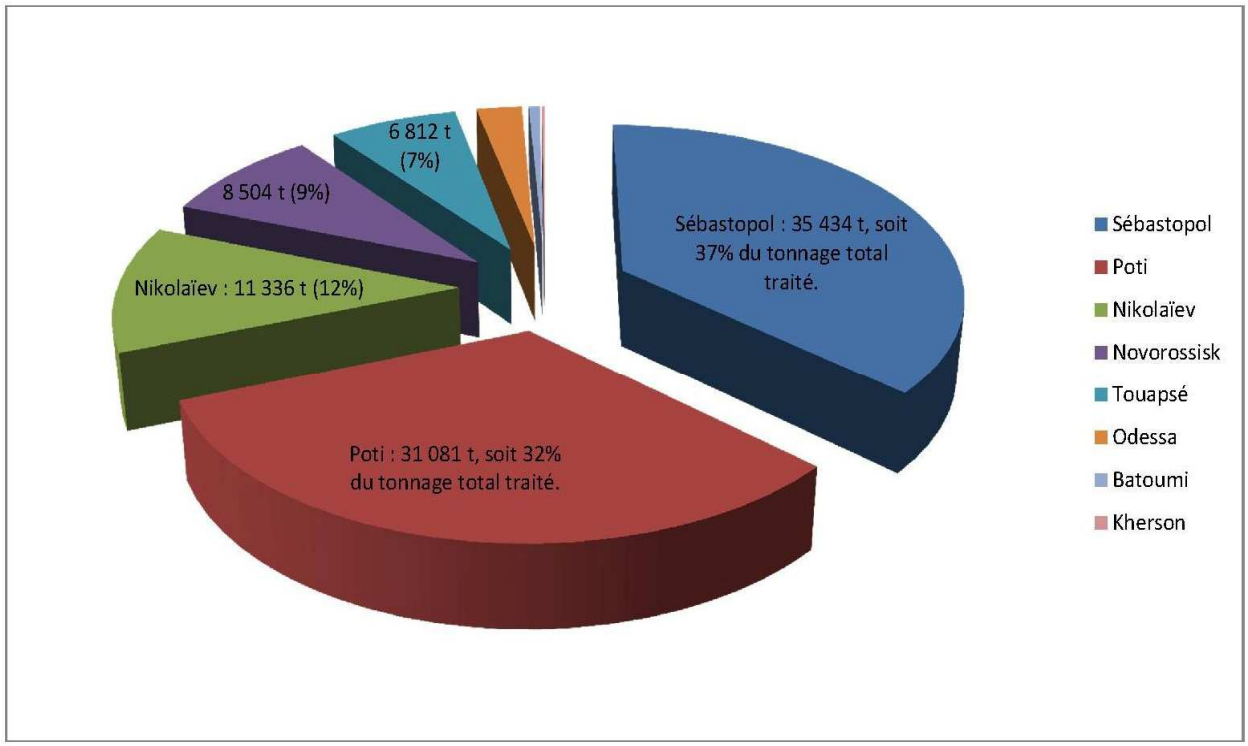
Le recours aux capacités étrangères, même si il n'est en rien comparable aux sollicitations du gouvernement impérial russe sous Alexandre III en termes d'unités commandées, n'en demeure pas moins nécessaire afin de soulager et enrichir l'outil industriel soviétique grâce aux transferts de techniques induits. C'est que jusqu'à la fin des années 1930, les constructions navales soviétiques se caractérisent par les retards dans les livraisons et la lenteur des constructions des plus importantes unités. En effet, si la construction des submersibles semble bénéficier de tout le nécessaire afin que les délais soient respectés, le navire tête de série du Type D met tout de même trois années à sortir des ateliers soviétiques. En revanche, les destroyers du Projet 1 (4 000 tonnes de déplacement) mis sur cale à Nikolaïev (chantier A. Marti) en 1932 ne sont livrés à la Marine soviétique que fin 1938 : la raison de ce retard réside dans la lenteur dans l'approvisionnement des pièces et des composants[1484].

Nous avons évoqué auparavant le rôle crucial joué par les chantiers navals au cours des années 1920 dans la réparation, l'achèvement et la modernisation d'un certain nombre de bâtiments datant de l'époque impérial. En ce qui concerne d'une manière générale la maintenance des bâtiments de la flotte de la mer Noire, nous avons pu identifier près de 59 interventions concernant une cinquantaine de bâtiments de tout type pour un tonnage traité d'environ 96 300 tonnes. Cet échantillonnage nous a ainsi permis de mettre en évidence les sites d'entretien et la nature des opérations effectuées sur les bâtiments considérés. Le graphique suivant représente les sites qui s'occupent de la maintenance de la flotte de la mer Noire pour la période 1922-1953 :

[1483] La compagnie américaine Gibbs & Cox a ainsi fourni des plans aux Soviétiques pour la construction de porte-aéronefs. La compagnie tchèque Skoda a été mise à contribution pour la fabrication d'artillerie pour les navires, et la compagnie suisse Brown-Boveri a été sollicité par l'URSS pour fournir des turbines. Voir Jürgen Rohwer, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programs for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battlecruisers", *art. cit.*, p. 55.

[1484] Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, *op. cit.*, p. 36.

Sites de maintenance des navires de la flotte de la mer Noire (échantillon, 1922-1953)[1485]



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Tonnage à pleine charge et déplacement en surface pour les submersibles.

Par rapport à la tendance mise en évidence pour l'époque tsariste, nous constatons ici une plus grande diversité des sites de maintenance pour la flotte soviétique de la mer Noire. En effet, si Sébastopol demeure le principal site d'entretien pour les bâtiments avec près de 37% du tonnage traité, il n'occupe plus une place aussi importante que sous le règne de Nicolas II (85%). Toutefois, il convient de relativiser cette évolution dans la mesure où cette diversification est largement due aux perturbations occasionnées par la Seconde guerre mondiale en mer Noire. La cité criméenne est en effet prise et occupée par les Allemands entre l'été 1942 et le printemps 1944, ce qui oblige les Soviétiques à repenser la carte de leurs sites d'entretien en réorientant notamment leurs capacités vers les ports du Caucase occidental. Les ports de Novorossisk, Touapse, Poti et Batoumi, même s'ils ne disposent que d'installations relativement modestes par rapport à celle des grands sites de Nikolaïev, Kherson et Sébastopol, offrent néanmoins une profondeur stratégique vitale aux bâtiments soviétiques qui ne peuvent plus compter sur leurs principales bases ukrainiennes et

[1485] L'échantillon considéré comprend tous les navires de premier et second rangs, ainsi que la totalité des submersibles pour lesquels les informations liées à l'entretien étaient disponibles. L'échantillon comprend également une partie des navires de dernier rang dont le tonnage est relativement faible, généralement inférieur à 1 000 t. Source : base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

criméennes[1486]. Néanmoins, les capacités de ces ports de rang inférieur demeurent bien modestes comme l'atteste ce témoignage laissé par un militaire britannique, le capitaine Garwood, qui a passé 16 mois à bord de bâtiments de la flotte soviétique de la mer Noire au cours de l'année 1944 :

"*The larger units of the fleet seldom ventured out and the reasons given were lack of repair facilities should they be damaged and the fact that it was impossible to provide adequate air cover.*

Lack of docking and repair facilities can be shown by the fact that the cruiser Molotov is still out of action owing to there being no dock large enough on the Caucasian coast to take her. Also the 2 floating docks which were successfully towed to Poti have been unable to compete with the damaged ships and general requirements of the fleet (…).

There is a small floating dock in Novorossisk which should be in use by now and will help to relieve the congestion but the destruction of Novorossisk by the enemy was so thoroughly carried out that there are no buildings left in the harbour area and certainly no machinery for repair work remains[1487]".

Les remarques consignées par le militaire britannique illustrent toutes les difficultés auxquelles sont confrontés les Soviétiques en mer Noire lors de la Seconde guerre mondiale en termes de capacités d'entretien. Même si l'essentiel de l'activité navale russe se limite à des sorties de submersibles, il n'en demeure pas moins que l'entretien des bâtiments reste un défi car les installations sont sous-dimensionnées. La quasi inactivité de la flotte de surface soviétique en mer Noire au cours du conflit est encore confirmée par un rapport adressé au Secrétariat d'Etat à la Marine français daté de mai 1944 :

« *Nous ignorons les raisons de l'abstention de la flotte de surface russe en cette occurrence, elle peut être due au mauvais état de cette flotte après un séjour prolongé dans des bases de fortunes* (…)[1488] ».

[1486] Les bâtiments soviétiques sont redéployés vers les ports géorgiens de Poti et Batoumi.
[1487] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 371/43397: Diplomatic appointments in Moscow, 1944, *Rapport sur la flotte de la mer Noire*, mars 1944, p. 5.
[1488] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Seconde guerre mondiale, TTA 257 : Secrétariat d'Etat à la Défense, Bureau de documentation (Burdoc), notes sur les armées soviétiques au printemps 1943, *La guerre aérienne en mai 1944*, p. 20, par le Bureau de documentation de l'Etat français, 10 juin 1944.

Encore en 1951, un rapport émanant du British Intelligence Survey et portant sur la défense des côtes de l'URSS fournit une description assez complète des installations portuaires soviétiques caucasiennes. Les cartes que nous avons consultées pour Novorossisk, Touapse et Poti laissent apparaître qu'il existe bien un chantier naval à Touapse, mais son emprise demeure limitée, et qu'il n'existe à Poti que des installations dédiées à la réparation des navires. Quant à Novorossisk, s'il existe bien des bassins, les cartes consultées ne font aucune mention de la présence de chantiers navals ou même de sites de réparations pour les navires. Aussi, près de 6 années après la fin du conflit, les Soviétiques ne semblent guère avoir développé, ou même avoir initié le développement, de nouvelles installations d'entretien sur les côtes orientales de la mer Noire[1489].

En ce qui concerne les types d'opérations effectuées sur les bâtiments lors de leur entrée en maintenance, Sébastopol reste la place au sein de laquelle sont effectués tous les types d'opérations que l'on retrouve dans la terminologie de la maintenance navale soviétique : les navires y subissent aussi bien des *kapitalny remont*, que des *sredniy remont* ou *tekouschy remont*, ainsi que des opérations de modernisation[1490]. Les ports caucasiens, dans la mesure où ils sont en activité essentiellement lors de la Seconde guerre mondiale, réalisent principalement des opérations de réparations suite à des dégâts occasionnés lors de patrouille. Au sein des descriptions, seule la distinction entre « réparation » et « réparation urgente » est opérée.

La flotte de la mer Noire entre dans la Deuxième guerre mondiale alors qu'elle est en plein programme de modernisation. Elle se compose de trois divisions de destroyers, de deux brigades de corvettes lance-torpilles, de deux brigades de sous-marins et dispose en outre d'une forte composante d'artillerie côtière[1491]. La flotte soviétique de la mer Noire est donc, au 22 juin 1941, une flotte d'unités côtières, destinées à protéger les côtes pontiques de l'URSS. La Seconde guerre mondiale empêche l'accomplissement du programme de renforcement de la Marine soviétique décidé dans les années 30, et la mise en œuvre complète du programme de construction navale de 1937. La marine russe a été ramenée au cours de la guerre à sa fonction première de support aux opérations terrestres et a essentiellement contribué à interrompre les mouvements de l'armée allemande dans le bassin de la mer Noire en harcelant ses lignes de communication maritime. Dès le lendemain de la guerre, une

[1489] NAK, Records of the Ministry of Defence, DEFE 60/127: USSR, defences (plans), Black Sea, Transcaucasia and Caspian Sea, *British Intelligence Survey, USSR, Defences, Chapter 5, detailed defences, Section E: the Black Sea, Transcaucasia and Caspian Sea*, 1951.
[1490] Voir en annexe II pour une description détaillée de chaque type d'opération de maintenance.
[1491] Voir en annexe I pour la composition complète de la flotte de la mer Noire au 22 juin 1941.

réflexion s'engage autour de la nature de la Marine soviétique post Seconde guerre mondiale. Forts du retour d'expérience de la guerre, les Soviétiques tirent au moins deux conclusions : au cours de la Grande Guerre Patriotique, seule l'aéronavale et les forces sous-marines ont été aptes à mener des opérations contre les forces ennemies[1492], les bâtiments de surface ayant été soit détruits, soit capturés, soit contraints de se replier vers des bases plus sûres comme celles situées sur le littoral soviétique caucasien. Néanmoins, et il s'agit là de la seconde conclusion, les forces navales étaient encore restées au service des opérations terrestres et n'avaient acquis aucune autonomie opérationnelle. La marine soviétique moderne doit conserver son rôle de protectrice des côtes de l'URSS en s'appuyant notamment sur une composante aéronavale qui lui a fait défaut en termes de quantité au cours de la Seconde guerre mondiale. Par ailleurs, elle doit également mettre en œuvre des bâtiments aptes à sillonner la haute-mer afin de concurrencer les marines potentiellement hostiles sur leur propre territoire.

Toutefois, dans la période qui suit l'immédiat après-guerre, il convient dans un premier temps de donner du répit au pays et de remettre en état sa flotte de guerre : il s'agit là des objectifs définis dans le Quatrième Plan quinquennal (1946-1950). Sans être ambitieux en termes de rayonnement de la Marine, les objectifs de ce Plan n'en demeurent pas moins nécessaires : il s'agit ainsi de remettre en état de marche les chantiers navals, de former des ouvriers et de leur faire bénéficier du savoir-faire des ingénieurs allemands récupérés par l'URSS en 1945, de réparer, voire refondre, les navires en service et de terminer ceux en chantier. Enfin, les Soviétiques souhaitent également mettre au point de nouveaux bâtiments, dont les formations doivent constituer l'épine dorsale de la future marine de guerre soviétique[1493]. L'analyse des tâches assignées à la flotte dans le Quatrième Plan quinquennal laisse ainsi transparaître la mission première de la marine de guerre soviétique post Seconde guerre mondiale: assurer la suprématie de l'URSS dans les eaux brunes environnant ses côtes. L'apparition dès la fin des années 1940 et le début des années 1950, des croiseurs de type *Sverdlov* (Projet 68 et 68 bis), celle des destroyers de type *Skoriy* et *Tallin*, de même que celle des escorteurs de type *Kola* et *Riga* (Projet 50), et des submersibles des projets 611 (type *Zulu* ou *Z*), 613 (type *Whiskey* ou *W*) et 615 (type *Québec* ou *Q*), rentrent dans la mise en œuvre des objectifs définis par le Quatrième Plan[1494]. La mise à l'eau à Nikolaïev des croiseurs

[1492] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 238.
[1493] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Ambassade de France en URSS, *Rapport de l'attaché militaire, Rapport de fin d'année*, 26 janvier 1956.
[1494] Le « type » de bâtiment est suivi de l'identifiant OTAN.

légers *Amiral Ouchakov*, *Amiral Nakhimov* et *Mikhaïl Koutouzov* au début des années 1950 concrétise dans la mer Noire les tâches assignées à la marine russe dès 1946[1495]. C'est que sur le théâtre pontique, comme sur le théâtre baltique d'ailleurs, les positions navales de l'URSS post 1945 sont considérablement affaiblies par l'absence d'une flotte apte à contrer une éventuelle attaque des marines occidentales. Pour ces deux théâtres, la possibilité d'attaques amphibies est considérée comme hautement probable par Staline[1496].

Dès lors, la reconstitution d'un outil naval crédible et moderne en mer Noire devient l'une des priorités du chef du Kremlin. Il s'agit là d'un objectif somme toute assez logique pour Moscou qui sort de la Seconde guerre mondiale, et qui constate dans le même temps une augmentation de l'activité navale américaine dans le bassin méditerranéen dès la fin des années 1940. Cependant, avant même l'achèvement du Quatrième Plan quinquennal en 1950 le débat qui avait agité la communauté navale soviétique à la fin des années 20 et tout au long des années 30 sur l'opportunité de doter l'URSS d'un marine de haute mer réapparaît avec d'autant plus de vigueur. Les Etats-Unis ont en effet démontré dans le Pacifique toute l'utilité de disposer d'un tel outil, et l'apparition de la bombe atomique associée au vecteur aérien pose une fois encore la question de la protection du territoire soviétique de cette nouvelle menace.

2) La flotte de la mer Noire et la marine océanique soviétique (1953-1991)

> "*We have had to cease comparing the number of warships of one type or another and their total displacement (or the number of guns in a salvo, or the weight of this salvo) and turn to a more complex, but also more correct appraisal of the striking and defensive power of ships*".
>
> Amiral Sergueï Georguievitch Gorchkov, 1972, commandant en chef des forces navales soviétiques, cité par Lisle Abbott Rose, *Power At Sea: The Violent Peace, 1946-2006*, vol. 3, Columbia, University of Missouri press, 2006, p. 183.

L'idée de construire des bâtiments de premier rang ainsi que des porte-avions ressurgit en URSS dès le début des années 1950. Staline, au crépuscule de son règne, a en effet été très fortement impressionné par les capacités aériennes et amphibies des Alliés lors du dernier

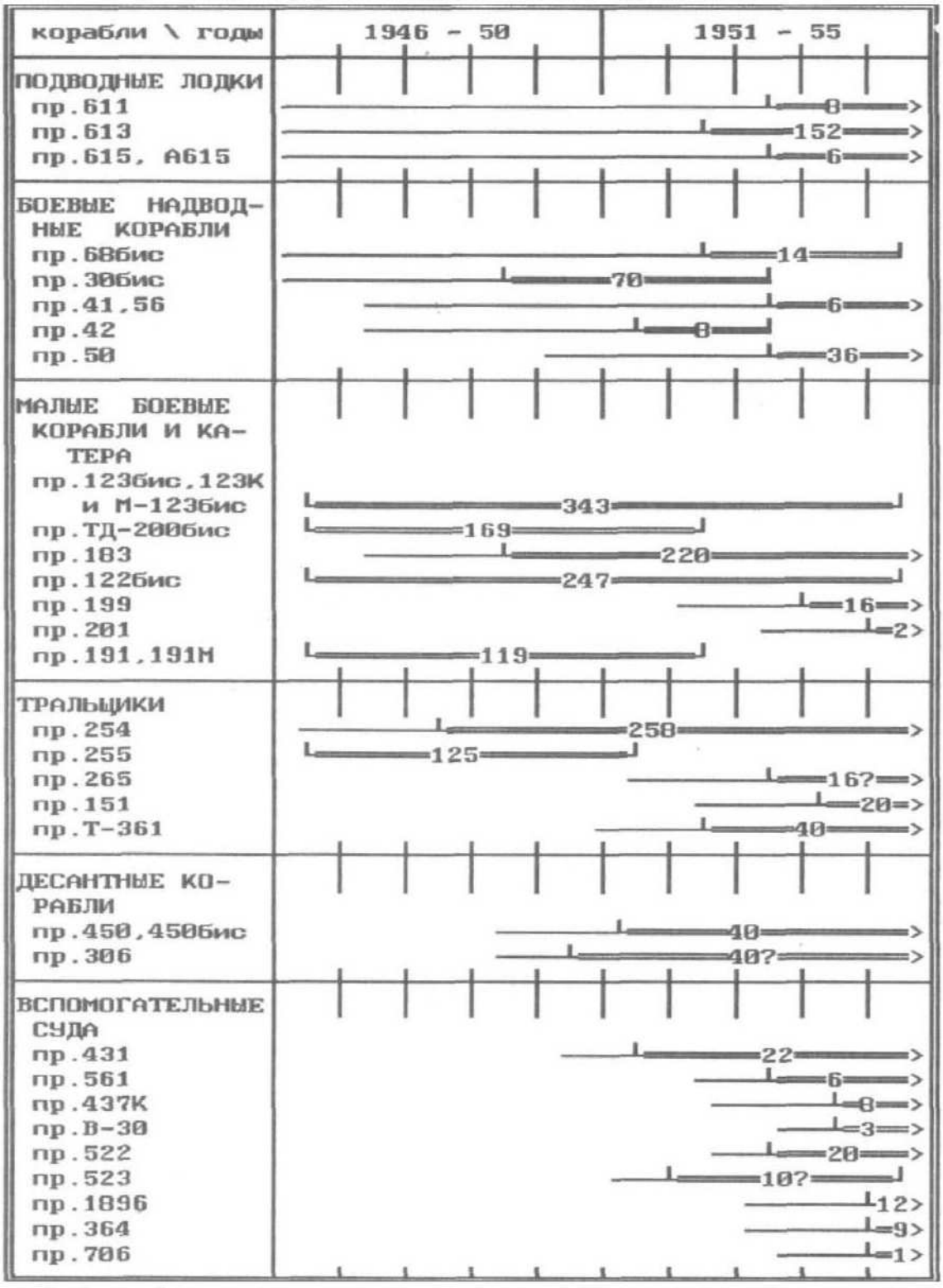
[1495] Les croiseurs *Mikhaïl Koutouzov* et *Amiral Nakhimov* sont mis à l'eau à Nikolaïev respectivement en 1952 et 1951. Le croiseur *Amiral Ouchakov* est mis à l'eau à Leningrad en 1951. Ce type de croiseur dispose d'un déplacement à pleine charge de 16 600 tonnes. Source : base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

[1496] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 239.

conflit mondial, et dans le contexte de tensions grandissantes entre Moscou et l'Occident qui surgit dès 1946, il souhaite avant tout prémunir son pays de telles opérations. Les Soviétiques développent par conséquent une stratégie anti-accès afin d'interdire aux Américains la possibilité de mener des assauts aéronavals[1497]. En ce sens, tout en repoussant le plus possible les frontières terrestres de l'URSS afin de constituer un glacis protecteur, il intègre au Quatrième Plan quinquennal une forte composante navale défensive qui repose, comme nous l'avons vu, sur l'association de croiseurs et de submersibles. Aussi, en s'inspirant des programmes navals des années 30, il va contre l'avis des marins, et ajourne le lancement d'études concernant la conception de porte-avions au bénéfice de celui des croiseurs. Staline charge en effet dès 1951 l'amiral Kouznetsov, rappelé aux affaires après sa disgrâce de 1947, d'être le gestionnaire de la mise en œuvre d'un programme de constructions navales centré autour de croiseurs[1498].

[1497] Alexandre Sheldon-Duplaix , « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », *Revue historique des armées*, 261 | 2010.
[1498] Mikhail S. Monakov, Jürgen Rohwer, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs 1935-1953*, *op. cit*., p. 224.

Les constructions navales soviétiques dans les Plans de 1946-1950 et 1951-1955



Source : В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 27.

Sur ce graphique, la première ligne correspond au programme de construction de submersibles. La régénération des forces sous-marines soviétiques doit alors débuter avec le second Plan (1951-1955) par la mise sur cale dès 1951 des premiers sous-marins du Projet 613 (classe *Whiskey*) dont 152 unités doivent être construites au-delà même de 1955. Il est également prévu de mettre sur cale des submersibles des Projets 611 (sous-marin lance-missiles balistiques, classe *Zulu*) et 615 (classe *Quebec*). En tenant compte des rotations des unités et des prélèvements de capacités, la flotte de la mer Noire reçoit en tout 73 submersibles du Projet 613, 2 du Projet 611 et 12 unités du Projet 615 (et son dérivé, le A615). La seconde ligne s'intéresse aux principaux bâtiments de combat de surface. Soixante-dix destroyers du Projet 30bis (classe *Skory*) doivent être mis sur cale dès la fin des années 1940. La flotte de la mer Noire en reçoit 26 en dotation. Les premiers navires de haute-mer, les croiseurs du Projet 68 bis doivent être mis sur cale à partir de l'année 1951 : il est prévu de construire 14 unités, dont 6 sont affectées à la Marine pontique soviétique. Les destroyers de classe *Kotlin* (Projet 56) doivent être mis sur cale à partir de 1952, tout comme les escorteurs du Projet 50 (classe *Riga*) dont 36 unités doivent être mises en chantier à compter de cette date. La flotte de la mer Noire reçoit respectivement 15 et 21 unités de ces deux types. La première partie de ce programme de construction navale est nettement orientée vers la consolidation de la Marine en eaux brunes. Le Plan de 1946-1951 prévoit d'affecter aux forces navales soviétiques plus de 1 100 petits navires de combat (troisème ligne : corvettes lance-missiles, corvette de lutte ASM…) destinés à verrouiller les côtes de l'URSS. Ainsi, tout en reconstituant ses capacités de production navale, l'URSS pouvait, à travers l'éxécution de ce programme, reconstituer une flotte d'eaux brunes, et en ce sens, la décennie 1945-1955 ressemble à ce qu'avait connu l'Union soviétique à la fin des années 1920, lorsqu'elle entama la constitution d'une flotte également destinée à protéger ses côtes.

Le destroyer *Bezposhadny* (Projet 30 bis, classe *Skory*)

La production des destroyers du Projet 30 bis débute à partir de 1948 et se poursuit jusqu'en 1952 : 70 unités sont construites. Le navire est photographié à Sébastopol. Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Destroyers d'escadre », art. « Bezposhadny ».

Après le décès de Staline en 1953, son successeur, Nikita Khrouchtchev, nomme en 1956 de l'amiral Sergueï Gorchkov au poste de commandant en chef des forces navales soviétiques, poste que ce dernier conserve jusqu'en 1985[1499]. Tout en étant un farouche opposant à la flotte de haute mer, dont il qualifie les bâtiments hauturiers de « *cercueils flottants* », le nouveau dirigeant soviétique favorise néanmoins les tenants de la flotte océanique à travers la nomination de l'amiral Gorchkov[1500]. Nikita Khrouchtchev initie parallèlement une réduction globale des effectifs de la Marine qui perd près de 300 bâtiments parmi les plus anciens[1501]. Cependant, cette nomination n'affecte en rien la tendance générale à favoriser une Marine soviétique d'eaux brunes comme le constate en 1956 l'attaché militaire français en poste à Moscou :

[1499] Sergueï Gueorguiievitch Gorchkov (1910-1988) occupe le poste de commandant en chef de la Marine soviétique entre 1956 et 1985. Voir portrait ci-dessus : l'amiral Gorchkov (années 1970). Source : site officiel de la Marine russe (http://flot.com/publications/books/shelf/motherlandsons/9.htm?print=Y).
[1500] Alexandre Sheldon-Duplaix , « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », *art. cit.*
[1501] L'amiral Gorchkov a notamment commandé la flotte de la mer Noire entre 1948 et 1951. Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 194.

« *Au terme de cette année, et à la naissance du 6e Plan quinquennal* (…) *on peut remarquer néanmoins :*

a) L'absence toujours marquée de bâtiments de ligne, et de porte-avions. […].

b) Le ralentissement ou même peut-être la cessation de la construction des croiseurs,

c) La recherche, la mise au point et la construction de types satisfaisants de destroyers et d'escorteurs,

d) *La construction normale de dragueurs, chasseurs de sous-marins, vedettes lance-torpilles, etc…* [1502]»

Le portait ici dressé de la tendance des programmes navals soviétiques confirme ainsi la volonté du nouveau chef du Kremlin de poursuivre dans la direction initiée par Staline de constituer une flotte moderne capable de mettre en échec toute tentative de mener des opérations amphibies contre les côtes soviétiques. Cette posture adoptée par Nikita Khrouchtchev est en outre confortée par l'irruption de l'atome dans la flotte soviétique.

Dès la fin des années 1950, la marine soviétique connaît en effet de profondes mutations introduites par l'atome. L'explosion de la première bombe atomique soviétique le 29 août 1949 ne constitue qu'une étape dans la course engagée par l'URSS pour rattraper son retard sur les Etats-Unis. Une fois la bombe mise au point, il faut encore disposer d'un vecteur approprié pour l'acheminer vers sa cible. Cette fonction est alors spontanément dévolue à l'armée de l'air qui est alors la seule à disposer du matériel adéquat pour ce type de mission : les Tupolev Tu-4. L'atome favorise néanmoins un renouvellement de la vision de la Marine chez les dirigeants soviétiques : ses missions sont revisitées bien que dans un premier temps l'armée de l'air bénéficie des faveurs du Kremlin en tant que maître d'œuvre du feu nucléaire. Parallèlement, les Soviétiques développent dès le début des années 1950 une série de programmes destinés à les doter des missiles de croisières et de missiles balistiques intercontinentaux. Le missile R-1, un dérivé du V-2 allemand, est mis au point dès 1950, et

[1502] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, *Ambassade de France en URSS, Rapport de l'attaché militaire, Rapport de fin d'année*, 26 janvier 1956.

bientôt suivi par le R-2 puis le R-5, qui permettent à l'URSS de déployer des missiles nucléaires dès 1956. L'année suivant, le premier missile balistique intercontinental, le R-7, est opérationnel. Les avancées dans le domaine des missiles bénéficient directement à la Marine dont Nikita Khrouchtchev revisite le rôle dès son arrivée au pouvoir grâce à cette nouvelle fonction stratégique de mise en œuvre de l'arme atomique. En 1955, l'URSS procède ainsi au premier tir d'un missile balistique, le R-11FM, à partir d'un submersible de classe *Zulu*[1503].

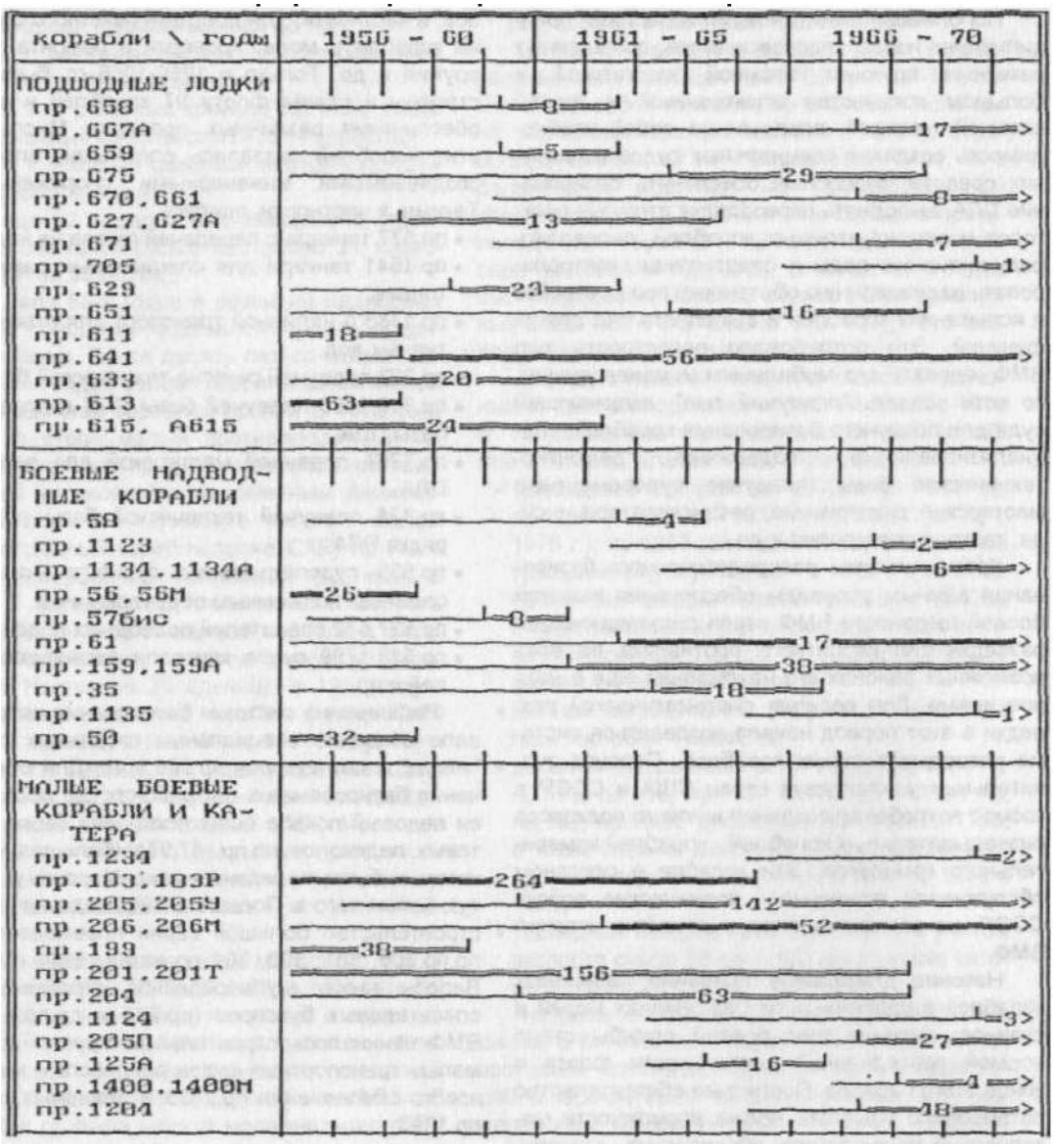
Le théâtre pontique, tout comme le théâtre balte, n'est qu'indirectement affecté par cette ferveur de l'atome et des missiles dont Nikita Khrouchtchev est un des plus ardents partisans. Seules les flottes du Nord et du Pacifique reçoivent progressivement les moyens de mettre en œuvre le feu nucléaire. En effet, les enseignements de la Seconde guerre mondiale ont là aussi été retenus : dans les mers Noire et Baltique, les bâtiments soviétiques se sont retrouvés dès 1941 pris au piège des Détroits turcs et danois verrouillés par les flottes ennemies. Toutefois, le développement spectaculaire que connaît le sous-marin dans la flotte soviétique touche également la mer Noire : entre la fin de la Seconde guerre mondiale et la première moitié des années 1960, les chantiers navals soviétiques livrent près de 91 submersibles à la flotte de la mer Noire, soit plus de 4 unités par année en moyenne[1504]. Nikita Khrouchtchev souhaite en effet doter l'URSS d'une puissante flotte sous-marine et d'une flotte de surface qui privilégie la qualité sur la quantité, comme le laisse entendre la citation de l'amiral Gorchkov que nous avons mentionnée en guise d'introduction. Cette tendance à la mise en service de nombreux submersibles est notée en 1956 par l'attaché militaire français en poste à Moscou qui constate, dans son rapport de fin d'année, « *la construction de plus en plus importante de sous-marins océaniques de moyen tonnage (types « W » et « Q »)* [1505]».

Cette stratégie sous-marine trouve sa prolongation en Méditerranée par l'envoi de missions scientifiques soviétiques destinées à acquérir les connaissances nécessaires à la navigation des submersibles dans les eaux méditerranéennes. Ainsi, dès la fin des années 1950, des bâtiments soviétiques sillonnent le bassin méditerranéen officiellement à des fins scientifiques. En 1958, une première expédition, courte d'un mois et demi, est menée par l'académicien soviétique Kovalevski en mer Egée, Ionienne et Adriatique. L'année suivante,

[1503] Steven J. Zaloga, "Soviet/Russian Strategic Nuclear Forces, 1945-2000", *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit*., p. 203.
[1504] Il s'agit majoritairement de submersible de classe *Whiskey* (Projet 613) qui embarquent des missiles de croisière SS-N-3. On trouve également des submersibles de type *Québec* (Projet A615) et de classe *Roméo* (Projet 633), ces deux derniers types de sous-marins n'étant équipés que de tubes lance-torpilles.
[1505] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, *Ambassade de France en URSS, Rapport de l'attaché militaire, Rapport de fin d'année*, 26 janvier 1956. Les submersibles de type *W* sont les *Whiskey*, et ceux de type *Q* sont les *Québec*.

l'URSS dépêche une nouvelle mission scientifique en Méditerranée. Cette nouvelle expédition est composée de deux navires de l'Institut d'Océanologie de l'Académie des Sciences de l'URSS qui, sous couvert d'un programme de coopération internationale en géophysique, sillonne trois mois durant le bassin oriental de la Méditerranée[1506].

Les constructions navales soviétiques sur la période 1956-1970



В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 32.

[1506] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, lettre de l'attaché militaire français en URSS, 19 décembre 1959. Nous étudierons au sein de la seconde partie l'activité navale russe et soviétique dans le bassin méditerranéen plus en détail.

Nous pouvons nettement distinguer sur ce graphique la multiplication des projets pour la construction de submersibles (première ligne) qui est la conséquence de l'introduction de la fonction stratégique du sous-marin à travers la mise en œuvre du missile balistique. Nous pouvons également constater à la lecture de la seconde ligne un accroissement des forces de surface avec la persistence du développement de projets antérieurs (Projet 56), et l'apparition de nouveaux Projets destinés à pourvoir la Marine soviétique en bâtiments hauturiers (Projet 1123). Leur construction doit débuter au cours de la première moitié des années 1960. L'URSS tient néanmoins à enrichir ses capacités de défense côtière en développant des projets de patrouilleurs (Projet 159 et 159A) et en mettant sur cale environ 800 petits navires de combat supplémentaires (troisième ligne).

Dès 1957, l'amiral Gorchkov entame la modernisation de la flotte qui se traduit en mer Noire par la mise sur cale de deux destroyers du Projet 57 bis à Nikolaïev au chantier naval n° 445 en 1957 et 1959[1507]. Jusqu'en 1962, Nikita Khrouchtchev pensait que l'âge d'or du porte-avions s'était achevé avec la fin de la Seconde guerre mondiale, et l'avènement des missiles et de l'atome[1508]. La combinaison de ces deux derniers éléments rendait ainsi obsolète et inutile les groupes de porte-avions, et justifiait en revanche la mise en service de nombreux submersibles capables de tirer des missiles et de détruire à la fois les bâtiments en surface et les sites stratégiques ennemis. La flotte de surface devait quant à elle essentiellement protéger les approches du pays de la menace d'opérations amphibies, d'où l'entrée en service des destroyers du Projet 57 bis et des frégates du Projet 159 (classe *Petya*) qui sont mises sur cale dès la seconde moitié des années 1950, et dont la flotte de la mer Noire reçoit 4 exemplaires[1509]. Le choc et l'humiliation vécue par la Kremlin lors de la crise des missiles de 1962 allaient révéler la dramatique erreur de calcul du dirigeant soviétique et précipiter sa chute deux ans plus tard en 1964[1510]. Durant la crise, l'URSS s'était retrouvée dans l'incapacité totale de mettre en échec le blocus américain de Cuba car elle ne disposait pas des navires de surface de haute-mer nécessaire à ce type d'opération : le « tout missile – tout nucléaire » s'était échoué sur les vagues de l'océan atlantique, et Nikita Khrouchtchev avait dû ordonner le retrait des missiles de Cuba. Tout en cherchant à acquérir une parité ou une

[1507] Les destroyers du Projet 57 bis sont conçus pour la lutte ASM et la lutte anti-surface, et disposent d'un déplacement à pleine charge de 4 200 tonnes.
[1508] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 242.
[1509] Il s'agit de bâtiments disposant d'un déplacement à pleine charge de 1 000 tonnes.
[1510] Steven J. Zaloga, "Soviet/Russian Strategic Nuclear Forces, 1945-2000", *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 207. L'opération Anadyr mise en œuvre par l'URSS consistait en l'installation sur le sol cubain de 60 missiles stratégiques R-12 et R-14. Quarante deux missiles ont pu être installés avant que les Etats-Unis n'instaurent un blocus autour de Cuba.

supériorité en termes d'armes stratégiques avec les Etats-Unis, l'URSS avait pris conscience de la faiblesse de sa Marine sur l'océan mondial, faiblesse qui démonétisait une politique d'influence mondiale axée autour de la résistance au camp occidental à travers l'assistance apportée par Moscou à des mouvements d'insurrection dans le monde. Cette dernière tendance, pourtant perceptible dès la seconde moitié des années 1950, ne s'est néanmoins pas traduite par la mise sur cale de bâtiments aptes à remplir ces objectifs. L'attaché militaire français en poste à Moscou écrit ainsi ceci en 1957 :

« *Cependant, une autre tendance se dessine et se développe : la volonté de faire participer la Marine à une politique de prestige, de l'utiliser dans une vaste campagne de subversion ou dans la conquête de nouvelles zones d'influence*[1511] ».

La politique menée entre 1957 et 1964 d'un faible développement de la flotte de surface soviétique au profit de celui des submersibles et des missiles avait trouvé ses limites, tout en reléguant pour un temps au second plan stratégique le théâtre pontique. La rupture induite par la crise de Cuba dans la pensée navale soviétique ramène en effet dès le début des années 1960 la mer Noire et la Méditerranée au premier plan dans la mesure où l'URSS y augmente considérablement sa présence navale, comme nous le verrons lors de notre prochaine partie. Suite à la crise de Cuba, les Soviétiques entendent donc développer leur flotte de surface en la dotant de bâtiments aptes à sillonner les océans du globe. Ce projet donne lieu à une accélération dans les mises en chantier de nouveaux navires qui se traduit par une multiplication des projets et des types de navires. En 1971, Raymond V. Blackman, l'éditeur de *Jane's Fighting Ships*, écrit à propos de cette ferveur dans les constructions navales :

"*The USSR is no longer copying and emulating, she is initiating and inventing. Regularly, there appears a new class of warship peculiar to Soviet requirements. Each year for the last few years a new type of rocket cruiser or missile destroyer has appeared. Each year a new class of submarine has been observed, either nuclear or conventionally powered*[1512]".

[1511] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Ambassade de France en URSS, *Rapport de fin d'année*, 1er février 1958.
[1512] Raymond V. Blackman, *Jane's Fighting Ships, 1970-1971*, p. 571, cité par Lisle Abbott Rose, *Power At Sea, Volume 3 : The Violent Peace, 1946-2006*, Columbia, University of Missouri press, 2006, p. 183.

En mer Noire, la volonté de l'URSS de se doter de navires de haute mer se traduit par la mise en chantier de navires de nouveaux types. Ainsi, les croiseurs de lutte ASM *Moskva* et *Leningrad* du Projet 1123 sont mis sur cale à Nikolaïev, au chantier Chernomorskiy, respectivement en 1962 et 1965[1513]. Disposant d'un déplacement en pleine charge de 15 280 tonnes, ces croiseurs permettent ainsi à la flotte de la mer Noire d'étendre de façon significative sa zone d'intervention au-delà de la Méditerranée, et d'affronter la menace sous-marine américaine.

Le croiseur de lutte ASM *Leningrad*, sistership du *Moskva* (Projet 1123)

Le *Leningrad* photographié le 1er avril 1990. Avec plus de 15 000 tonnes de déplacement à pleine charge, les bâtiments du Projet 1123 constituent la première tentative soviétique de construire un navire de lutte ASM de classe océanique. Toutefois, le rayon d'action limité de leur armement face aux missiles anti-surface américains conduit l'URSS à en arréter la production après la mise à l'eau du *Leningrad*.
Source : site officie de la flotte de la mer Noire, cat. « Croiseurs », art. « Leningrad ».

[1513] Voir Russian ships.info: http://russian-ships.info/eng/warships/project_1123.htm

Dans le même temps, la production de grand navires de lutte ASM de classe *Kashin* (Projet 61 et 61M), débutée dès 1960, s'accélère à partir de 1963 avec près de 11 unités mises en construction au chantier naval 61 Kommunara de Nikolaïev entre 1963 et 1970, toutes destinées à la flotte de la mer Noire[1514].

Le grand navire de lutte ASM *Skory* (Projet 61, classe *Kashin*)

Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Grands navires de lutte ASM », art. « Skory ».

A la fin des années 1960 et au début des années 1970, un nouveau type de grands navires de lutte ASM fait son apparition : les navires du Projet 1134B (classe *Kara*), dont la flotte de la mer Noire reçoit 4 exemplaires tous construits à Nikolaïev (chantier 61 Kommunara). L'URSS lance également la production d'un nouveau type de bâtiments : les grands navires lance-missiles du Projet 1164 Atlant (classe *Slava*), dont le bâtiment tête de série, le *Slava*, est mis sur cale en 1976 à Nikolaïev (chantier 61 Kommunara) pour le compte

[1514] Les grands navires de lutte ASM du Projet 61 disposent d'un déplacement à pleine charge de 4 315 tonnes (4 975 tonnes pour le Projet 61M). Voir Russian ships.info : http://russian-ships.info/eng/warships/project_61.htm

de la flotte de la mer Noire[1515]. Ce dernier type de bâtiment illustre jusque dans son apparence la nouvelle orientation insufflée par l'amiral Gorshkov à la Marine soviétique. Les bâtiments du Projet 1164 *Atlant*, hérissés de tubes lance-missiles, de canons et de radars, affichent ostensiblement leurs armements, matérialisant ainsi sur les mers non seulement leur puissance de feu, mais à travers elle, le retour sur les océans du globe de l'Union soviétique. L'ambition océanique imprègne également le nom du Projet qui reçoit la désignation de « Atlant ».

Le *Slava*, unité tête de série du Projet 1164 *Atlant*, classe *Slava*

Le *Slava* en mer photographié le 30 janvier 1985. Avec ses missiles mer-mer P-700 Granit (SS-N-19 "Shipwreck") d'une portée de 600 km et leur vitesse (Mach 2,5), les bâtiments du Projet 1164 devaient rivaliser avec les porte-avions de l'US Navy. Source : site officiel du bâtiment[1516].

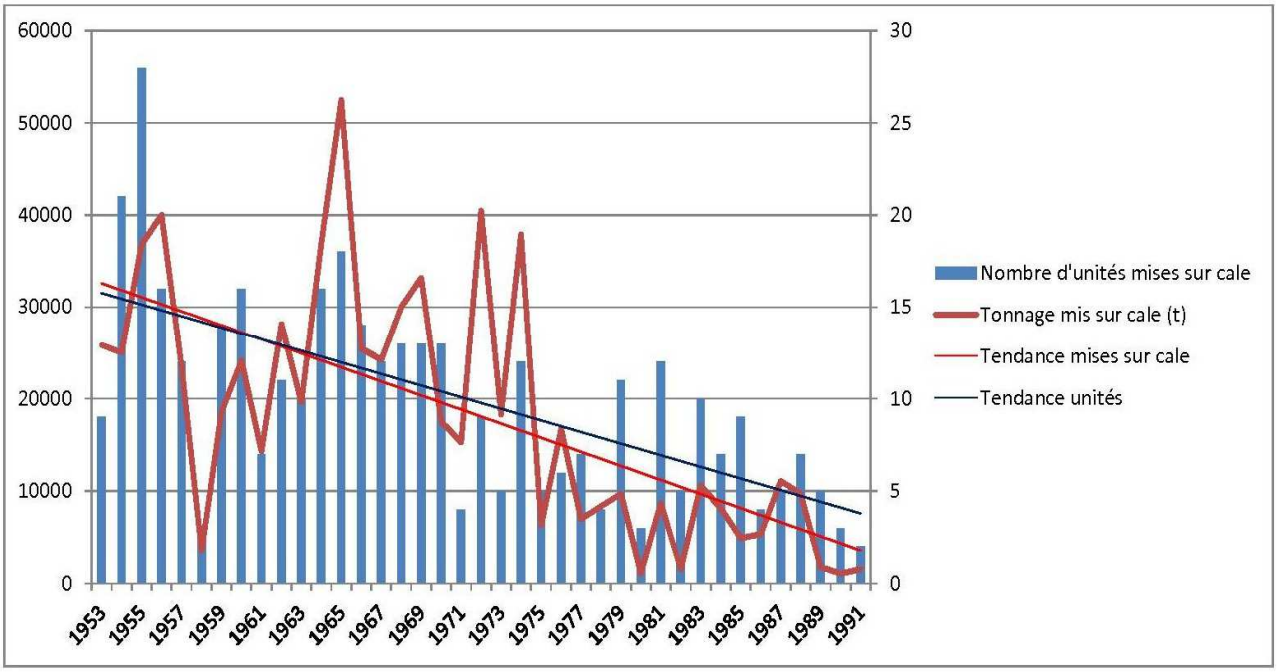
Enfin, au cours de la seconde moitié des années 1970, les escorteurs du Projet 1135 (classe *Krivak*) viennent compléter le dispositif de surface pontique : la flotte de la mer Noire en reçoit 8 unités construites principalement à Kertch (chantier Zaliv), mais également à Kaliningrad (chantier Yantar), tandis que la production des escorteurs de la génération

[1515] Ce type de bâtiment dispose d'un déplacement à pleine charge de 11 280 tonnes. Le *Slava*, mis à l'eau en 1982 et rebaptisé *Moskva* en 1995, est aujourd'hui le bâtiment amiral de la flotte de la mer Noire.
[1516] http://www.cruiser-moskva.info/

précédente, ceux du Projet 159A (classe *Petya*) se poursuit jusqu'à la fin des années 1960. Aussi, dès la fin des années 1960, les Soviétiques disposent en mer Noire des bâtiments de haute mer nécessaires pour s'opposer, et le cas échéant menacer, les navires occidentaux et surtout les porte-avions américains déployés en Méditerranée, voire au-delà du détroit de Gibraltar et du canal de Suez.

L'éviction de Nikita Khrouchtchev en 1964, et l'arrivée au pouvoir de Leonid Brejnev se traduit ainsi par une reprise considérable de l'activité des chantiers navals soviétiques après 1962. A la différence de son prédécesseur, le nouveau chef du Kremlin souhaite en effet doter l'URSS d'une marine de guerre de haute-mer moderne[1517]. Nous pouvons représenter cette rupture dans les aspirations océaniques soviétiques en considérant le rythme de production des chantiers navals qui livrent des bâtiments à la flotte de la mer Noire :

Production des chantiers navals soviétiques pour la flotte de la mer Noire (unités et mises sur cale, 1953-1991)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge, déplacement en surface pour les submersibles.

Tout au long des années 1950 et jusqu'en 1962, nous constatons qu'un nombre important d'unités sont mises sur cale tandis que le tonnage par unité demeure faible. Ainsi, sur la période 1953-1962, la flotte de la mer Noire reçoit près de 137 nouvelles unités pour un

[1517] Lisle Abbott Rose, *Power At Sea: The Violent Peace, 1946-2006*, *op. cit.*, p. 183.

tonnage moyen de 1 750 tonnes par unité, soit l'équivalent du déplacement d'un sous-marin du Projet 633 en plongée[1518]. Après 1962, nous constatons une inversion de la tendance avec un tonnage unitaire moyen qui s'élève tandis que le rythme des mises sur cale tend à diminuer. Entre 1963 et 1991, ce sont en effet 242 unités qui entrent en service au sein de la flotte de la mer Noire pour un tonnage unitaire moyen de 1 921 tonnes. Le décrochage des mises en chantier de nouveaux submersibles est particulièrement prononcé puisque sur la période qui va de la fin des années 1960 à la fin des années 1980, la flotte de la mer Noire ne reçoit que 21 nouveaux bâtiments, soit une moyenne d'un nouveau sous-marin par an. Les unités les plus importantes entrées en service sont 2 submersibles lance-missiles de croisière du Projet 651 (classe *Juliet*) transférées en mer Noire au début des années 1980 pour compenser le retrait de service des *Whiskey* : ces sous-marins disposent d'un déplacement en surface de 3 140 tonnes. Paradoxalement, c'est à partir du moment où la Marine soviétique commence à disposer des moyens de mener des opérations en haute mer dès la fin des années 1960 que la production globale des chantiers navals soviétiques (tonnage et unités) commence à diminuer.

La chute de la production constatée pour la seconde moitié des années 1950, avec un creux particulièrement prononcé pour 1959, correspond à la concrétisation dans les chantiers navals soviétiques de l'abandon, temporaire, du rêve de Staline de constituer une flotte océanique. Comme le constate, 1958 l'attaché militaire français en poste à l'ambassade de France à Moscou, « (…) *il y a longtemps que les chantiers de constructions navales soviétiques ont aussi peu travaillé pour la Marine de guerre que durant l'année écoulée*[1519] ». Cette tendance est confirmée par l'absence de mise en chantier de bâtiment d'envergure tout au long de l'année 1957 Cette diminution s'explique également par la reprise de l'activité des chantiers au profit du secteur civil. Cette reprise, amorcée dès 1955, se poursuit et se confirme au cours de la seconde moitié des années 1950, ce qui entraîne une reconversion de certains chantiers vers le secteur civil qui impacte directement la production pour le compte de la marine de guerre[1520]. La diversification de la production des chantiers navals soviétiques s'inscrit dans l'évolution de la politique navale soviétique initiée après le mort de Staline. La

[1518] Le déplacement en plongée d'un submersible du Projet 633 est de 1 729 tonnes, voir Russian ships.info : http://russian-ships.info/eng/submarines/project_633.htm

[1519] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Ambassade de France en URSS, *Rapport de fin d'année*, 1er février 1958, f. 93.

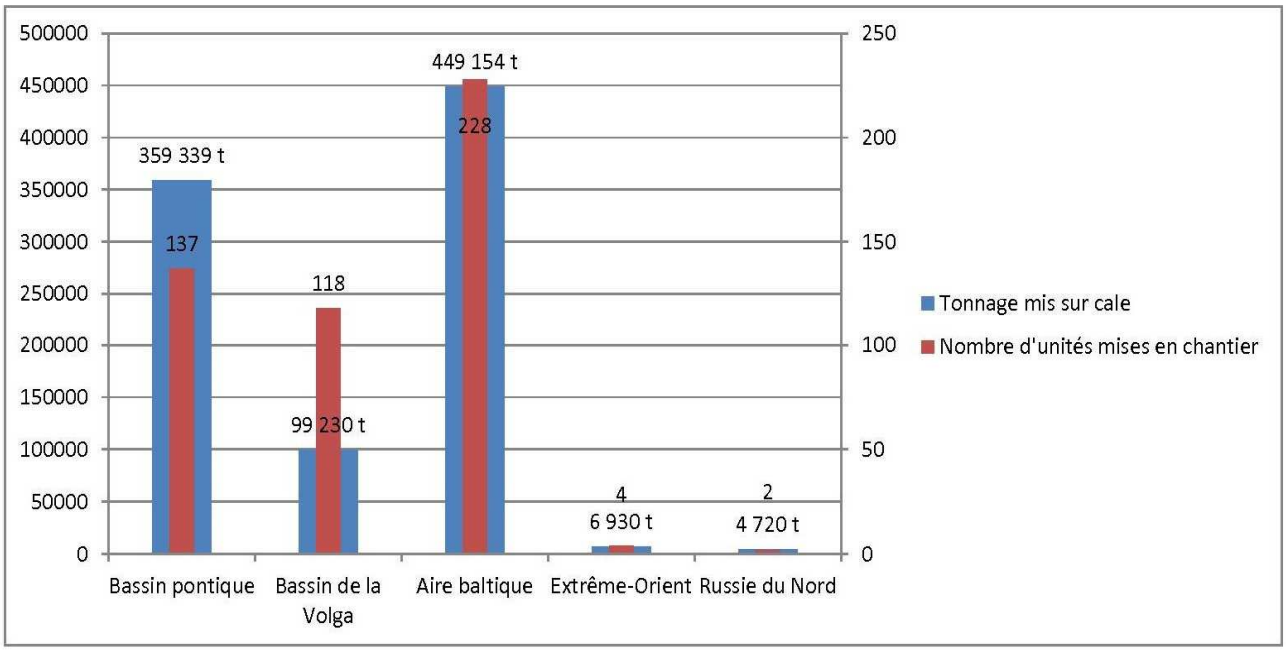
[1520] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Ambassade de France en URSS, *Rapport de l'attaché militaire*, *Rapport de fin d'année*, 26 janvier 1956.

flotte de guerre passe progressivement du statut de supplétive de l'Armée rouge à celui de force destinée à assurer le rayonnement de l'URSS au-delà de sa sphère directe d'influence. Voici ce que note à ce propos l'attaché militaire français à Moscou dès 1958 :

« *L'expansion dans le bassin méditerranéen, l'intérêt porté aux nations arabes, l'aide apportée aux pays sous-développés, la participation de plus en plus fréquente aux activités mondiales, scientifiques ou économiques, sont autant de prétextes pour promener le pavillon soviétique sur toutes les mers du globe*[1521] ».

Dès lors, cette politique de diversification de la flotte soviétique avec notamment l'apparition progressive de bâtiments auxiliaires et la mise à l'eau de bâtiments civils plus nombreux pose la question des capacités de construction. Les graphiques suivants représentent la production considérée par bassin géographique (graphique 3) et la part occupée par chaque chantier dans la production de navires pour le compte de la flotte soviétique de la mer Noire pour la période 1953-1991 (graphique 4):

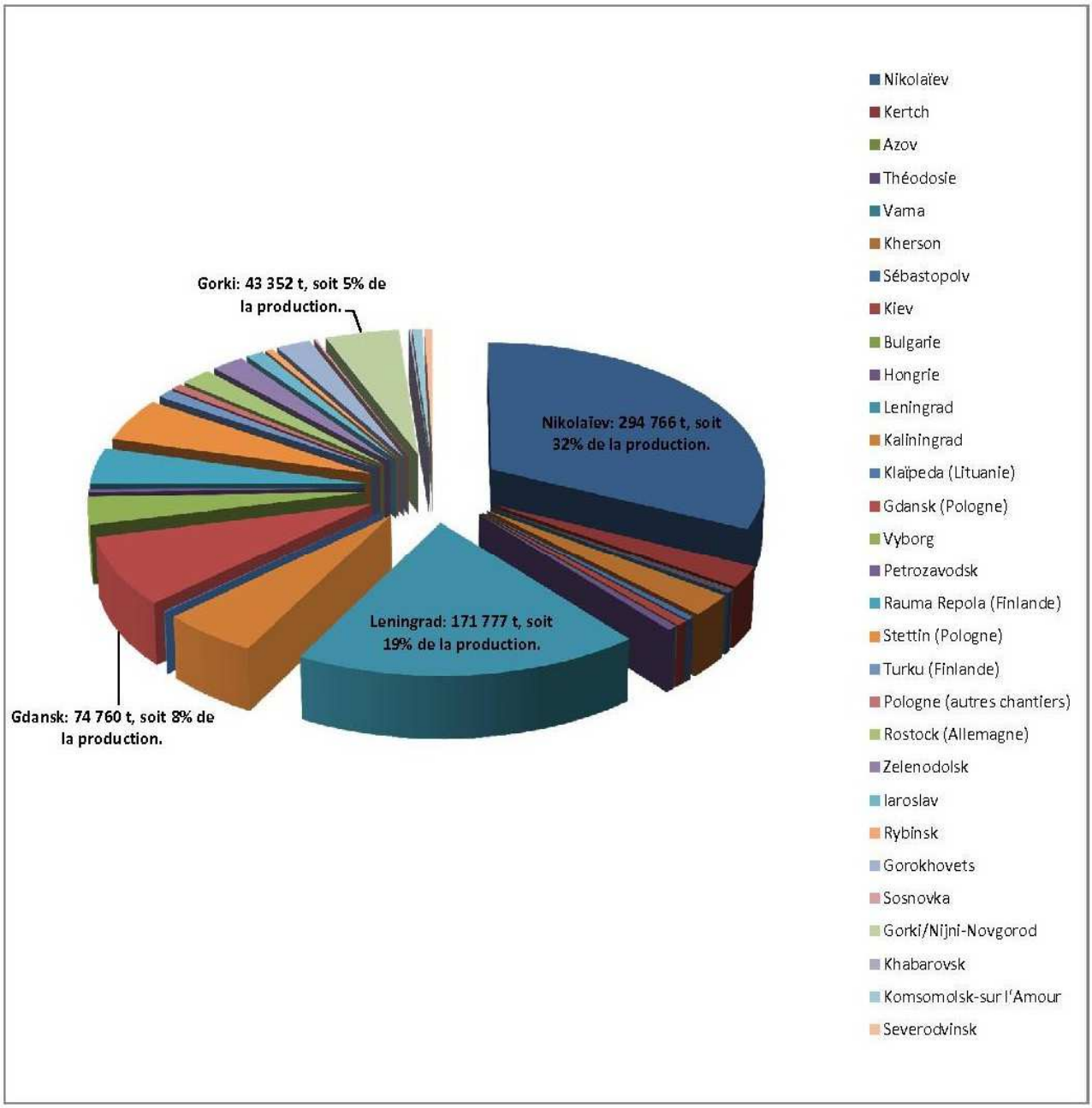
Graphique 3 : production par bassin géographique (1953-1991)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge, déplacement en surface pour les submersibles.

[1521] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Ambassade de France en URSS, *Rapport de fin d'année*, 1er février 1958, f. 106.

Graphique 4 : production par chantier naval (1953-1991)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge, déplacement en surface pour les submersibles.

L'analyse de ces deux graphiques conduit à établir trois premières constatations : tout d'abord, nous constatons un éclatement des capacités de production soviétiques sur un plus grand nombre de sites. Là où l'on en comptait 11 pour la période 1922-1953, nous en avons dénombré 30 pour la période 1953-1991, soit presque 3 fois plus. Seconde constatation : en termes de bassins, on note également une plus grande diversité avec l'apparition des chantiers situés en Extrême-Orient (Khabarovsk et Komsomolsk-sur-l'Amour) ainsi que la réapparition

des capacités situées en mer Baltique dont la production justifie une étiquette à part de celle de la Russie du Nord (Severodvinsk). Enfin, troisième constat : les capacités situées dans l'aire baltique dépassent celles du bassin pontique, aussi bien en termes de tonnage mis sur cale que d'unités mises en chantier. Elles bénéficient pourtant d'un nombre presque équivalent de sites de production avec 11 sites, contre 10 pour le bassin pontique. La production des chantiers de la Baltique repose avant tout sur un plus grand équilibre des capacités, avec les super pôles polonais de Gdansk (plus de 74 700 tonnes et 43 unités mises sur cale) et Stettin (plus de 46 300 tonnes et 8 unités mises en chantiers), et des deux principaux pôles russes. Gdansk fournit de nombreuses unités amphibies (notamment celles des Projets 770, 773, 771 et 775) dont plus de 20 unités sont livrées à la flotte de la mer Noire.

Leningrad, avec plus de 171 700 tonnes et 117 unités mises sur cale, reste le poumon industriel soviétique grâce à ses très nombreux chantiers navals : le chantier naval Jdanov (chantier n° 190)[1522], fournit les unités les plus importantes comme par exemple les croiseurs lance-missiles du Projet 58 Grozny (classe *Kynda*) qui disposent d'un déplacement à pleine charge de 5 400 tonnes : 2 unités, initialement produites pour la flotte du Nord, sont ensuite transférées dès les années 1960 à la flotte de la mer Noire, le *Grozny* et l'*Amiral Golovko*[1523]. Ce chantier livre également un destroyer du Projet 56 (classe *Kildin*), le *Neulovimiy*, qui possède un déplacement à pleine charge de 3 315 tonnes. C'est au chantier naval Sudomekh (chantier naval n° 196)[1524] que sont construits une partie des submersibles destinés à opérer en mer Noire. Ce chantier est spécialisé dans la construction de sous-marins : il construit notamment les submersibles du Projet 611 (classe *Zulu*) et ceux du Projet 615 (classe *Québec*) dont respectivement 2 et 7 unités sont affectées en mer Noire. Citons enfin l'usine Almaz, le chantier de Srednie Nevsky (situé à Pontonny) et le chantier naval Primorskiy qui interviennent tous dans l'équipement de la flotte soviétique de la mer Noire en livrant des unités plus petites mais plus nombreuses comme les vedettes ou les corvettes lance-missiles[1525]. La ville de Kaliningrad prend également de l'importance dans la production de navires grâce au chantier naval Yantar (chantier naval n° 820) qui livre notamment les unités amphibies dont 6 unités du Projet 1171 Tapir (classe *Alligator*) qui possèdent chacune un déplacement à pleine charge de plus de 4 600 tonnes[1526]. Yantar livre également les frégates

[1522] Ce chantier se trouve dans la partie sud de Saint-Pétersbourg, à proximité du port commercial. Aujourd'hui il s'agit du chantier naval du Nord.
[1523] Voir Russian ships.info : http://russian-ships.info/eng/warships/project_58.htm
[1524] Le chantier est situé en plein centre de Leningrad, tout à côté de l'Amirauté.
[1525] Citons par exemple les petits navires lance-missiles du Projet 1234 *Ovod* (classe *Nanuchka*).
[1526] Voir Russian ships.info : http://russian-ships.info/eng/warships/project_1171.htm

de la classe *Krivak*[1527] dont 7 unités sont affectées à la mer Noire. Les chantiers de la Baltique disposent également de capacités pour la construction de navires de soutien ou de navires destinés à la Marine marchande. Le chantier naval de Vyborg par exemple, situé à 120 kilomètres au nord-ouest de Leningrad, s'est spécialisé au cours des années 1960 dans la construction de cargo et de grands transporteurs de containers[1528]. Le chantier naval Barski de Gdansk fournit à la flotte de la mer Noire notamment les navires océanographiques du Projet 852 qui disposent d'un déplacement de plus de 9 000 tonnes à pleine charge. En somme, les capacités situées dans l'aire baltique se distinguent à la fois par leur grande diversité en termes de production avec la construction de bâtiments à la fois civils et militaires, sous-marins, amphibies et des bâtiments de surface. On distingue la spécialisation de certains pôles comme Gdansk qui reste l'un des principaux sites de production de navires amphibies.

Comparativement à la période 1922-1953, la productivité du bassin de la Volga a explosé en passant de près de 20 000 tonnes et 45 unités produites à plus de 100 000 tonnes et 118 unités mises en chantier, soit une multiplication par 5 du tonnage mis sur cale. Le nombre de sites de production a également augmenté, passant de 4 à 6. Véritable moteur dans la production fluviale de la Volga, le site de Gorki s'affirme comme le principal pôle de production du bassin avec plus de 43 300 tonnes et 36 unités mises sur cale, soit une multiplication par 2,5 du tonnage produit par rapport à la période 1922-1953. Le chantier naval Krasnoe Sormovo de Gorki s'est notamment spécialisé dans la construction de sous-marin diesel du Projet 613 (classe *Whiskey*) dont près de 74 unités opèrent au sein de la flotte de la mer Noire sur des périodes plus ou moins longues[1529]. Les navires produits dans les autres sites sont principalement des petits navires de débarquements, des vedettes ou des petits navires lance-missiles, comme les petits navires de lutte ASM du Projet 1124 *Albatros* (classe *Grisha*) construits principalement par le chantier naval Gorki de Zelenodolsk et dont la flotte de la mer Noire reçoit 18 unités. La production du bassin de la Volga se caractérise ainsi par un grand nombre d'unités (presqu'autant que dans le bassin pontique) disposant d'un faible tonnage unitaire : le tonnage moyen produit sur la Volga pour 1953-1991 et d'environ 840 t/unité.

Alors qu'ils avaient mis sur cale près de 400 000 tonnes pour 121 unités entre 1922 et 1953, les chantiers navals situés dans le bassin pontique mettent en chantier 137 unités qui

[1527] Ces frégates disposent d'un déplacement à pleine charge de 3 200 tonnes. Voir Russian ships.info : http://russian-ships.info/eng/warships/project_1135.htm

[1528] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 426.

[1529] Ces submersibles disposent d'un déplacement en surface d'environ 1 000 tonnes. La majorité de ces submersibles a été produite à Gorki. Toutefois, le chantier naval A. Marti (n° 444) de Nikolaïev en construit également.

représentent près de 360 000 tonnes selon l'échantillon de navires que nous avons étudié. Le nombre de sites de construction est en nette augmentation avec 10 sites contre 3 pour la période précédente, avec la réapparition de la production à Kherson. Nikolaïev reste toutefois le principal pôle de construction avec la mise sur cale des unités les plus importantes comme celles construites au chantier naval 61 Kommunara (n° 445) : les grands navires de lutte ASM de classe *Kashin* (Projet 61) dont 12 unités sont affectées à la flotte de la mer Noire y sont notamment construits. Le chantier Chernomorskiy (n° 444), ancien A.Marti, rebaptisé Nosenko, produit également d'importants navires comme les croiseurs de lutte ASM de classe *Moskva* (Projet 1123 *Kondor*) qui affichent un déplacement à pleine charge de près de 15 300 tonnes. Il s'agit du seul chantier naval pontique qui produit également des submersibles, ceux de la classe *Whiskey* (Projet 613), dont une soixantaine d'unités sont mises sur cale au cours des années 1950[1530]. Pendant les années 1960, ce dernier chantier se spécialise également dans la construction de bâtiments civils et plus tard dans la construction des porte-avions soviétiques tels ceux de la classe *Kiev*[1531], du Projet 1143.4 (classe *Kiev Mod*)[1532], et des deux unités du Projet 1143.5 et 1143.6 (classe *Kouznetsov*)[1533]. Bien que ce dernier type de bâtiment n'ait jamais été affecté à la flotte soviétique de la mer Noire, les capacités nécessaires à leur construction en URSS se situent exclusivement à Nikolaïev[1534]. Si les principaux chantiers, le n° 444 et n° 445, poursuivent leurs activités, de nouvelles capacités apparaissent également avec celles du chantier naval Okean situé près de Nikolaïev. Dans les années 1950, ce chantier se spécialise dans la construction de bâtiments de soutien à très fort tonnage, comme les tankers de la classe *Boris Butoma* qui disposent d'un déplacement de près de 25 000 tonnes à pleine charge. Le chantier naval Okean est le troisième plus grand chantier naval soviétique de la région de la mer Noire[1535]. De nouvelles infrastructures apparaissent également du côté de Kertch, avec le chantier naval Zaliv, qui livre notamment des frégates de classe *Krivak* (Projet 1135 *Burevestnik*) qui affichent un déplacement à pleine charge de près de 3 200 tonnes. Evoquons enfin Kherson, dont les capacités de production s'élèvent à

[1530] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 427.
[1531] Il s'agit de bâtiments disposant d'un déplacement de 42 000 tonnes à pleine charge. Trois unités ont été construites pour les flottes du Nord et du Pacifique: le *Kiev*, le *Minsk* et le *Novorossisk*. Voir Russian ships.info : http://russian-ships.info/eng/warships/project_1143.htm
[1532] Une unité, le *Bakou*, disposant d'un déplacement de 45 000 tonnes à pleine charge, a été construite pour la flotte du Nord.
[1533] Deux unités disposant chacune d'un déplacement de 60 000 tonnes ont été construites pour la flotte du Nord.
[1534] La Convention de Montreux (1936) encadre et restreint les mouvements de porte-avions à travers les Détroits turcs (voir Section II, art.10, 11, 12 et 15 de la Convention). Afin de contourner ces restrictions, les Soviétiques ont désigné par l'appellation de « croiseurs ASM » les porte-hélicoptères de type *Moskva* (15 200 tonnes à pleine charge) et par l'appellation « croiseurs lourds porte-avions » les porte-avions de type *Kiev*, *Kiev Mod* et *Kouznetsov* qui disposent d'un déplacement de 42 000 tonnes à pleine charge.
[1535] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 428.

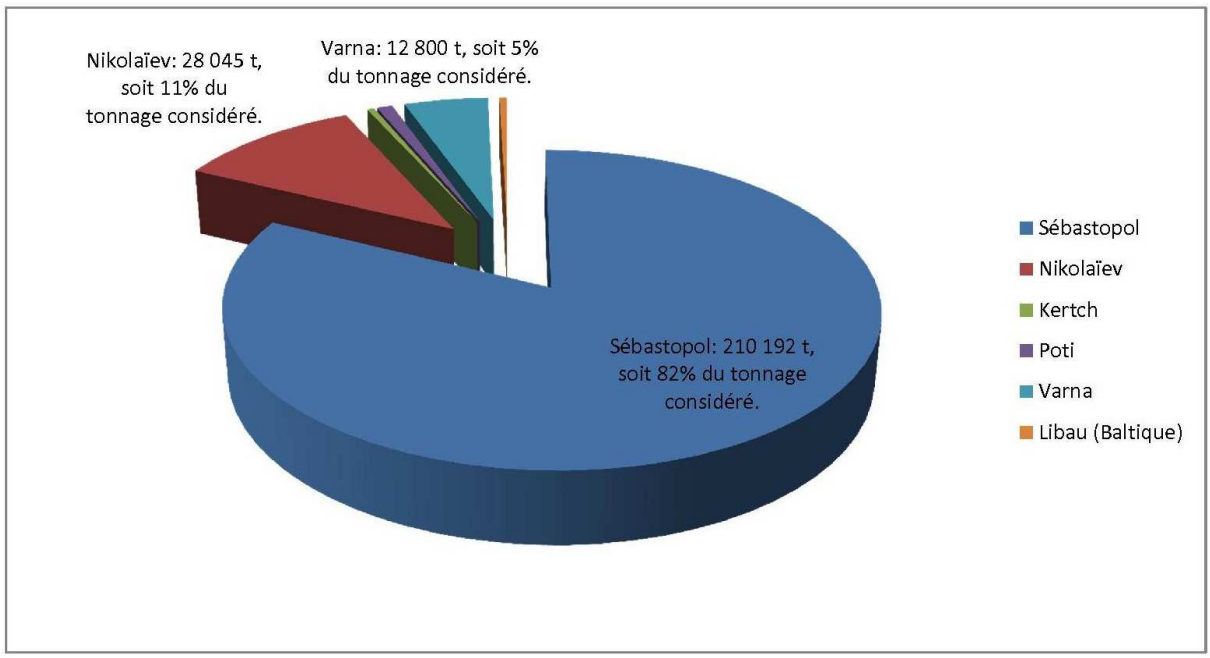
environ 23 000 tonnes pour la période considérée, et qui livrent quasi exclusivement des navires civils, comme des cargos, des tankers et des docks flottants[1536]. Le bassin pontique se caractérise ainsi avant tout par sa production orientée vers les navires à très forts tonnages, même si la diversité des navires produits y est moins prononcée que dans le bassin de la mer Baltique.

On note également un recours massif à capacités étrangères situées en dehors de Russie, notamment en Pologne, en RDA et, de manière plus limitée, en Hongrie et en Roumanie. Les Soviétiques n'hésitent également pas à commander pour la flotte de la mer Noire d'imposants navires de soutien à la Finlande : les bâtiments sont construits à Rauma-Repola (par exemple les tankers moyens du Projet 92 qui disposent d'un tonnage d'environ 6 500 tonnes à pleine charge) et à Turku. Ce recours s'inscrit dans une diversification des sources de production qui doit permettre de répondre à la demande croissante de la flotte russe en bâtiments de haute-mer dès la seconde moitié des années 1960. Le pôle baltique s'érige en principal pôle de production, aussi bien en termes de tonnage que d'unités mises sur cale, notamment grâce aux nombreux sites de constructions qui y sont implantés et qui permettent une très grande diversité dans la production des bâtiments. Toutefois, le tonnage unitaire moyen y demeure inférieur à celui du bassin pontique : 1 969 t/unité contre 2 622 t/unité pour les navires construits en mer Noire. Avec le chantier naval n° 444 situé à Nikolaïev, les capacités finlandaises (Rauma-Repola) et polonaises sont celles qui fournissent le plus d'efforts pour permettre l'émergence d'une Marine marchande soviétique conséquente : alors qu'en 1955 elle était composée de 1 000 bâtiments pour un tonnage total de 2 300 000 tonnes, la Marine marchande soviétique représente en 1970 près de 7 000 navires pour un tonnage global de 16 000 000 tonnes, soit une multiplication par 7 du nombre de bâtiments et du tonnage en l'espace de seulement 15 années[1537].

La disponibilité et la production des chantiers navals est également tributaire des périodes d'entretien des navires dans la mesure où les cales peuvent être requises pour la construction de bâtiments. Le graphique suivant représente les sites d'entretien d'un échantillon représentatif des bâtiments de la flotte de la soviétique de la mer Noire pour la période 1953-1991.

[1536] *Ibid*.
[1537] Raymond V. Blackman, *Jane's Fighting Ships, 1970-1971*, p. 571, cité par Lisle Abbott Rose, *Power At Sea: The Violent Peace, 1946-2006, op. cit.*, p. 190.

Sites de maintenance des navires de la flotte de la mer Noire (échantillon, 1953-1991)[1538]



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Le tonnage indiqué est à pleine charge, déplacement en surface pour les submersibles.

Avec la fin de la Seconde guerre mondiale, Sébastopol redevient le principal pôle d'entretien des navires de la flotte soviétique de la mer Noire avec près de 82% du tonnage considéré traité, alors que la cité criméenne n'en avait traité que 37% pour la période 1922-1953. Outre sa position de quasi monopole en termes de tonnage admis à l'entretien, Sébastopol est également le port où sont réalisées le plus grand nombre d'opérations d'entretien : *kapitalniy remon't*, *sredniy remon't*, modernisation et simple réparation[1539]. Sevmorzavod, également connu sous le nom d'Ordzhonokidze, prend en charge tous les types de navires en service au sein de la flotte de la mer Noire pour leur entretien : depuis les croiseurs du Projet 68 bis (16 300 tonnes à pleine charge) jusqu'aux frégates de la classe *Petya* (Projet 159) qui disposent d'un déplacement d'environ 1 000 tonnes à pleine charge, en passant par les submersible (notamment les submersibles lance-missiles de la classe *Juliet* : 3 200 tonnes de déplacement en surface). Sevmorzavod dispose également du savoir-faire et des capacités pour construire des bâtiments pour la Marine marchande ainsi que des grues

[1538] L'échantillon comprend tous les navires de premier rang (croiseurs, grands navires de lutte ASM, grands navires lance-missiles), tous les navires de second rang (frégates, grands navires de débarquement) et tous les submersibles pour lesquels les informations liées à l'entretien étaient données. Source : base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. Pour les navires de dernier rang (vedettes, corvettes lance-missiles etc…), qui disposent d'un tonnage inférieur à 1 000 tonnes, les informations étaient bien trop parcellaires.
[1539] Pour une typologie des réparations dans la Marine soviétique, voir en annexe II.

flottantes pour l'entretien des bâtiments. Il s'agit d'une des plus anciennes installations navales russes en mer Noire[1540]. Poti, qui avait acquis un rôle naval stratégique éminent lors de la Grande Guerre Patriotique, tout comme l'ensemble des ports russes caucasiens d'ailleurs, en entretenant près de 32% du tonnage de notre échantillon retombe dans un rôle marginal en ne représentant plus que 1% du tonnage considéré (soit 2 400 tonnes). En revanche, Nikolaïev a conservé sa place en traitant près de 11% du tonnage considéré (12% pour la période 1922-1953). Enfin, nous constatons l'émergence d'un pôle pontique nouveau pour l'entretien des bâtiments, celui de Varna, avec l'usine *Flotskiy Arsenal*, qui prend en charge aussi bien des navires de surface que des submersibles pour différents types d'opérations (*sredniy remon't, kapitalniy remon't* et *prokhojhdenaya pemon'ta*). Aussi, la fin de la Seconde guerre mondiale n'a pas permis une redistribution des rôles entre les sites pontiques, à peine a-t-elle favorisé l'émergence timide d'un pôle nouveau comme celui de Varna. Les Soviétiques ont, de manière assez logique, relocalisé la quasi intégralité des opérations de maintenance de leurs navires dans le « super pôle » d'entretien que représente Sébastopol.

[1540] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit*., p. 429. Les installations sont situées aujourd'hui dans la baie du Carénage, au sud de la grande baie de Sébastopol.

Le complexe militaro-indutriel naval soviétique en 1991 (principaux pôles de construction et effectifs)

Наименование	Назначение	Место размещения завода (город)	Кол. рабочих, тыс.чел.
Северное машиностроительное предприятие	ССЗ	Северодвинск	41.9
Черноморский ССЗ	ССЗ	Николаев	23.8
"Красное Сормово"	ССЗ	Горький	25.6
Завод им, Лен. Комсомола	ССЗ	Комсомольск-на-Амуре	16.6
Херсонское ПО	ССЗ	Херсон	13.6
"Севморзавод"	СРЗ	Севастополь	13.4
"Звёздочка"	СРЗ	Северодвинск	11.9
Адмиралтейское обьединение	ССЗ	Ленинград	11.7
Завод им. 61 Коммунара	ССЗ	Николаев	11.6
Балтийский завод	ССЗ	Ленинград	10.8
Дальзавод	СРЗ и ССЗ	Владивосток	10.8
"Северная верфь"	ССЗ	Ленинград	9.0
Зеленодольский завод	ССЗ	Зеленодольск	9.0
"Залив"	ССЗ	Керчь	9.0
"Звезда"	СРЗ	Большой Камень	8.7
"Океан"	ССЗ	Николаев	8.6
"Янтарь"	ССЗ	Калининград	8.2
Волгоградский завод	ССЗ	Волгоград	7.6
Астраханское ПО	СРЗ и ССЗ	Астрахань	7.6
"Ленинская кузница"	ССЗ	Киев	7.4
"Ока"	ССЗ	Навашино	6.2
Феодосийское ПО	ССЗ	Феодосия	5.9
"Нерпа"	СРЗ	Мурманск	5.6
Выборгский завод	ССЗ	Выборг	5.0

В.П. Кузин, В.И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 461.

Ce tableau indique les principaux centres de production navale du complexe militaro-industriel soviétique en 1991. Ils sont classés selon leur importance en termes d'effectifs employés, et donc par capacités de production. Il convient de remarquer en premier lieu que Nikolaïev abrite le second plus grand centre de construction navale soviétique : l'usine Tchernomorsky (Черноморский ССЗ) qui emploie, au moment de la chute de l'URSS, 23 800 personnes. Par ailleurs, les chantiers navals situés dans l'actuelle Ukraine emploient en tout 85 900 personnes, dont 44 000 rien que pour Nikolaïev et ses trois chantiers navals : l'usine Tchernomorsky, le chantier 61 Kommunara (завод им. 61 Коммунара) et l'usine Okean (Океан). A elle seule, la ville de Nikolaïev emploie donc plus d'ouvriers et d'ingénieurs que le super pôle de production de Severodvinsk avec son chantier naval Sevmash (Северное машиностроительное предприятие). Enfin, sur les 24 centres figurants dans ce tableau, 8 (trois à Nikolaïev, Kherson, Sébastopol, Kertch, Kiev et Théodosie) sont

situés en Ukraine, dont 4 (deux à Nikolaïev, Kherson et Sébastopol) figurent parmis les 11 chantiers employant plus de 10 000 personnes[1541]. Aussi, lorsque l'URSS implose et que l'Ukraine accède à l'indépendance, la Russie perd une très importante part de ses capacités de production navale.

La période post Seconde guerre mondiale puis celle de la Guerre froide qui voit l'émergence de la flotte océanique soviétique se traduit par un enrichissement des champs sémantiques utilisés pour baptiser les navires. Rappelons que lors des années 1920-1930, le fait le plus notable avait été les changements de noms que les Bolcheviques avaient opéré sur les unités de la flotte de la mer Noire qu'ils avaient pu récupérer. La principale rupture résidait dans le marquage idéologique des noms et l'abandon des champs sémantiques qui avaient été ceux de l'autocratie. Toutefois, les noms attribués par les Soviétiques à leurs navires traduisaient globalement une tendance au repli consécutive à la situation difficile que traverse l'URSS au sortir de la guerre civile. Après 1945, nous retrouvons toujours un fort marquage idéologique qui concerne les plus importantes unités de la flotte de la mer Noire. Des croiseurs prennent le nom de *Dzerjinski* et *Jdanov*, deux figures emblématiques du régime communiste, et des grands navires de lutte ASM sont baptisés *Krasniy Krim* (Crimée Rouge) et *Krasniy Kavkaz* (Caucase Rouge). Ces navires, destinés à opérer sur l'océan mondial, sont donc non seulement chargés de missions opérationnelles, mais également d'une mission de propagande : ils symbolisent le communisme triomphant. Ce triomphe est aussi celui de l'URSS lors de la Deuxième guerre mondiale. La victoire soviétique ouvre la voie à la réhabilitation de grands amiraux de l'époque impériale dont le nom reste emprunt de gloire et de victoires. Leurs noms viennent orner les coques des principales unités combattantes de la flotte de la mer Noire, comme les croiseurs *Amiral Ouchakov* et *Amiral Nakhimov*. L'un, en tant que commandant de l'escadre méditerranéenne russe lors des campagnes napoléoniennes[1542], représente les aspirations méditerranéennes de l'URSS, et le second, en tant que commandant de Sébastopol lors de la guerre de Crimée, représente la résistance et l'héroïsme lié au sacrifice. La Seconde guerre mondiale donne aussi à l'Union soviétique son lot de héros dont les noms de certains sont donnés à des bâtiments. De grands navires de débarquements reçoivent ainsi les noms de *Nikolaï Filtchenkov* et *César Kunikov*, Héros de l'URSS. En portant leurs noms, ces navires diffusent non seulement les valeurs d'héroïsme,

[1541] En plus des chantiers déjà signalés à nikolaïev, il s'agit des usines de Khersonskoe (Херсонское ПО, à Kherson), Sevmorzavod (Севморзавод, à Sébastopol), Zaliv à Kertch (Залив), Leninskaya Kouznitsa à Kiev (Пенинская кузница) et Feodossiskoe à Théodosie (Феодосийское ПО).

[1542] Voir dans le chapitre suivant les activités de la Marine impériale russe en Méditerranée sous le règne d'Alexandre Ier.

mais perpétuent également le rôle joué par Moscou au cours de la Deuxième guerre mondiale. Les principales unités reçoivent également des noms de villes de l'URSS, comme les croiseurs *Moscou* et *Leningrad*, et les grands navires de lutte ASM *Azov*, *Kertch* et *Nikolaïev*. La Marine soviétique poursuit ici une tradition navale qui existait sous l'Empire tsariste, tout comme le fait d'attribuer des noms liés à des traits de caractères. De grands navires lance-missiles sont ainsi baptisés *Le Dynamique* ou *L'Insaisissable*. Ces unités, également destinées à opérer dans l'océan mondial, matérialisent à la fois la nouvelle puissance navale soviétique, et, à travers leurs noms, la détermination de la flotte de l'URSS à occuper la haute-mer. L'identité des bâtiments soviétiques renoue après la guerre avec une tradition tsariste : l'attribution de noms d'animaux à des navires, ce qui n'avait plus été le cas depuis le règne de Nicolas II. Ce sont les frégates de la flotte de la mer Noire qui sont baptisées *Loup*, *Puma*, *Pantère* ou encore *Grison*. Enfin, nous pouvons noter l'explosion du nombre de navires qui reçoivent en guise d'identité un code, généralement composé d'une ou plusieurs lettres suivies d'un nombre. L'hypertrophie des forces sous-marines et des unités côtières conduit en effet les Soviétiques à poursuivre dans la voie des numéros initiée sous le règne d'Alexandre III avec les torpilleurs. La charge symbolique des noms des principales unités de combat de la flotte de la mer Noire s'articule principalement autour de deux axes : l'idéologie, et la gloire des armes. La flotte de la mer Noire se retouve dès lors à la fois la dépositaire du patrimoine idéologique et guerrier soviétique, et chargée d'une mission de diffusion de ces valeurs au sein de l'océan mondial. A l'impérialisme autocratique s'est donc substitué un impérialisme idéologique que les bâtiments captent à travers leur identité.

***

Depuis la régénération des capacités navales soviétiques dans le bassin pontique, quasi nulles en 1922, à l'émergence de bâtiments de guerre aptes à opérer dans l'océan mondial, l'outil de production naval soviétique aura connu de profondes mutations.

D'une manière générale, sur l'ensemble de la période soviétique, la production des chantiers navals au service de la flotte de la mer Noire est en progression régulière. Les capacités situées dans le bassin pontique jouent un rôle essentiel, sinon moteur, dans l'émergence d'une flotte océanique soviétique à partir de la fin des années 1960. Au cœur de cet outil industriel se trouvent les chantiers navals situés à Nikolaïev qui, à travers leur production, fournissent les plus importants navires de guerre à la Marine soviétique d'une manière générale, et à la flotte de la mer Noire en particulier. Toutefois, alors qu'entre 1922 et

1953 l'essentiel des capacités de production sollicitées pour la reconstitution d'une flotte de guerre soviétique en mer Noire étaient très majoritairement localisées dans le bassin pontique, on assiste au cours de la seconde moitié du XXe siècle à une diversification des sites de production. La mer Baltique devient en effet l'un des poumons industriels de la flotte de la mer Noire tandis que le bassin de la Volga prend également de l'importance. En termes d'entretien, les capacités pontiques demeurent les principaux centres sollicités pour la maintenance des navires, avec Sébastopol comme épicentre capacitaire. L'effort de l'URSS pour se doter d'une Marine océanique est considérable : au milieu des années 1980, les forces sous-marines soviétiques sont trois fois plus nombreuses que celles des Etats-Unis, et le complexe militaro-industriel de l'Union soviétique est capable de livrer jusqu'à 20 sous-marins nucléaires par an[1543]. L'Américain Lisle Abbott Rose n'hésite ainsi pas à comparer l'irruption de la Marine soviétique en haute mer à celle de la flotte océanique allemande avant la Première guerre mondiale[1544]. En revanche, Sébastopol conserve le monopole des capacités pontiques d'entretien même si une constellation de faibles capacités apparaissent sur le pourtour de la mer Noire à la faveur de la Seconde guerre mondiale.

A l'âge de 75 ans, l'amiral Gorchkov cède le commandement des forces navales soviétiques en 1985 à l'amiral Vladimir Nikolaïevitch Tchernavine[1545]. Son départ correspond à l'essoufflement de tout un système économique au service d'un complexe militaro-industriel qui leste l'économie soviétique, en plein ralentissement dès la fin des années 1970. Au cours des années 1980, l'économie de l'URSS tend vers la récession et le lancement de nouveaux programmes navals n'est désormais plus la principale préoccupation du Kremlin où Mikhaïl Sergueïevitch Gorbatchev s'est installé en 1985.

[1543] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 252.
[1544] *"The world was stunned by this sudden eruption of modern naval power, whose only precedent gad been the rise of the German High Sea Fleet sixty years before*", *in* Lisle Abbott Rose, *Power At Sea: The Violent Peace, 1946-2006*, *op. cit.*, p. 190.
[1545] Vladimir Nikolaïevitch Tchernavine est né en 1928, et occupe le poste de commandant en chef des forces navales soviétiques entre 1985 et 1991.

Conclusion du chapitre 1

La création d'un outil de production naval adapté aux aspirations maritimes d'un Etat constitue la première étape indispensable dans la constitution d'une flotte de guerre. La constitution et le format d'une flotte sont fonction de la représentation qu'en a le pouvoir maître d'œuvre de cette flotte. En Russie, la Marine est d'emblée envisagée non comme une entité autonome, mais comme une branche des forces terrestres, et en ce sens, elle est d'abord pensée, et donc conçue, comme une auxiliaire de l'expansion territoriale continue de l'Empire russe. De Pierre le Grand, fondateur du volet maritime du complexe militaro-industriel russe, jusqu'à la période soviétique, l'outil de production russe évolue considérablement mais révèle néanmoins un certain nombre de tendances lourdes.

Tout d'abord, s'ils sont créés sur les rives des grands fleuves russes, les chantiers navals migrent rapidement vers d'autres bassins : les capacités de production pontiques, avec le « super pôle » de Nikolaïev, deviennent dès la première moitié du XIXe siècle le poumon industriel de la flotte de la mer Noire, et elles le restent jusqu'en 1991. L'aire baltique, avec principalement les capacités de production petersbourgeoises, occupe également une part permanente dans la production de navires pour le compte de la flotte de guerre russe en mer Noire en tant que second bassin de production. L'avènement du régime soviétique réanime les chantiers navals fluviaux à travers l'émergence de capacités de production nouvelles sur la Volga. Pour ce qui est de l'entretien de la flotte, Sébastopol demeure le principal site sollicité par la Marine russe, même si nous avons pu constater une tendance à la diversification des sites d'entretien au cours de la période soviétique.

Si la période soviétique inaugure l'âge océanique de la flotte de la mer Noire, effleuré par les tsars dans les dernières années du régime impériale, l'implantation d'une flotte de guerre russe dans le bassin pontique trouve sa fonction première dans la nécessité de verrouiller le flanc méridional maritime russe. Le pouvoir russe a eu du mal à se libérer de cette conception de l'outil naval, comme en témoignent les nombreux débats qui agitent la pensée navale soviétique dès les années 1930 autour de la question de la construction de porte-avions. Véritable symbole du désenclavement géographique, le porte-avions illustre également la réalisation d'un désenclavement de la pensée stratégique. Il est singulier de noter que lorsque l'URSS dispose d'une flotte océanique dès les années 1970, cette flotte n'est pas constituée à l'origine autour de groupes aéronavals réunis autour d'un porte-avions. Ces derniers apparaissent tardivement, à la fin des années 1970, avec les porte-avions du Projet

1143. La constitution de la flotte de haute-mer soviétique repose avant tout sur l'existence d'un chapelet de bases navales implantées sur le pourtour du littoral eurasiatique, et sur des croiseurs mettant en œuvre une forte puissance de feu[1546]. En ne franchissant que trop tardivement le saut stratégique de la construction de porte-avions, l'URSS opte donc pour une stratégie de développement naval qui repose encore sur une logique intrinséquement continentale et défensive. En atteste le déploiement de l'aéronavale soviétique dans les bases aériennes et aérodromes des « pays amis », plutôt que sur des navires. L'éclatement de l'URSS en 1991 porte un coup d'arrêt aux programmes de constructions de porte-avions initiés au cours des années 1980. Au moment de son implosion, l'Union soviétique est la seconde puissance navale mondiale. L'hypertrophie des capacités sous-marines est considérable : les forces navales soviétiques disposent alors de 360 submersibles, dont 30% ne sont pas opérationnels, et de 259 bâtiments de surface. Les Etats-Unis mettent alors en œuvre 140 sous-marins et 208 navires de surface[1547].

L'outil de production navale russe est mis au service de la constitution d'une flotte d'un Etat-continent qui cherche dans un premier temps à protéger ses approches, les eaux brunes, avant même de se concevoir comme une puissance océanique. Cette seconde étape n'est rendue possible qu'une fois un certain nombre de conditions du désenclavement géographique de la Russie sont remplies, ce que nous allons étudier dans le prochain chapitre.

[1546] Voir dans le chapitre suivant l'activité navale de la flotte de la mer Noire entre 1945 et 1991.
[1547] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les grands bâtiments de la Marine russe », *Marines & Forces Navales*, février-mars 2010, n° 125, p. 50; В. П. Кузин, В. И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 22.

Chapitre 2

La flotte en mer : la présence navale russe dans le bassin méditerranéen

"*The truth is, that the classes of ships which constitute a fleet are, or ought to be, the expression in material of the strategical and tactical ideas that prevail at any given time, and consequently they have varied not only with the ideas, but also with the material in vogue*".

Julian Corbett, *Some principles of maritime strategy*, Londres, 1911, p. 107.

« Au début des années 1970, la Méditerranée n'est plus la mare nostrum de l'Occident ».

Hervé Coutau-Bégarie, « Mare Nostrum, Esquisse d'une géostratégie de la Méditerranée », *Hérodote*, n° 45, 2e trimestre, 1987, p. 46.

De Moscou aux rives de la mer Noire, la Russie avait connu une expansion régulière pendant plus de deux siècles en direction du Sud. Ce mouvement avait abouti à lui procurer un nouvel accès maritime sur des eaux libres de glace, une nouvelle « fenêtre » sur la Méditerranée. Elle avait rencontré un premier adversaire, les Tatars, qui s'étaient opposés à sa pression en lui opposant une résistance depuis les vastes steppes du Sud. Les Tatars bénéficiaient du soutien plus ou moins direct de l'Empire ottoman qui a été le second adversaire auquel la Russie a dû faire face dans son mouvement d'expansion en direction des eaux méditerranéennes. La Porte n'avait toutefois pu que contenir temporairement la pression exercée par une puissance en plein ascension : l'annexion de la Crimée par Catherine II conclut un premier chapitre dans l'histoire de l'expansion russe vers le Sud, et en ouvre un second. L'enracinement de l'Empire russe sur la rive Nord du bassin pontique précède en effet la création d'une nouvelle flotte de guerre dont l'une des toutes premières missions est de protéger les nouvelles possessions de Catherine II. Cependant, cet objectif, sans être pour autant oublié, est rapidement dépassé par un autre but : celui de faire de la mer Noire un « lac russe », la « *forteresse maritime naturelle* » évoquée par le sociologue russe Nikolaï Danilevski.

Pierre le Grand avait souhaité faire de la Russie une puissance méditerranéenne, et n'ayant guère ménagé ses efforts pour atteindre son objectif, il se heurta au verrou turc d'Azov. Depuis le règne de Catherine II (1762-1796), la Russie maintient en Méditerranée une présence navale qui n'est certes pas continue, mais néanmoins régulière, avec des pics d'activités navales. La fin des années 1790 et les années 1800 se caractérisent ainsi par une intense activité navale et amphibie de la Marine russe qui est alors engagée aux côtés des Britanniques contre Napoléon. A l'époque contemporaine, la présence de la Marine soviétique dans le bassin méditerranéen s'accroît dès la fin des années 1950 pour ne cesser qu'avec la

chute de l'URSS en 1991 qui se traduit par le retrait brutal et unilatéral des navires de guerre soviétiques de Méditerranée. Aussi, depuis plus de deux siècles, la présence navale russe dans le bassin méditerranéen se caractérise d'abord par le fait qu'elle n'a jamais laissé indifférentes les grandes puissances européennes, et plus tard les Etats-Unis. Le pavillon militaire russe inquiète les chancelleries occidentales pour qui une présence permanente de la Russie en Méditerranée signifierait inévitablement la destruction de l'Empire ottoman. Le comte de Vergennes, secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Louis XVI, considère ainsi l'intégrité territoriale de l'Empire ottoman comme la condition sine qua non de la stabilité au Levant[1548]. Pour l'Empire russe, et plus tard l'URSS, le théâtre méditerranéen constitue un espace de désenclavement géographique et stratégique. L'entretien d'une présence navale en Méditerranée, d'une *escadre méditerranéenne*, à l'image du *Mediterranean Squadron* que les Etats-Unis dépêchent dès 1801, doit conférer à la Russie un certain nombre d'avantages. Tout d'abord, cette présence permet à la Russie de surveiller l'activité de puissances potentiellement hostiles sur le flanc sud de son Empire, une zone hautement stratégique car caractérisée par une forte instabilité que les Russes craignent de voir déborder jusque sur leurs propres marches. A l'époque impériale, l'essentiel des intérêts russes dans le bassin méditerranéen se trouve en effet concentrés dans une zone qui couvre la partie orientale du bassin méditerranéen, depuis les Balkans jusqu'au Moyen-Orient. Comme nous l'avons évoqué plus tôt[1549], l'expansionnisme russe vers le Sud repose principalement sur trois vecteurs : l'un sécuritaire, le second politico-religieux et le dernier commercial. Le premier doit permettre à l'Empire russe d'acquérir des frontières sûres et stables, qui la mettent à l'abri d'invasion. Le vecteur politico-religieux fait de la Russie la Troisième Rome et la protectrice des peuples slaves orthodoxes. La rencontre de ces deux vecteurs conduit à faire des Balkans un espace de prosélytisme pour le panslavisme et le messianisme orthodoxe russe, des Détroits une frontières naturelles sûres et aisément défendables et du Moyen-Orient la porte vers les richesses de la Perse et des Indes qui, comme nous l'avons vu, fascinent les tsars depuis Pierre le Grand[1550]. Cette dernière région correspond principalement aux aspirations commerciales de la Russie vis-à-vis du bassin méditerranéen, mais également au

[1548] Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, *op. cit.*, p. 127. Le comte Charles Gravier de Vergennes (1719-1787) a occupé le poste d'ambassadeur de France à Constantinople (1764-1768) avant d'être nommé secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères de Louis XVI, poste qu'il occupe entre 1774 et 1787.
[1549] Voir l'étude préliminaire et la section consacrée à la Russie et la mer.
[1550] Rappelons ici le projet indien de Pierre Ier. Voir dans l'étude préliminaire la section consacrée à l'expansion russe vers le Sud entre le XVIe et le XIXe siècle.

volet politico-religieux de la politique méditerranéenne de la Russie avec la présence des Lieux Saints.

Le bassin oriental de la Méditerranée constitue ainsi le barycentre des intérêts russes en Méditerranée, et son importance pour la Russie ne fait que s'accroître au cours du XIXe siècle avec le percement du canal de Suez : il s'agit alors d'une zone de passage obligatoire pour tous les bâtiments russes qui souhaitent se rendre au Moyen-Orient, en Europe du Sud, en mer Adriatique, en Afrique et en Asie. La dimension continentale de l'Empire russe impacte directement la représentation qu'ont les dirigeants russes puis soviétiques de l'espace méditerranéen. Comme nous l'avons évoqué, la liberté de circulation des navires russes en Méditerranée relève d'un enjeu stratégique notoire pour la Russie dans la mesure où le bassin méditerranéen se situe au cœur de la route maritime qui relie la partie européenne de la Russie à sa partie asiatique[1551]. Les aspects sécuritaires liés à la présence navale russe en Méditerranée se perpétuent à l'époque soviétique au cours de la seconde moitié du XXe siècle : il s'agit alors pour l'URSS de faire face aux marines otaniennes tout en desserrant l'encerclement stratégique de l'Union soviétique en maintenant une présence navale forte et crédible en Méditerranée comme nous l'analyserons ultérieurement. Le communisme et l'aide apportée par Moscou aux « pays amis » ou « pays frères » selon la terminologie soviétique viennent remplacer le messianisme orthodoxe et panslave impérial. Ils nécessitent cependant un libre accès notamment au continent africain qui s'érige en une véritable terre d'expansion de l'influence soviétique. L'assistance matérielle de Moscou à différents mouvements de libération dans le contexte de la décolonisation s'insère directement dans la stratégie de désenclavement de l'Union soviétique par théâtres de confrontation interposés avec l'Ouest. La libre circulation et la présence des navires de l'E*skadra* soviétique en Méditerranée constituent une fois de plus l'une des clefs de cette stratégie.

Catherine II écrit le volet méditerranéen de l'histoire de la Marine russe. La création d'une escadre russe de la Méditerranée dès la fin des années 1760 constitue en effet la première étape de l'implantation d'une présence navale de la Russie en Méditerranée. La nature de cette présence est variée et revêt différentes formes: visites, croisières, stations, actions opérationnelles… Nous allons nous intéresser à la forme et aux déterminants de la présence navale russe dans le bassin méditerranéen en commençant par l'époque impériale avant d'évoquer la période soviétique.

[1551] L'ouverture actuelle de la route du Nord avec la fonte de la banquise est en train de faire évoluer cette situation. Nous évoquerons les conséquences potentielles de ce changement au sein du troisième tome.

I. La flotte de guerre russe en Méditerranée à l'époque impériale : de l'apprentissage à la pratique, l'ascension de la présence navale russe en Méditerranée

Rappelons-le, lorsque Catherine II envoie la première escadre russe en Méditerranée, l'Empire russe est une puissance navale jeune. Projetés en Méditerranée, les navires russes côtoient et se retrouvent confrontés aux flottes de guerres d'Etats qui disposent d'une plus longue et plus profonde expérience de la mer. Aussi, l'envoi d'une escadre russe en Méditerranée, représente à la fois un défi pour Saint-Pétersbourg, et s'érige comme la première manifestation du XVIIIe siècle du désenclavement géostratégique voulu par Pierre le Grand. A travers cette expédition, Catherine II initie le processus qui conduit la Russie à être, dans la première moitié du XIXe siècle, une puissance navale en Méditerranée.

1) De Catherine II à la Guerre de Crimée : l'ascension de la présence navale russe dans le bassin méditerranéen (1769-1853)

« *Les Russes, triomphant sur le Danube et couvrant de leurs vaisseaux la Méditerranée, semblent avoir embrassé toute l'Europe dans le cercle de leurs hostilités* ».

MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 11 : Guerres russo-turques, escadre russe en Méditerranée, 1764 – 1774, *Observations sur la guerre actuelle entre la Russie et la Turquie*, 1769-1770.

Cette citation empruntée à un observateur français contemporain de la guerre russo-turque de 1768-1774 illustre la réception très négative en France de l'irruption d'une flotte russe en Méditerranée dès la fin de l'année 1769. Engagée dès 1768 dans une guerre contre La Porte, Catherine II décide d'envoyer dans le bassin méditerranéen la flotte de la Baltique depuis sa base Cronstadt : cet épisode a conservé, dans l'historiographie russe, le nom d'« expédition de l'Archipel ». Il s'agit de réaliser une opération de revers en favorisant, à travers l'envoi de la flotte russe, le soulèvement des Grecs de Morée[1552].

L'entreprise est confiée par l'impératrice au comte Alexis Orlov, frère de Grigori Orlov, alors favori de Catherine II, et bénéficie du soutien logistique et humain de la Grande-Bretagne. Londres considère en effet l'Empire ottoman comme un allié de la France, et appuie donc l'entreprise navale russe en autorisant les navires russes à relâcher notamment à

[1552] Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, *op. cit.*, p. 61.

Portsmouth. D'autre part, si la flotte est placée sous le commandement de l'amiral russe Spiridov, la manœuvre des navires est en revanche le fait de sujets écossais, comme Samuel Greig et John Elphinston[1553]. La flotte russe est composée de 7 navires de lignes, d'une frégate, d'une bombarde, et de six autres petits navires qui disposent en tout d'une puissance de feu de 640 canons et embarquent près de 5582 hommes[1554]. Après être partie de Reval, l'escadre opère une jonction le 30 août 1769 à Copenhague avec le *Rostislav*, un navire arrivé d'Arkhangelsk, puis met le cap sur la Grande-Bretagne où elle relâche une première fois à Hull, puis dans un second temps à Portsmouth. Les navires russes rejoignent ensuite Lisbonne puis Gibraltar où ils font escale avant de pénétrer dans le bassin méditerranéen au début de l'année 1770. Les navires font une nouvelle étape à port Mahon à Minorque au mois de janvier 1770, après plus de 3 500 milles marins parcourus, avant de se séparer : une partie de l'escadre met le cap sur Livourne[1555] tandis que l'autre prend la route de la Morée[1556]. Au début du mois de mai 1770, un navigateur français aperçoit une partie de l'escadre russe au large de la Sardaigne comme le rapporte le consul de Suède en poste à Marseille :

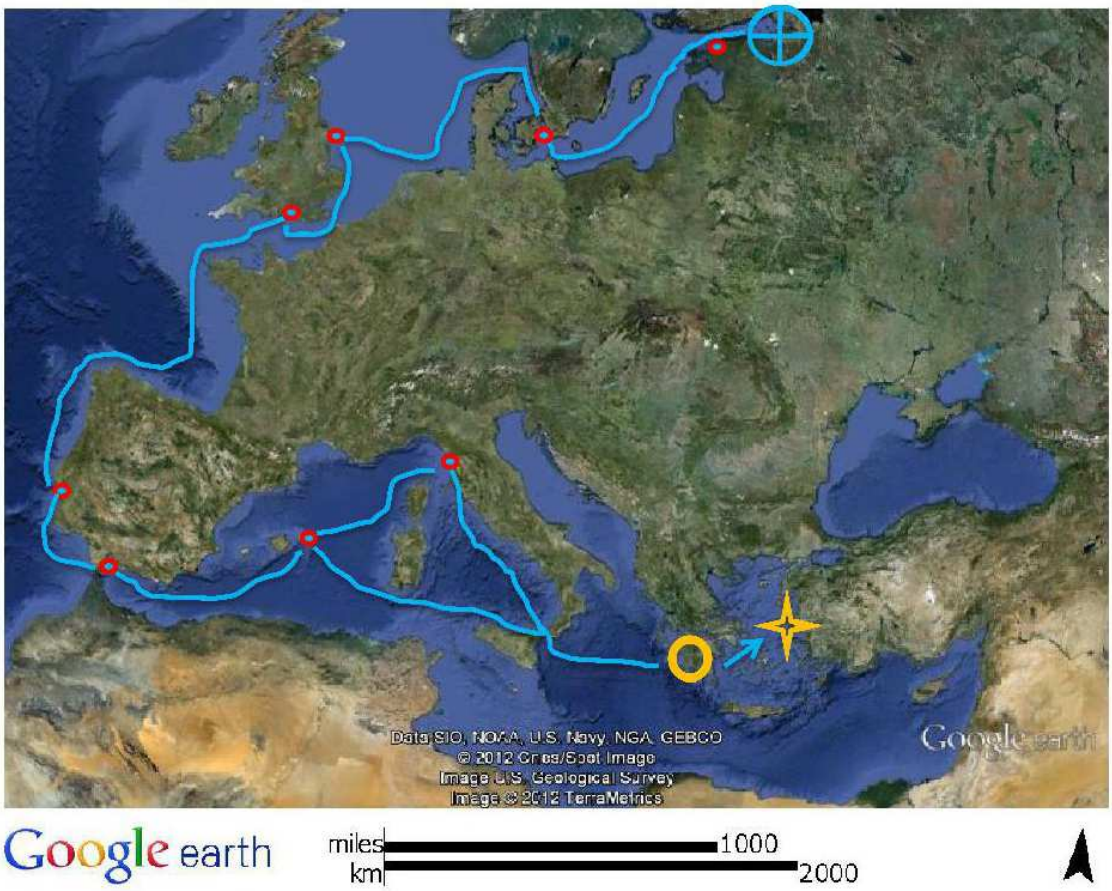
« *Le Capne* [capitaine] *d'un V*[aiss]*eau français, venant de Smirne, a rapporté que se trouvant le 11 de ce mois, près de la Sardaigne, il a rencontré la Seconde division de l'Escadre Russe, composée de 5 V[aiss]eaux de ligne de 80 à 60 Canons, 3 frégates & 7 Bâtiments de Transport, faisant route à l'Est. Il est probable, que ces Navires joindront ceux, qui sont en Morée* [1557]».

L'Empire russe dépêche en tout dans le bassin méditerranéen trois escadres entre 1769 et 1774, et nous avons mis en évidence le fait que, de l'autre côté du Bosphore, les chantiers navals russes pontiques s'activent au cours de cette période[1558]. La suite, nous l'avons évoquée plus tôt : la victoire navale russe de Tchesmé le 6 juillet 1770, bataille au cours de

[1553] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, *op. cit.*, p. 6.
[1554] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 141.
[1555] C'est au cours de ce périple entre les Baléares et Livourne que le navire de ligne russe *Trois Hiérarques*, la frégate *Nadiejda Blagopoloutchia* et le navire *Potchtalion* feront une halte en baie de Villefranche. Voir plus loin la section consacrée au déploiement de la marine russe à Villefranche.
[1556] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 141.
[1557] AS, Correspondance des consuls suédois en France, « Diplomatica Gallica », SE/RA/2105, vol. 509 : 1763-1771, lettre du consul de Suède H.I. Fölsch au ministre des Affaires étrangères, 18 mai 1770.
[1558] Voir dans le chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous Catherine II et Paul Ier.

laquelle l'escadre russe détruit totalement la flotte ottomane[1559]. Nous avons représenté le périple de l'escadre russe sur la carte ci-dessous :

Expédition de l'Archipel, 1769-1770



: Cronstadt, base navale russe de la flotte de la Baltique
: Étapes (Reval, Copenhague, Hull, Portsmouth, Lisbonne, Gibraltar, Port Mahon, Livourne)
: Route maritime empruntée par les navires russes
: Bataille navale de Tchesmé (6 juillet 1770)
: Morée, objectif de l'expédition

Carte réalisée par nos soins.

Plus que l'issue de cette expédition, c'est son déroulement qui nous interpelle ici. Le retour d'expérience de la campagne méditerranéenne navale de la Russie en 1769-1770 est en effet fructueux. Tout d'abord, sans l'appui logistique fourni par les Britanniques, les Portugais

[1559] Voir dans l'étude préliminaire la section consacrée à l'expansion russe vers les « mers chaudes ».

et les Italiens, les navires russes et leur équipage ne seraient probablement jamais arrivés à leur destination finale, la Morée, où alors ils le seraient mais dans un état qui leur aurait probablement interdit de combattre avec des chances de succès. La croisière a été longue, plus de 4 600 milles marins, et a duré presque un an. L'impératrice prend rapidement conscience que, plus que jamais, toute présence navale russe dans le bassin méditerranéen est directement conditionnée par l'existence de points de relâche, sinon d'une base navale, où les navires pourraient subir des réparations et être ravitaillés et où les hommes seraient soignés. Cette préoccupation émerge rapidement, alors même que la Russie est en pleine campagne navale méditerranéenne. Catherine II oriente sa quête de points d'appui potentiel pour sa flotte vers les îles d'abord. La Corse puis Malte constituent des options intéressantes pour l'impératrice qui fait des ouvertures en direction de Pascal Paoli à qui elle s'adresse. Elle écrit ainsi aux « *Vaillants corses, défenseurs de la patrie et de la liberté, et particulièrement au général Paoli* [1560]». Catherine II sollicite également l'assistance des Chevaliers de Malte comme le laisse entendre le consul suédois en poste à Marseille lorsqu'il écrit au printemps 1770:

« *Il se dit encore rien icy de l'Escadre Russe qui est dans ces mers, ceux qui les ont rencontres, ou Vu ces Vaisseau de relâche, confirment qu'ils sont tous mal armés, & qu'ils ne Sont pas bien commandés, plusieurs ont été aussi mal traité, par les mauvais temps ; ainsi on ne compte pas qu'ils causeront grand mal aux Turcs ; un bâtiment venu de Malte a apporté à ce qu'on débite, la nouvelle, que le Grand Maitre à fait assembler le Conseil pour délibérer, sur la demande que l'Impératrice de Russie a fait, d'assister son Escadre, & de faire joindre les navires de la Religion, à l'Escadre russe pour courir sur les Turcs. Le résultat de ce Conseil doit avoir été, que par les Traités, fait entre la Religion & les Puissances ses alliées, il est défendu aux Maltois, d'agir contre les Turcs dans les mers du Levant ; que l'Isle de Malte ne peut fournir ni vivres ni Mariniers, aux Russes, n'en ayant pas assez pour leur propre besoin, et quand les navires russes seroient contraints de relâcher à l'Isle, on leur procureroit tous les secours possibles qui pourroient leurs être nécessaires* [1561]».

[1560] Citée par Michel Heller, *in Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 612. Ces ouvertures se prolongent par la suite lors des guerres contre-révolutionnaires menées par les puissances coalisées contre Napoléon en Méditerranée. Sur l'activité contre-révolutionnaire russe en Corse, voir Francis Pomponi, « La Corse sous la signe de la Contre-révolution (1797-1800) », *Etudes corses*, n° 27, 14e année, 1986, pp. 45-116.
[1561] AS, Correspondance des consuls suédois en France, « Diplomatica Gallica », SE/RA/2105, vol. 509 : 1763-1771, lettre du consul de Suède H.I. Fölsch au ministre des Affaires étrangères, 19 mars 1770.

Ces tentatives restent néanmoins vaines, et la flotte russe en Méditerranée ne peut compter pour relâcher et se ravitailler que sur les conquêtes russes, temporaires, dans l'Archipel, comme à Navarin et Patras.

Lors de la signature du traité de paix de 1774, la diplomatie française, alliée des Turcs, s'assure que les velléités russes de disposer d'une base navale en Méditerranée ne se réalisent pas. L'article 17 du traité de paix stipule en effet très clairement que « *la Russie rend à la Sublime Porte toutes les îles l'Archipel qui sont en sa possession* [1562]». Ce traité satisfait également les Britanniques qui se méfient d'une puissance russe trop influente dans les affaires ottomanes : l'implantation permanente d'une flotte russe en Méditerranée ne peut, à terme, que gêner les intérêts britanniques. Dès 1772, alors que la guerre fait encore rage en Méditerranée orientale et que la Grande-Bretagne est engagée de façon larvée aux côtés de la Russie, Londres manifeste déjà une méfiance certaine vis-à-vis des ambitions russes. Tandis que les négociations de paix commencent le 20 novembre 1770 à Bucarest, Paris et Londres s'entendent sur le fait que la Russie ne doit pas posséder une seule île en Méditerranée comme le suggère cet extrait d'une lettre adressée par la cour de St-James le 11 décembre 1772 à l'ambassadeur britannique en France :

"*I must further inform you, that the Count de Guines told me formally, that he was desired by the Duke d'Aiguillon to remind me of a solemn Declaration which had been made to the Court of France in the King's name; that we would never consent to the Russians obtaining at the Peace an Island by way of deposit in the Archipelago*[1563]".

Si les chancelleries britanniques et françaises s'inquiètent de l'accroissement de l'influence russe en Méditerranée à travers notamment l'implantation d'une présence navale durable, c'est qu'en 1772, l'escadre russe déployée en Méditerranée s'est considérablement renforcée. Sur les 32 navires de lignes (de 66 à 100 canons) dont dispose alors la Russie en mer Baltique, 14 sont déployés en Méditerranée. Il convient de rajouter 5 frégates (de 24 à 46 canons) sur les 15 en service dans la flotte de guerre russe, 3 corvettes de 18 canons, 3 bombardes et 5 pinques. La Russie entretient donc en Méditerranée une flotte de 30 bâtiments

[1562] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 16: opérations russes en Méditerranée, flotte russe, 1770-1788, *Extrait du traité de paix entre la Russie et la Porte ottoman*, 10 juillet 1774, [P04927].
[1563] NAK, Records assembled by the State Paper Office, including papers of the Secretaries of State up to 1782, SP 78/286: Secretaries of State, State Papers Foreign, France, 1772, lettre du secrétaire d'Etat britannique à l'ambassadeur de Grande-Bretagne en France, 11 décembre 1772, f. 222.

sur les 81 dont elle dispose, soit plus d'un tiers de ses effectifs navals en 1772, et réalise à quel point une base navale en Méditerranée lui serait précieuse[1564].

Lors de la guerre russo-turque de 1787-1792, l'Impératrice souhaite de nouveau envoyer une flotte de guerre dans le bassin méditerranéen afin d'exercer une pression de revers sur les Turcs. Elle doit cependant abandonner cette idée car non seulement la guerre se déroule aussi dans le Nord et empêche le déploiement de la flotte de la Baltique en Méditerranée, mais les finances de l'Empire ne peuvent supporter le coût d'une telle expédition. Néanmoins, les Russes n'abandonnent pas le théâtre naval méditerranéen où ils mettent en place une stratégie asymétrique. Ils financent ainsi une flottille commandée par un capitaine grec, Lambros Katzones, qui est passé au service de la Russie en 1770[1565]. Dès l'été 1789, le capitaine grec et sa flottille financée par Saint-Pétersbourg quittent Venise pour harceler les navires de commerce turcs : il s'agit alors de la première forme de course russe en Méditerranée. Par ailleurs, comme nous l'avons démontré au cours du chapitre précédent, l'activité des chantiers navals russes augmente considérablement entre la seconde moitié des années 1780 et le début des années 1790. La guerre russo-turque est donc synonyme d'accroissement du volume de production des chantiers navals russes en mer Noire[1566].

L'épisode méditerranéen des guerres napoléoniennes, et la lutte des Etats coalisés contre la diffusion des idéaux de la Révolution française allaient favoriser l'émergence d'un véritable « moment naval russe » en Méditerranée. La Russie de Paul Ier prend en effet la tête de la Seconde coalition dès 1799. L'empereur russe est alors le Grand Maître de l'Ordre de Malte depuis son élection le 9 novembre 1798. La fascination du tsar pour l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem constitue alors l'un des principaux vecteurs d'intérêts russes en Méditerranée. Nous l'avons évoqué, Malte avait déjà attiré l'attention de Catherine II, mais pour des considérations bien plus stratégiques. Toutefois, les premiers contacts entre Saint-Pétersbourg et Malte remontent à Pierre le Grand qui, à la recherche d'une alliance de revers contre l'empire ottoman, sollicite les Chevaliers dès 1697 par l'entremise du comte Boris Cheremetiev. La très mauvaise situation financière de l'Ordre, la fascination de Paul Ier pour les idéaux de chevalerie dont il pense l'Ordre porteur et la prise de Malte par Napoléon en 1797 conduisent à l'élection du tsar comme Grand Maître de l'Ordre au mois de novembre

[1564] AN, Fonds Marine, série B, Service général, MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères, Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793, *Etat de la Marine de Russie en 1772*.
[1565] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, p. 13. Toutefois, cette guerre supplétive russe ne dure guère longtemps car le capitaine grec est rapidement arrêté par les Autrichiens.
[1566] Voir dans le chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous Catherine II et Paul Ier.

1798[1567]. Par ailleurs, les négociations avec La Porte au sujet de la conclusion d'une alliance anti-française aboutissent le 23 décembre 1798 à la signature d'un traité. Aux termes des articles 2, 3 et 4, la flotte de guerre russe reçoit du Sultan le droit de franchir les Détroits *dans les deux sens* durant toute durée du conflit. La Russie en outre s'engage à ne pas remettre en question la souveraineté turque sur les Détroits. Afin de ne pas se compromettre vis-à-vis des Britanniques, les Turcs, par l'article 12, accordent le droit de libre navigation aux navires de commerce anglais en mer Noire[1568]. Pour Londres, l'autorisation de libre circulation de la flotte de guerre russe entre la mer Noire et la Méditerranée venait alimenter des inquiétudes déjà vives après l'élection de Paul Ier à la tête de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem. Or ces inquiétudes, les Britanniques ne sont pas les seuls à les nourrir. Dans un rapport daté du 5 janvier 1801 intitulé *Coup d'œil sur l'état politique de la Russie*, un militaire français, le capitaine Caillard, écrit à propos de la Marine russe :

« *Depuis qu'elle a obtenu pour ses escadres le passage libre du Bosphore, la sphère d'activité de sa force maritime sur la mer Noire s'étend prodigieusement en la mettant en contact avec les puissances de la Méditerranée. L'exemple tout récent d'un ou deux bâtiments sortis de Cronstadt et arrivés dans la Méditerranée et se joignant à l'amiral Ouchakov pour rentrer avec lui dans les ports de la Crimée offre, dans cet espèce de tour du monde, un fait extrêmement remarquable et propre à faire pressentir ce que peut devenir la marine russe un jour* [1569]».

[1567] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, pp. 34-46.
[1568] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *Annuaire français des relations internationales*, vol. VIII, mars 2008, p. 742.
[1569] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 32: 1800-1813, *Coup d'œil sur l'état politique de la Russie*, par le capitaine Caillard, 5 janvier 1801, ff. 274-275.

Le militaire fait ici allusion aux activités de la Marine russe en Méditerranée qui débutent dès le début de l'année 1799, et qui voient les navires russes réaliser plusieurs types d'opérations navales : blocus, débarquement de troupes, bombardement, traque de navires ennemis… C'est au cours de cette période, depuis 1798, jusqu'à la rupture entre Saint-Pétersbourg et Constantinople en 1806, que la flotte de guerre russe apprend et pratique la Méditerranée : elle jouit d'une formidable liberté de manœuvre que lui confère l'accord turco-russe sur les Détroits signé fin décembre 1798, ce qui la rapproche considérablement de ses bases logistiques pontiques. La flotte russe commandée par l'amiral Ouchakov[1570] quitte Sébastopol le 13 août 1798 et se rend à Constantinople : elle est composée de 6 navires de ligne, 8 frégates, de 3 bricks, dispose d'une puissance de feu de 746 canons et emmène une force de 7 132 hommes. Elle se joint à la flotte turque composée de 4 navires de ligne, 6 frégates, 4 corvettes, 14 canonnières qui emmènent près de 6 000 hommes[1571]. Le 20 septembre 1798, la flotte turco-russe quitte les Dardanelles et met le cap sur les îles Ioniennes[1572] occupées et récupérées par Napoléon aux termes du traité de Campoformio en juin 1797. Un premier débarquement de troupes est opéré sur l'île de Zante au mois d'octobre, puis les navires turco-russes mettent le cap sur la Morée, puis sur Céphalonie. La flotte turco-russe entame enfin le 20 novembre le siège de la forteresse de Corfou où stationne une garnison française qui se rend le 3 mars suivant. Ce succès rend méfiant les Britanniques, et plus particulièrement le commandant en chef des forces navales anglaise en Méditerranée, l'amiral Nelson qui déclarait déjà au mois d'octobre 1798, alors que l'amiral Ouchakov avait à peine quitté Sébastopol :

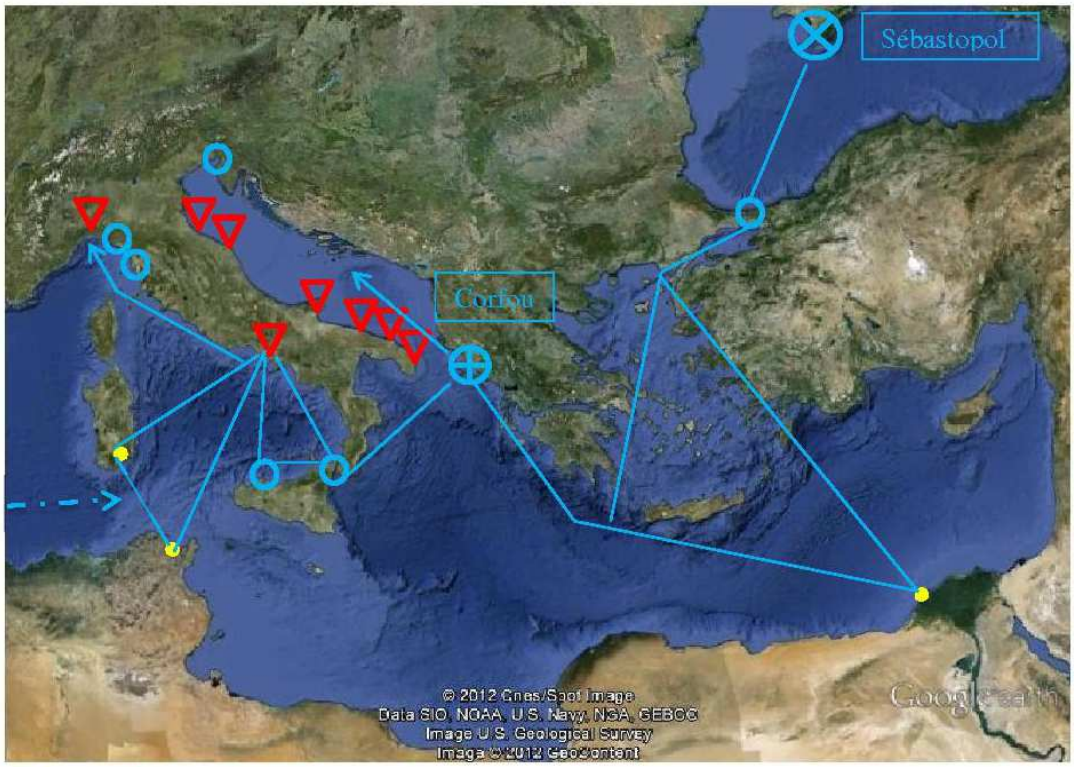
[1570] Fiodor Fiodorovitch Ouchakov (1744-1817), voir portrait ci-dessus. Source : site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Histoire de la flotte », art. « Ouchakov ».
[1571] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 214.
[1572] Il s'agit d'une chaîne de sept îles : Corfou, Céphalonie, Zante, Leucate, Ithaque, Paxoi et Cythère.

"*Malta, Corfu, and those Islands are my object after Egypt, and therefore I hope that the Russian fleet will be kept in the East; for if they establish themselves in the Mediterranean, it will be a bad thorn in the side of the Porte*[1573]".

Le pressentiment de Nelson quant à l'établissement de la Russie dans les Balkans s'est avéré juste. Une fois reprise aux Français, la citadelle navale de Corfou devient la base logistique de la Marine de guerre russe en Méditerranée orientale. Depuis Corfou, les navires russes déploient leurs activités vers la mer Adriatique et la péninsule italienne où ils opèrent contre les Français (voir carte ci-dessous). Les objectif de la Marine russe sont alors les suivants : favoriser l'installation d'un nouveau pouvoir sur les îles Ioniennes, éradiquer la présence des corsaires en mer Adriatique, contribuer au retour sur son trône du roi de Naples et enfin, établir un détachement naval, qui, en avec des navires britanniques, établira une croisière entre l'île de Candie et l'Egypte[1574]. Pour ce qui est des aspects politiques de la mission navale russe, la Russie établit un protectorat sur les îles Ioniennes, dénommé la République des Sept îles, dans la mesure où la garnison russe laissée par l'amiral Ouchakov à Corfou est la seule garante du maintien de l'ordre et de la sécurité en l'absence d'un véritable pouvoir civil ionien apte à diriger politiquement les îles[1575]. La carte suivant résume les zones où opèrent les navires russes au cours de l'année 1799 :

[1573] Nelson, cité par Sir Nicholas Harris Nicholas, *The Dispaches and Letters of Vice Amiral Lord Viscount Nelson*, London, 1845, repris par Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, p. 87.
[1574] Владимир. Д. Овчинников, *Святой адмирал Ушаков (1745—1817). Историческое повествование о земном пути святого праведного воина*, Москва, Олма-Пресс, 2003 (Vladimir D. Ovtchinikov, *Saint amiral Ouchakov (1745-1817). Récits historiques de la route terrestre du saint guerrier vertueux*, Moscou, Olma Presse, 2003), p. 283.
[1575] La République des Sept îles est placée sous la suzeraineté de l'Empire ottoman, mais reste sous la protection de l'Empire russe. Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, p. 104.

Opérations de la Marine russe depuis Corfou en mer Adriatique et autour de la péninsule italienne (1798-1800)



Carte réalisée par nos soins à partir des données disponibles dans Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, *op. cit.*, pp. 105-132 ; Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, pp. 226-238 ; Владимир Д. Овчинников, *Святой адмирал Ушаков (1745—1817). Историческое повествование о земном пути святого праведного воина* (Vladimir D. Ovtchinikov, *Saint amiral Ouchakov (1745-1817). Récits historiques de la route terrestre du saint guerrier vertueux*), *op. cit.*, pp. 267-310.

Les opérations amphibies russes sont menées en renfort des opérations menées par le corps d'armée russe dirigé par le maréchal Alexandre Souvorov qui évolue sur le continent. Suite à ces opérations, la flotte russe est maîtresse de la mer Adriatique et des côtes italiennes

dès le mois d'octobre 1799. Son rayon d'action s'étend jusqu'à Gênes où l'escadre du vice-amiral Poustochkine exerce un blocus entre septembre et décembre 1799[1576], et même au-delà puisque le brick russe *Saint Alexandre* débarque fin avril 1799 à Toulon les soldats français faits prisonniers à Corfou.

Les navires russes avaient auparavant déjà fréquenté les côtes égyptiennes ; un détachement de navires, les frégates *Notre Dame de Kazan* et *Michel*, avaient en effet opéré une jonction avec l'escadre britannique à Alexandrie au mois d'octobre 1798 avant de mettre le cap sur l'Archipel. Néanmoins, la mise en place d'une croisière anglo-russe[1577] qui évolue depuis les côtes du Machrek jusqu'à celles de la Tripolitaine, afin de prévenir tout mouvement de navires français, offre aux marins russes l'opportunité de se familiariser avec une région qu'ils ne connaissent que trop partiellement. Pour autant, l'intérêt porté par la Russie pour le Levant ne date pas du règne de Catherine II. Dès l'époque médiévale, pèlerins et marchands russes établissent des relations avec la Terre Sainte. L'envoi d'escadres russes en Méditerranée permet également à l'Empire russe de resserrer ses liens avec l'Egypte : en 1771-1772, Saint-Pétersbourg appuie ainsi les aspirations égyptiennes à plus d'autonomie vis-à-vis de la Porte en lui apportant une aide militaire. Cette assistance favorise ainsi la victoire d'Ali Bey le Grand sur l'armée turque d'Hassan Pasha[1578]. C'est toutefois le traité de Kutchuk-Kaïnardji qui renforce l'influence russe en faisant de la Russie la protectrice officielle de la communauté chrétienne orthodoxe de l'Empire ottoman.

Toutefois, cette position de force apparente repose sur la possession des infrastructures navales de Corfou, et sur l'existence du cordon logistique qui relie cette dernière place à la mer Noire et aux ports militaires russes. L'utilisation de la forteresse navale de Corfou est vitale pour la Marine russe : elle la dispense de long et fastidieux allers retours entre le bassin oriental de la Méditerranée et la mer Noire. Les ports militaires de la mer Noire alimentent en renforts matériels et humains la flotte russe en Méditerranée, et Corfou s'érige ainsi en véritable plateforme logistique où les navires russes peuvent non seulement relâcher, mais surtout bénéficier de réparations. Ainsi, une fois l'hiver 1799-1800 arrivé, les navires de ligne *Zacharie et Elisabeth*, *Saint Paul* et *Saint Pierre*, ainsi que la frégate *l'Impétueux*, y entrent tous en carénage[1579]. Toutefois, Saint-Pétersbourg est consciente du fait que le succès de la Marine russe repose sur l'existence de la totale liberté de circulation à travers les Détroits

[1576] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 236.
[1577] Le navire de ligne *Isidore* et la frégate *Impétueux* croisent ainsi dans cette zone au cours du printemps 1800. *Ibid*.
[1578] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit.*, p. 49.
[1579] Les navires subissent ainsi des réparations entre le mois de janvier et de juillet 1800.

turcs et, que si cette liberté venait à disparaître, toute l'escadre méditerranéenne russe se retrouverait coupée de ses bases arrières pontiques. Aussi, la diplomatie russe se montre sensible aux ouvertures faites par le royaume de Sardaigne qui, à la fin de l'année 1799, envoie une ambassade à Saint-Pétersbourg afin d'y gagner le soutien de la Russie contre l'Autriche. En février 1800, un projet d'alliance entre les deux maisons voit le jour : le texte inclut une clause qui stipule que tous les navires russes auront pleinement accès aux ports Sardes[1580]. Même si le projet n'aboutit pas, les Sardes craignant de trop se compromettre vis-à-vis des Autrichiens, il n'en demeure pas moins que ce projet d'alliance démontre encore une fois, après la Corse, Malte et l'Archipel, que l'Empire russe souhaite implanter directement sa flotte de guerre au cœur du bassin méditerranéen.

L'amiral Ouchakov est par ailleurs au fait d'un autre élément : l'usure de ses bâtiments. Les navires de guerre russe déployés en Méditerranée ont besoin, en ce début d'année 1800, de sérieuses réparations et les installations de Corfou ne peuvent accueillir tous les navires russes qui doivent donc regagner leur base de la mer Noire. Aussi, au mois de juillet 1800, le gros de la flotte russe a quitté la Méditerranée, ne laissant derrière elle que trois bâtiments en carénage à Corfou. Parallèlement, les chantiers navals pontiques redoublent d'effort pour augmenter le nombre de navires mis en service, comme nous l'avons démontré dans la partie précédente, ce qui tend à conforter l'idée que Paul Ier entendait maintenir une présence navale russe en Méditerranée dès lors que l'état de sa flotte le lui permettrait. La prise de Malte par les Britanniques en septembre 1800 provoque le retrait du tsar de la seconde coalition.

Tandis que Paul Ier avait fait de l'île de Malte et du titre de Grand Maître l'une des clefs de son engagement dans les affaires méditerranéennes, son successeur, Alexandre Ier, s'empresse de refuser le titre de Grand Maître dès son accession au trône en 1801[1581]. Au début des années 1800, l'activité navale russe, sans pour autant disparaître, s'atténue considérablement comparativement à ce qu'elle fut sous le règne, pourtant bref, de Paul Ier. La présence navale russe prend la forme de visites portuaires régulières, dont Corfou demeure encore l'épicentre : entre le retrait de l'escadre russe au mois de juillet 1800 et la reprise des hostilités avec la France en 1805, le port accueille régulièrement des bricks et des frégates

[1580] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, pp. 113-114.
[1581] *Ibid*., p. 161.

russes, mais plus aucun navires de ligne[1582]. Les bâtiments russes qui fréquentent alors Corfou sont souvent en transit dans la mesure où ils assurent la présence navale de la Russie en Méditerranée orientale en mettant en œuvre une croisière dans l'Archipel. Par ailleurs, ils se rendent également dans d'autres ports méditerranéens : Brindisi (visité par 3 frégates[1583] à l'hiver 1801), Venise (en 1804 et 1805), ou encore Naples en 1804. Les visites des navires russes se font donc beaucoup plus sporadiques et traduisent un recentrage de l'activité navale russe sur la zone de l'Archipel au cours des années 1801-1804. Pour les Russes, cette présence doit servir à matérialiser la protection de la République des Sept îles ainsi qu'à protéger leur commerce pontique qui, à la faveur de l'assouplissement des règles de franchissement des Détroits, s'est considérablement accru depuis la fin des années 1790[1584]. La reprise des hostilités avec la France entre 1805 et 1807 donne lieu à de nouvelles opérations russes dans l'Adriatique avec toujours pour base logistique le port de Corfou.

[1582] A l'automne/hiver 1800, la frégate *Navarin* et le brick *Saint Alexandre* font ainsi halte à Corfou. A l'été 1801, c'est au tour de la frégate *Nicolas de la mer Blanche* de s'y arrêter. En 1802, les frégates *Michel* et *Nazareth* séjournent également à Corfou. En 1803, ce sont les frégates *Jean Chrysostome* et *Grégoire le Grand d'Arménie* qui mouillent à Corfou. Enfin, en 1804, peu avant que le débarquement de troupes russes ne commencent, le brick russe *Bonasorte* et les frégates *Nicolas de la mer Blanche* et *le Vigoureux* font une halte dans le port. Source: base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

[1583] Il s'agit des frégates *Notre-Dame de Kazan*, *Navarin*, *Descente du Saint-Esprit.*

[1584] La part de la valeur du commerce de la mer Noire dans le commerce extérieur russe passe ainsi de 5,5% en 1802 à près de 12,9% en 1805. Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, *op. cit.*, pp. 177-178.

Russes et Ottomans signent une nouvelle alliance en 1805 au terme de laquelle la Russie se voit renouveler le droit de franchissement des détroits dans les deux sens pour ses navires de guerre. Toutefois, ce texte va même plus loin et instaure une forme de cogestion russo-turque sur les Détroits[1585]. Auparavant, l'amiral Greig avait quitté Cronstadt au mois d'octobre 1804 à la tête d'une escadre de 2 navires de ligne et de 2 frégates, et était arrivé à Corfou en janvier 1805. Les navires russes prennent la route de Naples pour y débarquer leur infanterie. Un an plus tard, en janvier 1806, ce premier détachement est rejoint par l'escadre du vice-amiral Seniavine[1586] qui quitte également Cronstadt avec sous son commandement 5 navires de lignes, 1 frégate et 2 bricks. Les forces navales russes en Méditerranée, qui résultent de la jonction des deux escadres, s'élèvent alors à 11 vaisseaux de ligne, 7 frégates, 7 bricks, 1 goélette, 2 navires de transports de troupes et 12 canonnières, qui mettent en tout en œuvre près de 1 154 pièces de canons et embarquent 8 000 hommes[1587]. L'escadre méditerranéenne russe est alors bien plus puissante que celle déployée au cours des années 1798-1800 dans la mesure où elle bénéficie d'un commandement désormais expérimenté, qui connaît mieux les eaux du bassin oriental de la Méditerranée, et surtout, la flotte russe ne craint désormais plus l'apparition de la flotte française qui a été détruite à Trafalgar. Les opérations navales russes reprennent en mer Adriatique, cette fois du côté de la Dalmatie : des troupes russes sont débarquées à Kotor au mois de juin 1806 par le navire de ligne *Saint Michel*, tandis qu'un blocus est exercé sur Raguse dès le mois de mars. Au mois de juin suivant, la cité subit un raid alors que des troupes russes sont débarquées à Makarska. Enfin, tout au long de l'année 1806, la Marine russe réalise des évolutions au large d'Herceg Novi. Toutefois, l'activité russe en Méditerranée inquiète de plus en plus la Porte qui craint de perdre définitivement le contrôle des Détroits : le 24 juin 1806, elle en ferme l'accès aux

[1585] Selon l'article 7 du traité : « *Les deux parties contractantes, étant convenues de la fermeture de la mer Noire, que toute tentative d'une puissance quelconque de la violer sera considérée comme un acte d'hostilité contre elles. En conséquence, elles s'engagent à s'opposer par toutes leurs forces navales à l'entrée dans cette mer de tout bâtiment de guerre étranger et de tout navire chargé de munitions de guerre* », Georges Wassamy, *La Convention des détroits*, Paris, Pedone, 1937, p. 29. Cité par Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 742.

[1586] Dmitri Nicolaïevitch Seniavine (1763-1831) est un amiral de la Marine imperiale russe. Voir portrait ci-dessous. Source : site officiel de la Marine russe (http://flot.com/history/io3.htm).

[1587] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 256.

bâtiments russes, et déclare la guerre à Saint-Pétersbourg au mois de janvier 1807[1588]. Les craintes nourries en son temps par l'amiral Ouchakov se réalisent alors : la flotte russe se retrouve non seulement coupée de ses précieux approvisionnements pontiques, mais elle est désormais prisonnière en Méditerranée, éloignée de sa base la plus proche qui redevient Cronstadt. La déclaration de guerre de la Turquie pousse la Russie dans le camp de l'Angleterre qui dépêche son escadre vers les Détroits pour y opérer une jonction avec celle du vice-amiral Seniavine. A défaut de pouvoir forcer le passage des Dardanelles, la flotte anglo-russe entame son blocus afin d'affamer Constantinople, tandis que « de l'autre côté », la flotte russe de la mer Noire fait de même. La stratégie du vice-amiral russe fonctionne, et le 22 mai 1807, une flotte turque tente, en vain, de rompre le blocus[1589].

La conclusion de la guerre franco-russe à Tilsit, le 9 juillet 1807, porte un coup fatal à l'escadre méditerranéenne russe. Désormais en guerre contre l'Angleterre et la Turquie, les deux seules routes qui la conduisent à ses bases, celle de Cronstadt et celle de Sébastopol, lui sont interdites. Les navires russes sont contraints de se replier vers des ports neutres comme celui de Trieste, tandis que les troupes russes sont évacuées vers la Russie à travers l'Autriche. Les ports de Trieste et de Lisbonne deviennent dès 1808 des refuges, temporaires, pour l'escadre russe piégée en Méditerranée. Ainsi, au mois de février 1808, ce ne sont pas moins de 10 navires russes qui jettent l'ancre dans le port de Lisbonne, dont 8 navires de ligne de 68 à 82 canons, comprenant celui du vice-amiral Seniavine, et 2 frégates. Les Russes ont envoyé vers l'Atlantique les navires de leur escadre méditerranéenne qui se trouvent dans le meilleur état : le rapport adressé par le chancelier du consulat de France à Lisbonne, Magendie, relate leur bon état ou la nécessité de réaliser de légères réparations sur quelques-uns d'entre eux[1590]. Ceci prouve que le vice-amiral Seniavine souhaitait tenter de regagner la base navale de Cronstadt en emmenant avec lui les meilleurs bâtiments de son escadre : il est intercepté avec ses navires peu après Lisbonne par les Britanniques. Les équipages regagnent les ports russes de la Baltique en 1813[1591]. L'Empire russe laisse d'autres navires en Méditerranée, ceux qui se trouvent dans un mauvais état, et qui ne peuvent par conséquent tenter cette sortie désespérée dans l'Atlantique. L'île d'Elbe accueille ainsi 2 navires de ligne, le *Moscou* et le *Saint-Pierre*. Toutefois, c'est à Trieste que l'on trouve la plus grande

[1588] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 742.
[1589] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 280.
[1590] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 5 : Russie, mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), mer Noire, constructions de navires en Russie (1808), renseignements sur la marine russe depuis 1804, *Vaisseaux russes à Lisbonne (suivant l'état adressé par M. Magendie le 5 février 1808).*
[1591] Norman E. Saul, *Russia and the Mediterranean (1797-1807), op. cit.*, p. 222.

concentration de vaisseaux russes en attente de leur sort en 1808. Après l'évacuation des marins et des troupes, la Marine russe laisse à Trieste 14 bâtiments, dont 4 vaisseaux de lignes de 66 à 84 canons, 2 frégates, 5 transports de troupes et 3 bricks. Le mauvais état de ces navires leurs empêche d'envisager toute croisière de longue durée. Enfin, la frégate *Michel*, qui trouve refuge dans un premier temps à Herceg Novi, met ensuite le cap sur Venise. La cité des Doges accueille également des navires russes : le navire de ligne *Saint-Paraskeva* et le brick *Buonasorte* s'y réfugient également en attendant des temps meilleurs. Les Russes envisagent par ailleurs d'envoyer 7 des 12 navires mouillés Trieste afin de les y vendre[1592]. Ce sont donc près d'une trentaine de navires qui composaient son escadre méditerranéenne que la Russie perd à la fin des années 1800 en Méditerranée. Prisonniers du bassin méditerranéen, ne pouvant compter sur aucune base navale et coupés de leurs bases pontiques et baltes, les navires russes sont de plus traqués par les vaisseaux britanniques dans l'Atlantique et dans les eaux méditerranéennes.

***

Depuis l'envoi de la première escadre méditerranéenne par Catherine II en 1769, celle commandée par le comte Orlov et ses supplétifs britanniques, jusqu'à la fin tragique de l'escadre du vice-amiral Seniavine à l'été 1807, la présence navale russe dans le bassin méditerranéen n'aura fait que s'accroître. Essentiellement concentrée dans le bassin oriental de la Méditerranée, l'activité navale russe gravite autour de points d'intérêts comme Malte et Corfou. L'un fascine Paul Ier, l'autre, vital, permet à la Marine russe d'opérer dans l'Archipel, en mer Adriatique et jusqu'en mer Tyrrhénienne sans craindre de trop étirer ses lignes de communications. La mer Noire devient alors l'atelier de l'escadre méditerranéenne russe, fournissant à travers la route reliant Corfou à Sébastopol, le matériel et les hommes nécessaires à la mise en œuvre de la présence navale russe en Méditerranée. Sébastopol devient alors la base navale naturelle la plus proche pour l'escadre russe, les chantiers pontiques fournissant de nouveaux navires et réparant les plus volumineux. L'activité navale russe culmine en 1798-1800 et encore en 1806, deux « moments navals » russes en Méditerranée, au cours desquels, s'il n'est pas question de guerre d'escadre, la flotte russe se rend néanmoins maîtresse de la mer Adriatique et porte « *le fer et le feu sur les rives de la*

[1592] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 5 : Russie, mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), mer Noire, constructions de navires en Russie (1808), renseignements sur la marine russe depuis 1804, *Vaisseaux russes à Lisbonne (suivant l'état adressé par M. Magendie le 5 février 1808).*

Grèce dans les îles de l'Archipel [1593]». La Marine russe se livre alors à de nombreux types d'opérations : blocus, bombardements, opérations amphibies, traque des corsaires…alors même que moins de trente ans auparavant, elle n'avait pas envoyé un seul navire en Méditerranée et que ses marins connaissaient mal cette mer.

Toutefois, si l'activité de la flotte de guerre russe en Méditerranée paraît si développée entre la fin des années 1790 et 1807, il convient d'en souligner les limites. Tout d'abord, cette activité, toute intense et victorieuse qu'elle soit, au moins jusqu'en 1806, la Marine russe ne peut la mettre en œuvre que grâce à la jouissance de la facilité navale de Corfou qu'elle transforme en annexe de la flotte de la mer Noire. Corfou devient la plateforme logistique de la Marine russe en Méditerranée en étant alimenté par les ports russes pontiques. Ceci nous conduit à évoquer un second point : l'éloignement de la flotte russe de ses bases. La liberté totale de passage à travers les Détroits accordée par la Porte à la flotte russe a joué un rôle crucial : sans cette liberté, même la possession de Corfou n'aurait probablement pas suffi à maintenir un tel niveau d'activité opérationnelle de la part des vaisseaux russes. L'appui de puissances étrangères qui lui fournissent une aide logistique s'est également avéré vital pour l'escadre méditerranéenne russe. Sans l'ouverture des ports britanniques en 1769-1770, et sans ceux du Royaume de Naples en 1798-1800, la présence navale russe en Méditerranée aurait été considérablement compromise. En outre, même si les Britanniques tolèrent l'accroissement de la présence navale russe en Méditerranée dans la mesure où ils en ont besoin afin de lutter contre Napoléon, ils s'en méfient également. L'attitude de Nelson à cet égard illustre les limites de la coopération navale anglo-russe en Méditerranée. Une Russie trop forte en Méditerranée menace en effet les intérêts britanniques à travers le risque de destruction de l'Empire ottoman qu'elle engendrerait. Enfin, troisième limite, l'impossibilité pour la Russie d'acquérir au cours de la période 1798-1807 une seule facilité navale durable. Alors même que la France était affaiblie en Méditerranée, que la Marine anglaise, après Trafalgar, avait besoin de répit, et que la Russie était auréolée des victoires italiennes, la diplomatie russe a été incapable d'obtenir, ou de gagner, la jouissance sur le long terme d'une base navale au cœur de la Méditerranée. L'utilisation de Corfou était de fait beaucoup trop étroitement liée à l'existence de la libre circulation à travers les Détroits, et en ce sens, on ne peut parler de véritable « Gibraltar russe ». Les ouvertures réalisées par la diplomatie pétersbourgeoise en Corse, à Malte et même en Sardaigne, si elles n'ont pas abouti, ont

[1593] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 11 : Guerres russo-turques, escadre russe en Méditerranée, 1764 – 1774, *Observations sur la guerre actuelle entre la Russie et la Turquie*, 1769-1770.

néanmoins démontré une chose : la Russie s'intéresse fortement aux îles méditerranéennes, depuis l'Archipel et Corfou, jusqu'aux îles du bassin occidental.

- **La présence navale russe en Méditerranée dans la première moitié du XIXe siècle : vers une présence permanente de la flotte russe dans les eaux méditerranéennes**

Après la conclusion de la paix de Tilsit, et jusqu'à la fin des guerres napoléoniennes, l'essentiel de l'activité navale russe se concentre en mer Baltique. Le théâtre méditerranéen, après l'abandon forcé de la flotte du vice-amiral Seniavine, devient secondaire pour la Marine russe qui n'a ni les moyens de forcer les Détroits turcs, ni la capacité à renvoyer une force navale depuis la Baltique : elle s'exposerait à la Royal Navy et dégarnirait dangereusement le théâtre naval balte. En outre, d'autres théâtres attirent l'attention de la Russie : la mer Caspienne, où l'Empire russe se bat contre la Perse entre 1805 et 1813 ; l'Antarctique, où elle dépêche une expédition entre 1819 et 1821, ou encore le Pacifique où elle commence à réaliser les premières évolutions navales du côté du Kamtchatka dès le début des années 1820[1594]. Nous avons démontré lors du chapitre précédent que, si le budget consacré à la Marine russe est en augmentation, même après la fin des guerres napoléoniennes, la production des chantiers navals tend en revanche à diminuer tout au long du règne d'Alexandre Ier[1595]. Il s'agit là des répercussions « industrielles » de cette forme de désengagement de la politique navale de puissance méditerranéenne de la Russie après 1815.

Ce sont les affaires grecques qui rappellent à la Russie la nécessité de conserver une activité navale crédible en Méditerranée. Lorsque Nicolas Ier arrive sur le trône en 1825, il oriente sa diplomatie en faveur de la résolution du « problème grec ». Dès le mois d'avril 1826, un accord est signé entre Londres et Saint-Pétersbourg : l'Angleterre sert de médiatrice dans la résolution des tensions entre Grecs et Ottomans avec pour objectif l'obtention d'une autonomie substantielle pour les Hellènes. Par ailleurs, en cas de guerre russo-turque, l'Angleterre se range du côté russe[1596]. Dès l'apparition des premières tensions entre la Porte et Saint-Pétersbourg, les Russes dépêchent en Méditerranée depuis la Baltique une escadre commandée par le vice-amiral Heyden et composée de 3 navires de ligne de 74 canons, de 3

[1594] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, pp. 316-321.
[1595] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous Alexandre Ier.
[1596] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 731.

frégates, d'une corvette et de 3 bricks[1597]. L'escadre quitte Cronstadt le 10 juin 1827 et, empruntant la même route que celle envoyée par Catherine II en Méditerranée plus d'un demi-siècle auparavant, fait une étape logistique à Portsmouth. Après une halte à Palerme puis à Messine, l'escadre russe arrive dans les environs de Zante le 1 octobre[1598]. La Turquie se retrouve de plus en plus isolée diplomatiquement : au mois de juillet 1827, Français, Russes et Anglais signent une alliance dont l'objectif est de pacifier la situation en Orient. Cette alliance est le prélude à la destruction de la flotte turco-égyptienne le 20 novembre 1827en baie de Navarin qui est suivie par la déclaration de guerre de la Turquie à la Russie au mois de décembre suivant. Cette période de la fin de la seconde moitié des années 1802 correspond à une reprise de l'activité au sein des chantiers navals russes : dès 1828, le nombre de navires mis à l'eau est en augmentation, on passe de 1 unité en 1827 à 4 en 1828 et 6 en 1829, preuve que le complexe militaro-industriel russe est apte à répondre à la demande du tsar[1599].

Suite à la déclaration de guerre du Sultan, Nicolas Ier engage les hostilités au mois d'avril 1828. Tandis que les troupes russes franchissent le Danube et convergent également depuis le Caucase vers l'Empire ottoman, le tsar souhaite également se servir des possibilités offertes par le théâtre méditerranéen. L'escadre méditerranéenne russe opère dans un premier temps depuis Malte avant de se rapprocher de l'Archipel en s'implantant à Nauplie et sur l'île de Poros[1600]. Rappelons que l'installation des Russes à Poros a été considérablement facilitée par l'absence d'une flotte ottomane puisque cette dernière a été détruite quelques mois auparavant à Navarin. A partir des installations à Poros, les navires russes opèrent un blocus de la Morée concentré autour de Navarin, Coron, Meudon et Kalamata. Une nouvelle escadre commandée par l'amiral Ricordi et destinée à opérer en Méditerranée est armée à Cronstadt au mois de juin 1828 : elle est composée de 4 vaisseaux de ligne de 64 à 84 canons, de 3 frégates de 48 canons et d'un brick[1601]. L'escadre de l'amiral Ricordi doit assister celle du

[1597] Un vaisseau de ligne supplémentaire de 84 canons, le Gangout, devait également prendre part à l'expédition, mais il a d'abord dû subir des réparations avant de rejoindre les autres navires. De même, une frégate et un brick supplémentaires devaient partir pour la Méditerranée, mais étant donné leur état trop mauvais, ils ont été démolis. La Russie comptait donc dépêcher en tout 13 bâtiments, mais n'a pu en envoyer au final que 10. Voir MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 35 : Marine russe, 1789-1828, *Etat des forces navales de l'Empire de Russie dans la Méditerranée, 1827-1828*, ff. 211-212.

[1598] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit*., p. 325.

[1599] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous le règne de Nicolas Ier.

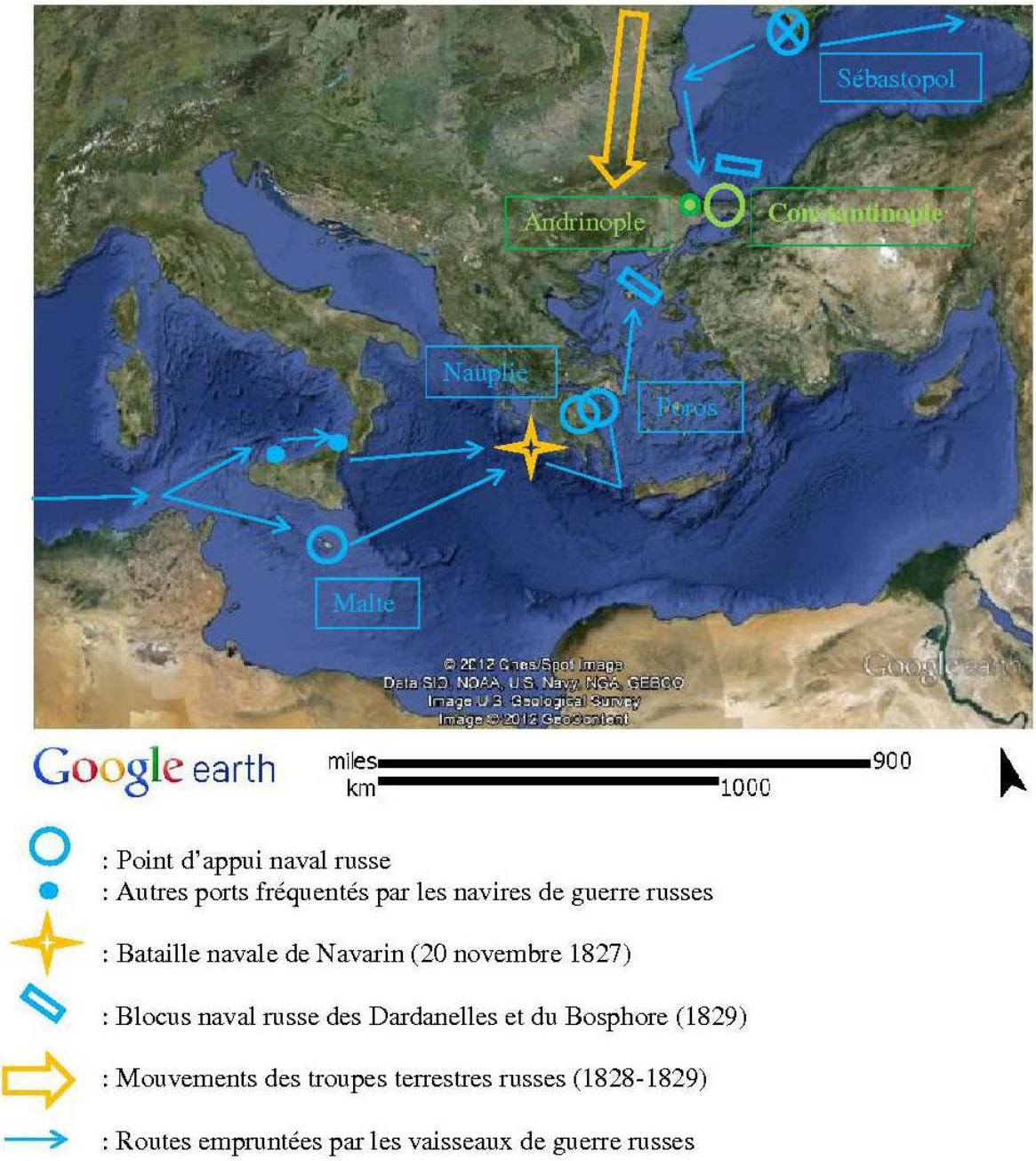
[1600] Les Russes y érigent notamment des casernes et des magasins. Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit*., p. 331.

[1601] A l'origine, cette escadre quitte Cronstadt avec un vaisseau de ligne et une frégate supplémentaire, mais leur mauvais état les empêche de poursuivre le voyage au-delà d'Elseneur. Voir MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 35 : Marine russe, 1789-1828, *Etat des forces navales de l'Empire de Russie dans la Méditerranée, 1827-1828*, f. 212.

vice-amiral Heyden dans ses opérations autour de la Morée. A l'automne, l'escadre méditerranéenne russe est renforcée par une flottille composée d'un vaisseau de ligne de 74 canons, d'une frégate et de deux bricks supplémentaires, portant ainsi à 12 le nombre de vaisseaux de guerre russes déployés en 1828 depuis la Baltique en Méditerranée, et à près de 25 le nombre de navires russes opérant en Méditerranée à la fin de l'année 1828. En 1829, les plans de guerre russes en Méditerranée orientale évoluent : l'escadre russe reçoit l'ordre d'exercer un blocus sur les Dardanelles[1602]. La combinaison des opérations sur le Danube, dans le Caucase et le blocus exercé par les navires russes sur les Dardanelles asphyxient Constantinople et provoquent ainsi la cessation des hostilités et la signature de la paix d'Andrinople le 14 septembre 1829.

[1602] Le blocus s'avère efficace. Les Russes saisissent par exemple à Smyrne près de 150 navires de commerce arrivés d'Egypte pour ravitailler Constantinople. Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 332.

Opérations de la Marine russe dans l'Archipel (1827-1829)



Carte réalisée par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire ; Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, pp. 322-334.

Jamais les troupes terrestres russes ne se sont arrêtées si près de Tsarograd, à peine à quelques dizaines de kilomètres, avec une escadre russe croisant juste à l'entrée des Dardanelles. Toutefois, si les gains accordés par le traité de paix sont significatifs pour la Russie en mer Noire (îles du delta danubien, littoral caucasien pontique jusqu'à Poti), la diplomatie russe n'obtient une fois de plus rien en Méditerranée qui puisse servir à

l'implantation pérenne d'une flotte de guerre. L'Empire russe obtient néanmoins une plus grande liberté de passage à travers les Détroits pour ses navires de commerce dans la mesure où ces derniers n'ont plus à subir de contrôles lors du franchissement du Bosphore[1603]. Au lendemain de la signature de la paix, le désengagement naval russe est progressif : l'escadre lève bien le blocus des Dardanelles, mais elle se replie dans un premier temps sur ses bases de Poros et Nauplie au début de l'année 1830. En outre, ce retrait n'est pas complet car la Russie entend désormais maintenir une présence navale réduite mais durable. Une première partie de l'escadre regagne la mer Baltique à l'été 1830, puis un détachement supplémentaire quitte les eaux méditerranéennes en 1831. Enfin, en 1833, la Russie ne maintient plus que deux bricks dans l'Archipel[1604]. Au cours des années 1830-1833, les missions de l'escadre russe en Méditerranée se résument essentiellement à assurer une présence navale permanente et à effectuer des croisières dans le bassin oriental de la Méditerranée. La zone de compétence de l'escadre russe couvre l'ensemble de la Méditerranée orientale, depuis la mer Adriatique jusqu'aux côtes du Machrek. Le port de Trieste reçoit par exemple la visite de la frégate *Anna* au mois d'août 1832 tandis que les côtes syriennes redécouvrent le pavillon de guerre russe au printemps et à l'été 1832. Le brick *Paris* pousse même sa croisière jusqu'au large de l'Egypte. Jusqu'en 1833, ces bâtiments ne peuvent compter que sur le soutien logistique des points d'appui navals russes en Méditerranée (Poros et Nauplie), avant que ne s'ouvre de nouveau la route des Détroits. L'accentuation de la présence navale russe en Méditerranée orientale va de pair avec le renforcement du maillage consulaire au Machrek : au cours des années 1830, les postes consulaires russes s'ouvrent ainsi à Alep, Lattaquié, Beyrouth, Sidon et à Port-Saïd, et relaient l'influence russe au Levant, notamment auprès de la communauté chrétienne orthodoxe dont la Russie s'érige en protectrice[1605].

A la fin de l'année 1832, une armée égyptienne commandée par Ibrahim, le fils du Sultan Mehmet Ali, marche sur Constantinople. Face au double refus des Français et des Britanniques qui ne souhaitent pas lui apporter de l'aide, la Porte n'a d'autre choix que de se tourner vers Nicolas Ier pour lui demander son assistance. Les Russes se trouvent directement impliqués dans le contentieux turco-égyptien en avril 1833, lorsque survient un accrochage entre une frégate russe en mission d'escorte de bâtiments de commerce turcs, et des navires de guerre égyptiens. Le bâtiment russe, fortement endommagé par l'attaque égyptienne, parvient néanmoins à s'extirper de l'Archipel et à regagner Constantinople où il est admis en

[1603] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 743.
[1604] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 334.
[1605] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit.*, p. 12 et p. 32.

réparation au bassin de l'Arsenal, ce qui témoigne du degré avancé de coopération navale entre la Russie et la Turquie[1606]. Le 8 juillet 1833, Russes et Ottomans signent le traité d'Unkiar-Skelessi aux termes duquel les Turcs s'engagent à fermer pour une durée de huit années le franchissement des Détroits à tout navire de guerre étranger, laissant également la possibilité à la Marine de guerre russe de circuler librement dans les deux sens entre la mer Noire et la Méditerranée[1607]. Rapidement, les navires de guerre russes parviennent à circuler également dans le sens Méditerranée-mer Noire dès l'été 1833 : le consul de France en poste à Odessa informe ainsi le duc de Broglie, ministre des Affaires étrangères, de l'arrivé du vice-amiral Ricordi dès le mois d'août 1833[1608]. Plus tard, à l'automne 1833, c'est au tour de 2 frégates russes appartenant à l'escadre méditerranéenne de franchir le Bosphore pour gagner la mer Noire[1609]. Une fois la menace égyptienne écartée par un important dispositif militaire russe, près de 5 000 soldats débarqués et stationnés près de Constantinople entre juin et juillet 1833, la flotte russe conserve jusqu'en 1841 son avantage juridique conféré par le traité d'Unkiar-Skelessi malgré les protestations de Londres et Paris auprès de la Porte[1610].

En 1841, l'Empire russe ne parvient pas à obtenir la prorogation ou le renouvellement de la clause navale de l'accord de 1833, et appuie alors un règlement en faveur de la fermeture pure et simple des Détroits à tout navire de guerre. Ce retour à l'ancienne règle est adopté le 13 juillet 1841 lors de la Convention de Londres. Tout bâtiment de guerre étranger est interdit de franchir les Détroits en temps de paix, principe que la France, la Grande-Bretagne, la Russie, l'Autriche et la Prusse s'engagent formellement à respecter[1611]. Il s'agit du premier texte juridique qui instaure une forme de règlement international de la question des Détroits qui, d'affaire turco-ottomane depuis 1453 était devenue une question russo-ottomane à partir de 1798. Affaiblie, la Porte est obligée d'impliquer les puissances maritimes occidentales, la Prusse et l'Autriche, dans le règlement de la question afin de ne pas être contrainte à une issue qu'elle ne souhaite pas. De leurs côtés, les puissances occidentales voient là une opportunité de mettre un point d'arrêt à l'expansion de l'influence russe dans le bassin oriental de la Méditerranée, influence consacrée par le traité russo-ottoman de 1833.

[1606] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 1: Odessa, Riga, 1830-1833, lettre du consul de France à Odessa au duc de Broglie, 5 avril 1833, f. 293.
[1607] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 743 ; Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op.cit.*, p. 354.
[1608] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettres du consul de France à Odessa au duc de Broglie, 9 et 16 août 1833, ff. 61-62
[1609] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au duc de Broglie, 4 octobre 1833, f. 96.
[1610] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op.cit.*, pp. 735-736.
[1611] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 743.

Au cours des années 1830, les navires de guerre russes circulent ainsi librement entre la mer Noire et la mer Méditerranée, et continuent de concentrer l'essentiel de leurs activités autour de l'Archipel qui demeure alors le centre de gravité des intérêts méditerranéens de la Russie. D'autres ports méditerranéens découvrent ou redécouvrent le pavillon de guerre des tsars à l'occasion de visites effectuées par les vaisseaux russes : Livourne par exemple reçoit dès 1839 la visite de la corvette *Iphigénie*. La Sicile retient l'intérêt de la Russie. En 1844, la famille de Nicolas Ier s'y repose tandis que l'année suivante, les corvettes *Andromaque* et *Ménélas* relâchent à Palerme. Enfin, au printemps 1846, la même corvette *Ménélas* entame un tour du bassin occidental de la Méditerranée qui la mène à Toulon, Gibraltar, Lisbonne et Alger. Aussi, si l'activité navale russe diminue au cours des années 1840, elle ne disparaît pour autant pas totalement, et tend même à s'intensifier dès les années 1830 en mer Noire, dans le contexte de la conquête du Caucase.

***

Au lendemain des guerres napoléoniennes qui l'avaient vu se saisir du théâtre naval méditerranéen, la présence et l'activité de la flotte de guerre russe en Méditerranée tendent à s'atténuer. La Marine russe découvre et pratique d'autres espaces marins (mer Caspienne, océan Pacifique, Antarctique) car la fermeture des Détroits continue d'handicaper la circulation des navires de guerre russe depuis la mer Noire. La guerre russo-turque de 1828-1829 vient rappeler à la Russie que, loin de constituer un théâtre d'opérations secondaire, la Méditerranée constitue une région essentielle pour la victoire de sa politique balkanique. La combinaison des opérations menées par les troupes et les navires russes en mer Noire et l'envoi depuis la Baltique d'escadres dans le bassin oriental de la Méditerranée assurent à l'Empire russe une victoire qui le mène presque sous les murs de Constantinople, ravivant ainsi un peu plus la flamme du Projet grec pétrovien repris plus tard par Catherine II. Le traité de 1833 assure plus tard une liberté de mouvement total des navires de guerre russes entre le bassin pontique et la Méditerranée avant que la Convention de Londres ne vienne interdire de nouveau les Détroits aux pavillons de guerre étrangers. Dès lors, la présence navale russe demeure permanente bien qu'assurée par de petite unités comme des corvettes ou des bricks.

Si la présence navale russe en Méditerranée a été relancée dès la fin des années 1820 pour ne plus jamais disparaître jusqu'à la veille de la guerre de Crimée, elle n'a toutefois pu s'affirmer une fois de plus qu'à la faveur de circonstances diplomatiques très favorables. L'alliance anglo-franco-russe de 1827 a contribué à mettre à la disposition de la Russie les

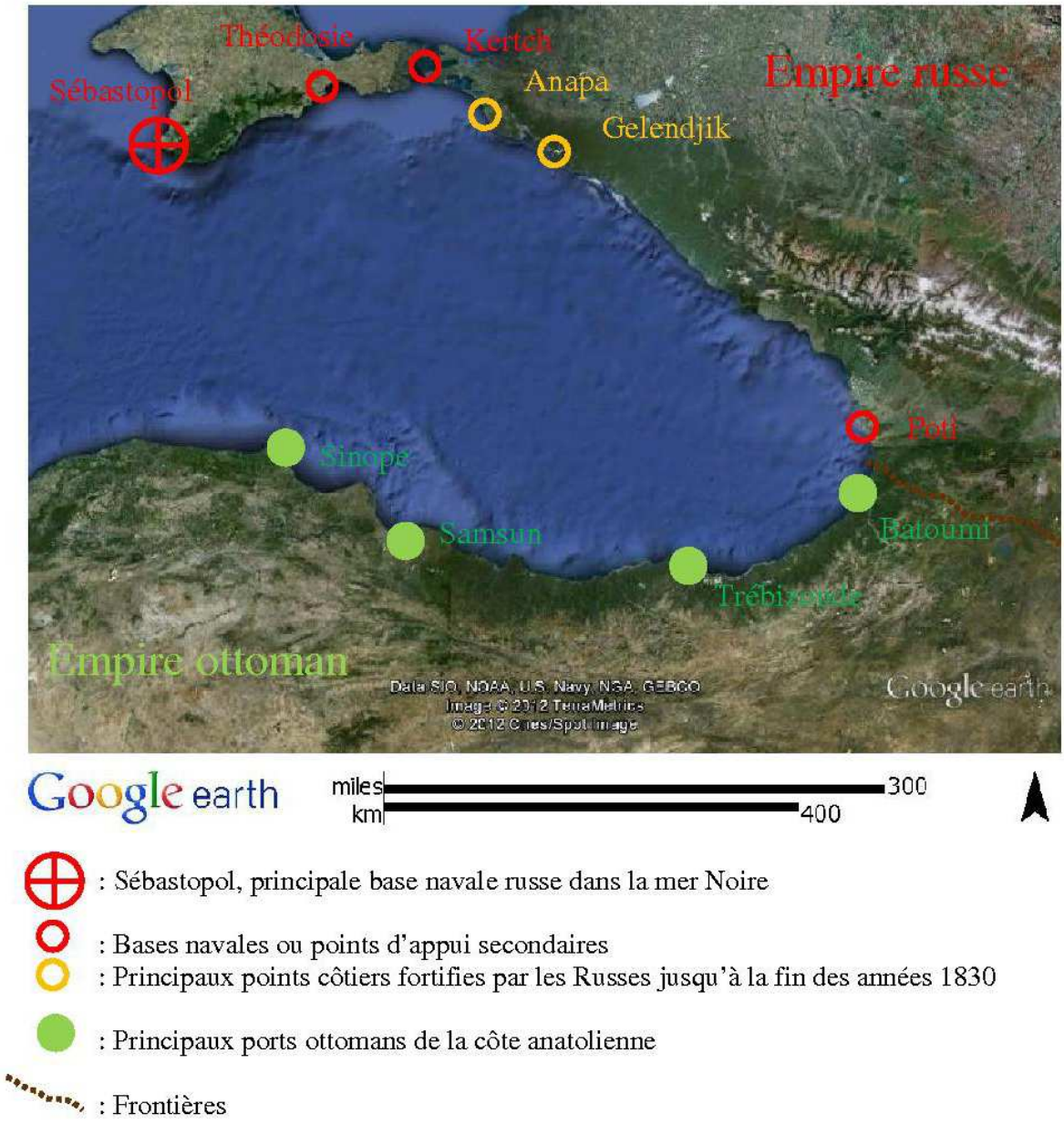
ports britanniques (Portsmouth, Malte) essentiels pour le ravitaillement des escadres, tout en accordant une totale liberté de manœuvre aux vaisseaux russes dans les eaux méditerranéennes. Par ailleurs, d'une manière générale, l'activité navale russe en Méditerranée tend à diminuer tout au long de la première moitié du XIXe siècle. Cette diminution est à mettre en parallèle avec l'activité des chantiers navals russes qui tend elle aussi à diminuer tout au long du règne de Nicolas Ier, confirmant ainsi une tendance déjà amorcée sous le règne d'Alexandre Ier comme nous l'avons démontré[1612].

Au terme de cette période, l'analyse de l'activité navale russe dans le bassin méditerranéen a permis de mettre en évidence l'importance stratégique de deux zones pour la Marine russe : l'Archipel, où elle a implanté temporairement ses bases logistiques, et le Sud de la péninsule italienne avec la Sicile, qui représente une zone de transit obligatoire vers le bassin oriental de la Méditerranée qui concentre depuis la fin du XVIIIe siècle toute l'attention d'une Russie qui souhaite accroître son influence en Méditerranée.

[1612] Voir au chapitre précédent l'activité des chantiers navals russes sous le règne d'Alexandre Ier et de Nicolas Ier.

2) L'expression pontique d'un *Command of the Sea* offensif : la flotte russe de la mer Noire dans les campagnes caucasiennes (années 1830-1840)

Le Caucase occidental et les principaux points d'appui et bases navales russes



Carte réalisée par nos soins.

L'intérêt porté par la Russie pour son flanc Sud, et plus particulièrement pour le Caucase, est une constante dans l'histoire du pays, comme la guerre russo-géorgienne d'août 2008 est encore venue le démontrer. Cet intérêt surgit dès le XVIe siècle, lorsque la Moscovie entame une progression vers le Sud : dans les années 1550, elle est ainsi en guerre contre les khanats de Kazan (conquis en 1552), d'Astrakhan (conquis en 1554)[1613] et de Crimée. Plus

[1613] Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, p. 164.

tard, Pierre le Grand poursuit l'expansion en direction du Caucase en livrant une première guerre à la Turquie en 1695. L'objectif de cette campagne est la forteresse d'Azov, et au-delà, le rêve d'établir une route directe vers l'Inde et ses richesses. A la fin de son règne, en 1722-1723, il entre également en campagne contre la Perse et lance des expéditions en direction de Derbent et de Bakou qui permettent à l'Empire russe de prendre pied sur les rivages occidentaux et méridionaux de la mer Caspienne. Néanmoins, il faut attendre le règne de Catherine II (1762-1796) pour voir la Russie s'installer durablement sur la rive Nord de la mer Noire, et disposer de bases solides sur les contreforts Nord du Caucase. Les tsars envisagent dès lors de parachever cette entreprise d'expansion au détriment de l'Empire ottoman en s'implantant solidement en Transcaucasie[1614]. En ce sens, le rattachement de la Géorgie en 1801 fournit à l'Empire russe une tête de pont au cœur du Caucase, à partir de laquelle il est possible d'envisager des campagnes en direction de la Turquie, de la Perse, et au-delà, vers les possessions britanniques des Indes.

L'extension de l'Empire russe dans le Caucase (1800-1878)

Les deux régions cerclées de rouge représentent la Circassie (à gauche) et le Daghestan (à droite) où la Russie a rencontré le plus de difficultés à asseoir sa domination. Source : http://samuraev.narod.ru/maps/m004.htm

[1614] La Transcaucasie correspond au Caucase du Sud. Cette région est composée de l'actuelle Géorgie, de l'Arménie et de l'Azrbaïdjan, et couvre une superficie d'environ 186 000 km².

Dès la fin des guerres napoléoniennes en 1815, Alexandre Ier poursuit la conquête du Caucase débutée dès la fin du XVIIIe siècle. Deux principaux objectifs guident ces campagnes. Un objectif stratégique d'abord à travers la consolidation des frontières de l'Empire et la sécurisation de son flanc méridional face à la menace constante que représente l'Empire ottoman et les peuples des montagnes qui effectuent encore des raids dans l'Empire russe à la fin du XVIIIe siècle. Dans une lettre qu'il adresse en 1796 au ministre de la Marine, le commandant Barré, qui a voyagé dans le Caucase occidental, décrit l'insécurité qui caractérise cette région :

« *Les Lesghis* (…) [sont des] *habitants du Caucase et [sont] animés d'une haine éternelle contre les Russes qu'ils font enlever même dans la chaîne des forts du Kuban. En 1786, ils taillèrent en pièce un régiment d'infanterie* [1615]».

En plus d'un objectif sécuritaire, l'empereur poursuit également un objectif économique et commercial, avec l'acquisition puis la maitrise d'un débouché direct sur la Perse qui doivent conduire à établir une route commerciale entre cette dernière et la mer Noire. Cette route permettrait ainsi à la Russie de s'ériger en intermédiaire direct dans les échanges commerciaux entre la Méditerranée et l'Orient via les ports russes de la mer Noire. Pour ce faire, l'Empire russe entend mettre en œuvre dès la seconde moitié des années 1830 une politique de colonisation des terres conquises. Un projet de colonisation de la côte Abkhaze est d'ailleurs projeté par le gouvernement russe comme le laisse entendre le consul de France en poste à Odessa :

« *Le projet est de faire venir de Suisse des colons pour les établir sur un point encore indéterminé de la côte d'Abkhazie.* […] *Ce ne sont cependant pas exclusivement des Suisses qu'on prendra pour colons, on admettra des sujets de toutes les autres puissances, mais seulement avec l'assentiment des autorités russes.*

La colonie sera administrée par un conseil colonial dont les membres seront élus par les colons.

Les colons reconnaîtront la souveraineté de l'Empereur, mais c'est à peu près à cela que se bornera leur sujétion. Ils ne paieront aucun impôt, ils seront exempts de tout service

[1615] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB7, Marines étrangères (1698-1939), BB7 5 : Russie, mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), Copie d'une lettre du commandant Barré pour le ministre de la Marine, 26 septembre 1796.

militaire, pourront librement exercer toute espèce d'industrie, faire le commerce sans payer de patente et sans être assujetis à d'autres réglements que ceux établis par le conseil colonial.

[…]

La Russie se chargera de tous les frais de voyage depuis la Suisse jusqu'au lieu de destination.

A leur arrivée, chaque famille doit trouver une habitation toute prête, avec les premiers ustensiles d'agriculture et une paire de bœufs ; elle recevra des vivres nécessaires à sa consommation pendant un an[1616] ».

Les moyens mobilisés par la Russie pour se rendre maîtresse du Caucase sont considérables et témoignent des ambitions qu'elle nourrit pour cette région : en 1844, l'Etat-major impérial russe dispose de 150 000 hommes placés sous le commandement du comte Mikhaïl Semionovitch Vorontsov[1617], et déployés dans le Caucase, dont 50 000 sont directement impliqués dans les combats avec ceux que les Russes dénomment les « Montagnards »[1618], c'est-à-dire des ressortissants des peuples caucasiens qui s'opposent à la conquête russe. La stratégie du commandement russe dans le Caucase consiste en la conquête progressive de positions qui permettent l'implantation de forts dans lesquels sont déployés des garnisons afin de tenir les territoires conquis. En plus des moyens terrestres, l'Etat-major russe mobilise des moyens navals en mettant à contribution la flotte de la mer Noire sur les côtes du Caucase occidental. Les campagnes russes dans le Caucase durent jusqu'en 1859 pour le Caucase oriental (Tchétchénie, Daghestan), et 1864 pour le Caucase occidental (Circassie, ou Tcherkestan), la limite entre ces deux régions étant matérialisée par la route militaire de Géorgie qui relie Stavropol à Tiflis (Tbilissi).

C'est donc le Caucase occidental qui semble avoir posé le plus de difficultés aux Russes alors même qu'ils disposaient de l'outil naval pour appuyer les opérations terrestres. Les ambitions du tsar se portent sur la maîtrise des côtes qui se situent entre Gelendjik et Poti, soit 237 milles marins[1619]. Il s'agit d'une région côtière particulièrement hostile, qui n'offre pratiquement aucun mouillage sûr, et constituée d'un littoral montagneux et très boisé. Parmi les nombreux peuples qui habitent dans le Caucase occidental, il y en a un en particulier qui

[1616] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 18 juillet 1836, ff. 185-186.
[1617] Mikhaïl Semionovitch Vorontsov (1782-1856) s'est notamment illustré lors des guerres napoléoniennes, et dirige la conquête du Caucase au cours des années 1830 et 1840.
[1618] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire*, *op. cit.*, pp. 738-739.
[1619] Soit environ 450 kilomètres de littoral.

oppose une résistance très forte dès les premières campagnes : il s'agit des Circassiens[1620]. En Circassie, comme ailleurs dans le Caucase, les Russes ont à combattre un ennemi extrêmement mobile, qui agit par coups de main rapides, et refuse toute forme d'engagement frontal. Dans le Caucase occidental, l'armée russe est confrontée dès les années 1820 à une guérilla en montagne qui s'apparente à une guerre coloniale pour laquelle elle n'est pas prête. C'est notamment pour venir à bout de cette résistance circassienne que la flotte russe est mobilisée, et met en œuvre différentes opérations qu'il nous faut dès à présent évoquer.

a) La flotte de la mer Noire et le Caucase occidental

La citadelle navale de Sébastopol est le port militaire le plus proche du théâtre des opérations, et c'est à partir d'elle que s'élancent les unités mobilisées pour les opérations le long des côtes orientales de la mer Noire. L'amirauté russe en Circassie s'est installée à Gelendjik, qui est le point fortifié le plus proche de la zone d'opération à partir duquel les armées russes opèrent dans le Caucase[1621].

Quelle est l'état de cette flotte au cours des campagnes circassiennes ?

La flotte de la mer Noire est alors la deuxième flotte la plus importante de l'Empire russe après celle située dans la mer Baltique. Comme le précise l'attaché militaire français de l'ambassade de France à Saint-Pétersbourg en 1820, « *cette flotte est celle à laquelle le gouvernement russe donne le plus de soins, et celle qui se trouve être constamment la plus forte ou la mieux approvisionnées à cause de la surveillance active* […] *que l'on exerce envers l'Empire ottoman* [1622] ».

Pour l'année 1820, nous disposons d'une première étude laissée par ce même attaché militaire. La marine russe dispose alors en mer Noire de 22 navires de guerre, dont 10 vaisseaux de ligne, 5 frégates et 7 briks, plus un grand nombre de navires de moindre taille. C'est à Kherson que sont construits les vaisseaux de lignes tandis qu'à Nikolaïev sont construits les frégates et les petits bâtiments de guerre. L'immense majorité de ces bâtiments

[1620] Parmi les peuples circassiens, on trouve les Abkhazes, les Abazes, les Adyguéens, les Tcherkesses, les Kabardes.

[1621] Il s'agit du point fortifié côtier le plus méridional qui soit desservi par une route militaire dès la seconde moitié des années 1830. MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 4 : Batoum, Moscou, Odessa, Riga, Saint-Pétersbourg, Tiflis, 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Odessa, 1er juin 1841, f. 4.

[1622] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1040 : renseignements sur les marines étrangères, 1818-1867, *Etat général des forces navales de l'Empire de Russie en 1820.*

est par la suite stationnée à Sébastopol[1623]. En 1823, la flotte est dotée de 17 bataillons de marine qui sont stationnés dans les ports militaires russes de mer Noire : Sébastopol, Kherson et Nikolaïev[1624]. Dix ans plus tard, en 1834, la marine russe dispose en mer Noire de plus de quarante navires de guerre: 12 vaisseaux de lignes, 10 frégates, 3 corvettes, 6 bricks et 14 autres embarcations (pyroscaphe, bombarde etc.). Cependant, il nous faut tenir compte du taux d'indisponibilité de ces bâtiments : environ un tiers de ces unités ne peut prendre la mer car leur mauvais état le leur interdit[1625]. En 1836, on retrouve plus de 45 navires (12 vaisseaux de lignes, 8 frégates, 3 corvettes, 6 bricks, 16 embarcations diverses)[1626]. En 1841, le consul de France à Tbilissi estime à près d'une centaine le nombre de navires de guerre dont dispose en tout la flotte russe en mer Noire[1627].

Grâce à ces « photographies », nous pouvons constater qu'à partir des années 1820 et jusqu'à la veille de la guerre de Crimée, la flotte russe en mer Noire ne cesse de s'accroitre[1628]. Toutefois, il convient de tenir compte du taux d'indisponibilité d'une partie de ses bâtiments. Ce taux s'élève, suivant les années, à environ 30%. Néanmoins, cette flotte demeure la plus puissante en mer Noire et contribue à faire de ce théâtre un « lac russe » car la flotte ottomane, à la veille de la guerre de Crimée, se compose en tout d'une soixantaine d'unités, avec un taux d'indisponibilité proche des 50%[1629]. En outre, cette flotte n'est pas concentrée en mer Noire car elle doit assurer également une présence sur la façade méditerranéenne de l'Asie mineure. Aussi, d'une manière générale en mer Noire, et le long des côtes orientales en particulier, la flotte russe est la maitresse du théâtre maritime, d'autant plus que, selon le traité russo-ottoman d'Unkiar-Skelessi signé le 8 juillet 1833, l'Empire ottoman s'engage pour une durée de 8 ans à fermer les Détroits à tout navire de guerre d'un Etat étranger. En juillet 1841, la Convention de Londres stipule ensuite que les Détroits sont fermés à tout navire de guerre étranger en temps de paix, et qu'il faut l'autorisation du Sultan pour qu'ils puissent les traverser en temps de guerre. Du point de vue juridique, l'Empire

[1623] *Ibid*.
[1624] Du 28e au 44e bataillon. MAE, CADC, Mémoires et Documents, Russie, vol. 29 : Marine russe, 1807-1827, [P18043].
[1625] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au Ministère des Affaires étrangères, 9 octobre 1834, lettre n° 55, ff. 124-127.
[1626] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa au Ministère des Affaires Etrangères, 20 juin 1836, lettre n° 16, f. 179.
[1627] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1 : 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Tiflis, 27 mai 1840, f. 42.
[1628] Voir au chapitre I, l'activité des chantiers navals russes sous les règnes d'Alexandre Ier et de Nicolas Ier.
[1629] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Vincennes, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1040 : renseignements sur les marines étrangères, 1818-1867, *Notes sur la Marine militaire ottomane*, 7 avril 1848.

russe a donc toute liberté pour faire évoluer ses navires en mer Noire sans craindre de voir une escadre hostile y faire irruption.

Les troupes russes engagées dans le Caucase évoluent sur un théâtre d'environ 200 000 km² constitué dans son immense majorité de montagnes dont les sommets dépassent souvent les 5 000 mètre (mont Elbrouz, 5 642 mètres), et descendent rarement sous les 2 000 mètres. Les monts Caucase s'étendent en outre sur une largeur de 1 250 km entre la mer Noire et la Caspienne. L'accessibilité y est fortement limitée : globalement, on ne peut accéder à ce théâtre que par trois chemins : les côtes abkhazes de la mer Noire, les défilés de Darial et le route militaire de Géorgie, et enfin, les côtes de l'actuel Daghestan sur la Caspienne.

Le théâtre sur lequel opère le corps détaché du Caucase, la Circassie, occupe une superficie d'environ 80 000 km², qui est délimité au Nord et à l'Est par le fleuve Kouban, à l'Ouest par la mer Noire, et au Sud, par la Province de Mingrélie, soumise aux Russes depuis le début des années 1800[1630]. Il s'agit d'un terrain essentiellement montagneux, avec des sommets qui dépassent les 3 000 mètres d'altitude. On estime à la fin des années 1820 la population circassienne à plus de 51 000 familles[1631]. On dispose également d'une étude laissé par un médecin britannique en déplacement dans le Caucase qui évalue les Circassiens en 1837 à plus de 500 000 individus[1632].

La zone d'évolution des unités de la flotte russe de la mer Noire correspond aux côtes russes et abkhazes qui se situent globalement entre la cité côtière russe d'Anapa et le port de Batoumi, dans l'Empire ottoman, soit un peu moins de 600 kilomètres de littoral. Ces eaux sont libres de glace tout au long de l'année, contrairement à celles de la mer d'Azov, ou au littoral ukrainien dont les eaux sont glacées en hiver. Il s'agit de côtes très abruptes qui offrent bien peu de possibilités d'abris en cas de tempête, si bien que le mauvais temps y provoque de nombreux naufrages.

Les unités qui opérent le long de ces côtes appareillent depuis Sébastopol. Elles doivent parcourir dans un premier temps plus de 250 nautiques pour rallier Anapa, soit environ 460 kilomètres[1633]. Elles arrivent alors à proximité de leur zone d'opération qui s'étend le long de la côte orientale du bassin de la mer Noire, jusqu'aux environs du port de Batoumi, soit une distance de 237 nautiques, ou près de 440 kilomètres en ligne droite.

[1630] Aujourd'hui, cette région correspond globalement au kraï de Krasnodar élargi à une partie de la Géorgie.

[1631] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38: Caucase, 1836-1856, *Notes sur les Provinces caucasiennes et sur les côtes de la mer Noire*, 7 novembre 1854, [P08314].

[1632] NAK, FO 881/510: Russia & Turkey, Report, Frontiers of Russia and Turkey, and Georgia and Caucasus, (Dr. J. P. Riach and Capt. Stoddart), p. 19.

[1633] Cette distance peut être parcourue en 2 jours à raison d'une vitesse moyenne de 10 nœuds.

b) Les missions remplies par la flotte de la mer Noire au cours des campagnes circassiennes

« *Cette guerre de la Russie contre les populations indépendantes de la Circassie est jusqu'à ce jour peu connue en Europe et cependant elle consomme chaque année vingt à trente mille hommes à cette puissance, sans amener aucun dénouement* ».

MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1 : 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Tiflis, f. 42.

La flotte russe de la mer Noire ne découvre pas le littoral du Caucase lors des campagnes coloniales caucasiennes. Elle a notamment été amenée à opérer dans cette zone lors de la guerre qui l'oppose à Turquie en 1828-1829, au cours de laquelle son action fut décisive pour la prise de la forteresse ottomane d'Anapa, au Sud de la presqu'île de Taman. Cette position côtière turque qui verrouillait l'expansion russe en direction du Caucase, tomba aux mains des Russes au terme d'un blocus maritime de la flotte de la mer Noire, et de l'action combinée d'un corps d'armée débarqué dans les environs du fort par la flotte russe[1634]. Durant les campagnes menées par la Russie en Circassie, la flotte de la mer Noire se voit attribuer deux principales missions : exercer un blocus le long des côtes abkhazes et assurer le soutien logistique des troupes engagées sur le littoral abkhaze. Occasionnellement, elle se livre également à des opérations de tirs contre le littoral afin de couvrir le débarquement ou le retrait de troupes qui y sont engagées.

- **Le blocus des côtes orientales de la mer Noire**

Dès 1836, la province est placée sous l'autorité d'un gouverneur militaire russe. L'Amirauté envoie alors un pyroscaphe escorté par une corvette afin de mener une reconnaissance des côtes orientales de la mer Noire, « *depuis Anapa, jusqu'à l'extrémité du territoire russe, non loin de Trébizonde* [1635] ». Cette mission doit permettre d'établir une cartographie précise des côtes.

La forte résistance opposée par les Circassiens incite le tsar Nicolas Ier à adopter une nouvelle stratégie dès 1838. Désormais, il ne s'agit plus d'aller aux devants des Circassiens,

[1634] La Russie reçut cette position aux termes de la paix signée avec l'Empire ottoman en 1829. Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота*, (Sergeui V. Potrachkiv, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, pp. 338-339.
[1635] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 27 juin 1836, f. 183.

mais d'isoler la Circassie tout entière en exerçant un blocus terrestre et maritime. Au sud, le blocus repose sur la présence de troupes russes dans les provinces soumises et vassalisées de Mingrélie et d'Imirétie. A l'Est, le blocus est assuré par les nombreux forts qui jalonnent la route militaire de Géorgie. Au Nord, la présence d'un puissant corps d'armée, qui quadrille la région de Stavropol, assure l'étanchéité du dispositif. Enfin, à l'Ouest, c'est la ligne de forteresse du littoral abkhaze ainsi que les évolutions des navires russes en mer Noire qui complètent ce schéma. La flotte russe est donc pleinement intégrée à un schéma stratégique qui a pour objectif d'établir un blocus autour de la Circassie en combinant des activités maritimes et terrestres[1636].

[1636] Déjà lors de sa campagne contre les Turcs en 1694, Pierre le Grand avait mesuré tout l'intérêt de combiner des opérations terrestres et navales, ce qui lui avait notamment servi à la prise d'Azov en 1696.

Le dispositif russe d'isolement de la Circassie au cours des années 1830-1840

Google earth miles 400 km 700

: Sébastopol, principale base navale russe en mer Noire

: Bases navales et points d'appui secondaires (T. : Théodosie ; K. : Kertch ; G. : Gelendjik ; P. : Poti)

: Présence d'un corps d'armée russe (Stavropol, Mingrélie et Imirétie)

: Route militaire de Géorgie (fortifiée)

: Ligne de forts côtiers russes

: Zone de déploiement de la flotte de la mer Noire

: Principaux ports ottomans sur la côte anatolienne (Si. : Sinope ; Sa. : Samsun ; Tr. : Trébizonde ; B. : Batoumi)

Carte réalisée par nos soins.

Cette carte illustre l'ensemble du dispositif visant à établir un cordon sanitaire autour de l'Abkhazie. C'est aux escadres de la flotte de la mer Noire que revient la mission d'interdire toute forme d'échange vers ou depuis le littoral situé entre Anapa et Batoumi, voire au-delà, à proximité des côtes turques. Dans les faits, la flotte russe n'hésite pas à opérer jusqu'aux environs de Trébizonde.

- **Les missions logistiques de la flotte dans le bassin pontique**

Les missions stratégiques de la flotte russe en mer Noire sont longtemps restées celles que Pierre le Grand avait assignées à la flottille de la mer d'Azov, prolongées par celles que Catherine II avait ensuite assignées à la Marine russe dans le bassin pontique[1637]. La flotte de la mer Noire devait ainsi protéger les points stratégiques de la Nouvelle-Russie (zone d'Otchakov, Sébastopol, détroit de Kertch) de toute tentative d'actions hostiles ennemies, terrestres ou navales. L'activité navale russe en Méditerranée élargit le spectre des missions attribuées à la flotte de la mer Noire grâce à un désenclavement de sa zone de compétence qui s'agrandit à la Méditerranée tant que les Détroits lui restent ouverts. Le Bosphore et les Dardanelles constituent le second objectif stratégique de la flotte de la mer Noire. Dès la fin du XVIIIe siècle, elle est également conçue pour mettre en œuvre des opérations de débarquement de troupes sur la rive européenne du Bosphore. La flotte de la mer Noire dispose ainsi très tôt d'une forte composante amphibie qui rappelle le rôle stratégique que représente la maîtrise des côtes dans les *Narrow Seas* et les mers enclavées[1638].

Au cours des années 1830-1840, la flotte russe se voit assigner un certain nombre de missions logistiques cruciales pour la survie des troupes engagées sur les côtes orientales de la mer Noire. Premier élément, le ravitaillement des forts russes sur le littoral oriental de la mer Noire. Ce littoral est presque inaccessible par voie de terre durant l'hiver, alors que la route maritime est praticable toute l'année. Les opérations terrestres ont donc lieu entre les mois d'avril et de novembre, et au-delà, jusqu'à la fin de l'hiver, les troupes vivent cantonnées dans leurs forts à partir desquels elles sont censés mettre en œuvre le blocus des côtes depuis la terre. Ces forts érigés par les Russes ne peuvent par conséquent être ravitaillés et appuyés que par voie de mer durant l'hiver, d'autant plus qu'il n'est question d'établir une route militaire reliant Anapa à Gelendjik (soit environ 67 km) qu'à partir de 1836. En 1840, on dénombre près d'une vingtaine de forteresses côtières russes sur le littoral entre Anapa et Soukhoumi, soit un peu plus de 350 km, soit un fort tous les 17 km.

Seconde mission logistique: le débarquement de troupes sur le littoral afin d'y établir ou d'y renforcer des points fortifiés. Les navires de débarquement sont construits dans les

[1637] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота*, (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 357.
[1638] Voir l'étude préliminaire pour la défintion des *Narrow Seas*, et l'influence de cet environnement sur le format d'une flotte qui y est déployée.

chantiers navals de Nikolaïev, puis sont remorqués jusqu'à Sébastopol[1639]. Les opérations de débarquements sont régulièrement mises en œuvre par les Russes au cours des campagnes circassiennes. Au mois de juin 1838, la flotte quitte ainsi Sébastopol et se rend à Taman pour embarquer les troupes du corps expéditionnaire qui y sont concentrées. De là, la flotte longe les côtes abkhazes pour atteindre le lieu du débarquement situé à Mamaï. Quelques jours plus tard, au mois de juillet 1838, les navires embarquent près de 5 000 hommes qu'ils doivent débarquer à Tchapsoukaï[1640]. Deux ans plus tard, au mois de juin 1840, les Russes projettent de nouvelles forces sur les côtes orientales de la mer Noire. Cette fois, ils embarquent plus de 10 000 hommes sur des navires à Théodosie. L'opération semble plus compliquée car le débarquement des troupes doit s'effectuer à deux endroits différents de façon simultanée : à Touapse, et à Chepse. Par ailleurs, les unités débarquées doivent être appuyées par un autre corps expéditionnaire fort de près de 15 000 hommes qui arrivent par une route terrestre, depuis le Kouban : il s'agit de couper en deux la résistance locale. Afin de mieux préparer les troupes qui seront transportées par la mer, l'Etat-major organise une répétition du débarquement à proximité de Théodosie. Lors de ces opérations de débarquement, les troupes russes ne sont pas toujours attendues par l'ennemi, ce qui permet aux soldats de passer assez rapidement à la seconde pahse de leur mission : la fortification des positions perdues précédemment ou la construction de nouveaux points forts :

« *La flotte a embarqué à Théodosie le 10 mai la 13e division et 4 bataillons de la 15e. Le débarquement a eu lieu à Touapse le 12, et s'est effectué sans rencontrer beaucoup d'obstacles. Les Circassiens peu nombreux qu'on voyait dans les montagnes avoisinantes en sont restés spectateurs inactifs, et il n'y a eu qu'un très petit nombre d'hommes tués et blessés par quelques tirailleurs. Les Russes ont repris possession du fort et se sont immédiatement occupés à le reconstruire plus solidement qu'il ne l'était* (…) [1641]».

Les Russes prévoient d'emmener à bord des navires des résineux secs et du goudron afin de mettre feu à la forêt qui sert de sanctuaire aux Circassiens. Les troupes blessées lors des combats pendant le débarquement sont évacuées par les navires vers les hôpitaux situés à

[1639] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 1er mai 1840, f. 302.
[1640] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettres du consul de France en poste à Odessa, 1er juin et 30 juillet 1838, f. 236 et f. 243.
[1641] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France à Odessa, 12 juin 1840, f. 306.

Théodosie et Kertch, en Crimée[1642]. Les moyens mobilisés pour ce débarquement sont si considérables que, dans la lettre qu'il adresse à l'ambassadeur de France à Constantinople, le consul de France à Odessa assure que « *la flotte de la mer Noire se trouve paralysée pour tout l'été, car elle aura assez d'occupation à transporter les troupes sur les différents points du littoral à réoccuper, et à les y protéger par sa présence* [1643] ». Le schéma est donc toujours le même et il se répète à plusieurs reprises lors d'une même campagne: embarquement de troupes en Crimée, puis débarquement des unités sur des points du littoral qui doivent être réoccupés puis fortifiés.

Outre ses navires de guerre, le gouvernement russe recourt à des navires de commerce qu'il nolise afin de ravitailler les forts[1644]. Toutefois, bien que la plupart de ces forts se trouvent à moins d'une journée de navigation de la Crimée et que les Russes soient maîtres de la mer, les conditions de vie des soldats y sont catastrophiques. Les garnisons, généralement entre 100 et 500 hommes selon la taille du fort, sont fortement affaiblies par les maladies, le manque de vivres, les privations diverses et la mauvaise qualité du peu de nourriture disponible. Le manque d'efficacité du ravitaillement maritime, qui est le seul possible en hiver, contribue à affaiblir les garnisons qui, lorsqu'elles sont assaillies par les Circassiens, ne peuvent opposer une résistance efficiente et sont soit éliminées, soit faites prisonnières. D'après le consul de France en poste à Odessa, ce sont près d'un tiers des effectifs déployés dans les forts du littoral abkhaze qui décèdent chaque année[1645]. Le moral des troupes y est également fortement atteint, et les soldats qui partent pour la Circassie se rendent sur le théâtre caucasien sans aucun enthousiame. Le consul de France en poste à Tiflis relate ainsi au ministre des affaires étrangères un échange qu'il a eu à ce sujet avec un officier russe :

« *Votre Excellence ne peut se faire une idée de l'état de démoralisation de l'armée russe qui doit entrer en Circassie, plusieurs officiers s'en sont franchement expliqués devant*

[1642] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4: correspondance avec les postes de Russie, Odessa, 1835-1888, lettre du consul de France à Odessa, 9 juin 1838.
[1643] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4: correspondance avec les postes de Russie, Odessa, 1835-1888, lettre du consul de France à Odessa à l'ambassadeur de France à Constantinople, 1er juin 1840.
[1644] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4: correspondance avec les postes de Russie, Odessa, 1835-1888, lettre du consul de France en poste à Odessa, 7 juillet 1838.
[1645] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, lettre du consul de France en poste à Odessa, 7 juillet 1837, f. 208.

moi, ils se considèrent envoyés à une mort certaine, et n'ont aucune confiance dans le succès de leur armée [1646]».

Autre mission, plus ponctuelle celle-là, les unités de la flotte peuvent être sollicitées pour appuyer avec leur artillerie la défense des forts lorsque les garnisons sont attaquées par les Circassiens. Toutefois, il n'est pas rare qu'elles soient elles-mêmes mises en déroute par des tirs de contre-batterie effectués par les assaillants depuis la côte. Au mois de mai 1841, ces tirs forcent un brick et un vapeur russe mouillés à Gelendjik à se replier sur Sébastopol[1647]. Ce même mois, une frégate doit venir en aide à un brick qui a été pris sous le feu de l'artillerie circassienne et couvrir sa retraite hors de portée des tirs ennemis. Les missions de combat demeurent cependant limitées puisque la flotte russe a la maîtrise du théâtre maritime ; elles se limitent donc à quelques bombardements et de l'appui feu ponctuel dans la mesure où l'ennemi frappe de façon totalement imprévisible.

c) Les limites de l'outil naval lors des campagnes caucasiennes

Malgré la maîtrise des eaux, la flotte russe enregistre des dommages, voire ponctuellement des pertes, et l'Empire russe doit attendre le milieu des années 1860 pour obtenir la soumission du Caucase occidental. Il convient d'examiner ici les limites de l'utilisation de l'outil naval russe en mer Noire.

- **Un blocus naval peu étanche : l'assistance étrangère aux Circassiens**

Malgré la chaine de forts et la croisière russe au large des côtes pontiques du Caucase, les Circassiens parviennent à recevoir de l'aide de l'extérieur. Cette assistance émane de plusieurs acteurs étrangers : la Grande-Bretagne, la Turquie, la Perse, des Daghestanais et des Polonais déserteurs de l'armée russe.

L'assistance la plus active et la plus structurée est cependant celle apportée par la Grande-Bretagne. Dès les années 1830, les Britanniques s'alarment de la poussée russe dans le Caucase qu'ils perçoivent comme une menace directe sur leurs propres intérêts asiatiques et

[1646] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1 : Odessa, Riga, 1830-1833, lettre du consul de France en poste à Tiflis, f. 43.
[1647] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4: correspondance avec les postes de Russie, Odessa, 1835-1888, lettre du consul de France en poste à Odessa, 22 mai 1841.

méditerranéens. En 1835, un opuscule rédigé par un diplomate anglais anonyme dénonce l'invasion des côtes de la mer Noire par la Russie qui est, selon lui, le prélude un projet plus vaste ayant pour objectif la prise des Détroits[1648]. Les Britanniques, dont l'influence pénètre la Caucase au plus près des montagnards, fournissent un double soutien, matériel et logistique, aux Circassiens. Des navires de contrebande britanniques mettent en échec le blocus russe et débarquent des armes ainsi que des munitions sur le littoral abkhaze. L'aide matérielle britannique s'organise depuis le territoire ottoman, depuis le port de Trébizonde notamment, où se trouve une usine britannique qui fabrique des munitions et des fusils[1649]. Certains de ces navires sont arraisonnés et saisis par la croisière russe, comme ce navire britannique commandé par un certain Bell, surpris au mois de décembre 1836 par un bâtiment russe en train de décharger des armes non loin de Novorossisk[1650]. Deux ans plus tard, les Britanniques structurent l'assistance militaire depuis le port turc de Samsun, avec la bénédiction du Pacha local. Des convois de 6 navires tout au plus effectuent des liaisons régulières entre ce port et la côte circassienne, et les Russes ne semblent pas en mesure de les intercepter comme le laisse entendre le consul de France en poste à Odessa :

« *Nous savons aujourd'hui que ce n'est pas seulement par Trébizonde que les Anglais font passer des secours aux Circassiens. Mr Bell est parvenu à établir des relations suivies, et presque régulières, avec le port de Samsun. Six bâtiments légers sont employés à ce service, ils partent de Samsun le soir par un vent faible, et arrivent ordinairement dans la nuit du lendemain sur la côte de Circassie. Jusqu'à présent, une seule de ces barques a été prise par les Russes* (…) [1651] ».

D'autre part, la Grande-Bretagne se livre également à des activités subversives en dépêchant dans les montagnes des officiers chargés de travailler à l'unification des différents

[1648] L'auteur est en fait David Urquhart (1805-1877) qui occupe le poste de secrétaire de l'ambassade de Grande-Bretagne à Istanbul entre 1835 et 1837. Michel Lesure, « La France et le Caucase à l'époque de Chamil », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 19, n° 1-2, janvier-juin 1978, « Le Caucase », p. 31.
[1649] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 2: Odessa, 1833-1840, Lettre du consul de France en poste à Odessa, 22 août 1836, f. 190.
[1650] La Couronne britannique n'a pas reconnu le blocus exercé par la Russie sur les côtes abkhazes. MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1: Odessa, Riga, 1830-1833, lettre du consul de France en poste à Odessa, 23 décembre 1836, f. 195.
[1651] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1: Odessa, Riga, 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Odessa, 30 juin 1838, f. 243.

clans afin de rendre la résistance aux Russes plus efficace[1652]. Ils leur apprennent en outre, avec des déserteurs polonais, à manipuler l'artillerie. En oeuvrant contre la Russie dans le Caucase, la Grande-Bretagne met en œuvre sa stratégie de contrepoids destinée à contenir l'expansion russe en direction du Sud qu'elle perçoit comme une menace sur ses intérêts aux Indes. Comme nous l'avons démontré auparavant, le contrepoids à la poussée russe se déroule sur les marges mêmes de la Russie dans la mesure où la Grande-Bretagne parvient à y développer une activité navale certes limitée, mais néanmoins suffisante pour porter assistance aux Circassiens. Le consul de France en poste à Odessa évoque dans une lettre de 1836 la nature de l'aide britannique apportée aux Caucasiens :

« *Le même consul d'Angleterre a dit qu'avant peu les Circassiens recevraient des canons. Il l'a probablement dit au hasard ; mais on n'en tire pas moins la conséquence que les troubles du Caucase sont fomentés par l'Angleterre, et on le croit d'autant plus facilement que l'on a appris qu'il se trouve des officiers anglais parmi les montagnards* [1653]».

Autre élément qui permet d'expliquer le peu d'efficacité du blocus : les moyens mis en œuvre par les Russes qui ne semblent pas suffisants. La flotte russe doit contrôler les échanges côtiers sur une distance de près de 290 nautiques, soit un peu moins de 550 kilomètres. Or, la croisière russe employée pour cette tâche navigue d'un fort à un autre, et se compose au mieux de moins d'une dizaine de bâtiments, ce qui paraît bien peu pour contrôler un tel espace. En 1836, la croisière russe chargée de surveiller les côtes situées entre le Kouban et la Géorgie se compose du brick *Ajax*, d'une corvette, d'une frégate et d'un vapeur qui viennent renforcer les bâtiments déjà déployés sur la zone, portant à une dizaine le nombre de navires russes devant assurer le blocus du littoral[1654]. Néanmoins, lorsque les navires russes interceptent des embarcations suspectes, ils n'hésitent pas à leur donner la chasse bien au-delà des eaux brunes abkhazes. En 1845, une goélette russe poursuit ainsi un navire de contrebande jusqu'à proximité de Trébizonde avant de l'arraisonner et de saisir sa marchandise[1655].

[1652] Deux agents, dénommés Stuart et Spencer, partent ainsi dans le Caucase afin de favoriser une union entre tribus. MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1: Odessa, Riga, 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Odessa, 3 mars 1837, f. 199.
[1653] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1: Odessa, Riga, 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Odessa, 22 août 1836, f. 190.
[1654] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, Tiflis, vol. 1: Odessa, Riga, 1830-1844, lettre du consul de France en poste à Odessa, 4 novembre1836, f. 194.
[1655] MAE, CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D : Trébizonde, 1845-1846, lettre du consul de France en poste à Trébizonde, 9 janvier 1845.

- **La vulnérabilité des navires face à des côtes hostiles**

Cette absence d'étanchéité trouve son explication non seulement dans l'irrégularité des effectifs sollicités pour assurer le blocus, mais également sur le fait que, entre Anapa et Soukoum-kalé (Soukhoumi), soit 400 km de côtes, la flotte russe ne dispose d'aucun abri véritablement sûrs pour relâcher. « *Une croisière suppose des stations maritimes sur lesquelles elle s'appuie* », or les forts côtiers sont régulièrement perdus par les Russes. Cette portion de littoral est particulièrement inhospitalière et ne dispose d'aucune baie ou rade qui offre un abri sûr en cas de tempête. Au mois de juillet 1838, suite à une tempête, la marine russe perd en quelques heures dans la rade de Touapse un pyroscaphe, deux bricks, deux cotres et 14 bâtiments de commerce nolisés pour le ravitaillement des troupes. Voici la descritption qu'en donne le consul de France en poste à Odessa :

« *Le 12 juin, une tempête épouvantable a éclaté sur cette côte sans abri ; le vent soufflait au sud-est avec une violence extrême et la mer était affreuse. A cette époque, une partie de la flotte russe avec un grand nombre de bâtiments de commerce nolisés par le gouvernement pour le transport des vivres, des munitions, des effets de campements etc était à l'ancre dans la rade de Touapse (c'est le même point que Mamaï), et ce mouillage est d'autant plus dangereux que le fond n'y a pas de tenue ; aussi la tempête a-t-elle causé de grands désastres* [1656] ».

Aussi l'absence de points d'appuis sûrs entre Kertch et la Géorgie oblige les navires à balayer le littoral de façon rapide et peu efficace, en s'exposant aux tirs d'un ennemi qui, au fil des années, prend de plus en plus d'initiatives et n'hésite plus à s'approcher des positions russes pour les canonner.

***

Au cours des années 1860, la Russie parvient tant bien que mal à mettre la main sur l'ensemble du Caucase, à agrandir son Empire en direction du Sud et développer son commerce avec l'Orient via les ports de la mer Noire. Mais cette victoire à la Pyrrhus a coûté

[1656] CADN, Fond Constantinople, ambassade, série D, postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, correspondance avec les postes de Russie: Odessa, 1835-1888, lettre du consul de France à Odessa, 7 juillet 1838.

cher aux tsars qui perdent entre 20 000 et 30 000 hommes chaque année dans le Caucase, au plus fort des affrontements, dans les années 1830 et 1840. Les capacités amphibies de la flotte de la mer Noire ont notamment été largment mises à contibutions pour le débarquement des effectifs sur les côtes abkhazes. La saturation du littoral abkhaze par des forts permet à la fois aux Russes de surveiller et combattre l'activité des montagnards tout en mettant en œuvre depuis la terre un blocus de cette région. La flotte de la mer Noire sert à compléter le dispositif d'isolement de l'Abkhazie en assurant un blocus maritime des côtes orientales du bassin pontique. La Russie fait donc localement la démonstration d'un *Command of the Sea* offensif dans la mesure où elle est la maîtresse absolue du théâtre naval pontique : ses lignes communications avec les bases criméennes ne peuvent être menacées par la mer qui constitue en outre l'unique voie de communication avec l'Abkhazie, dans la mesure où aucune route miltaire ne dessert ce théâtre avant le milieu du XIXe siècle. Toutefois, l'activité navale russe est limitée par l'absence de points d'appui sûrs pour les bâtiments sur une frange côtière inhospitalière longue de près de 450 kilomètres. Nous retrouvons ici le paramètre météorologique qui, en dernier ressort, peu compromettre l'exercice d'un *Command of the Sea*.

Bien que largement imparfait, ce dispositif a néanmoins contribué à assurer la suprématie russe sur un certain nombre de peuples qui se sont soumis à la Russie dès le début du XIXe siècle. Les Mingréliens et les Abkhazes ont servi dans les armées du tsar, et leur contribution à la victoire russe fut essentielle. Leur apport en termes de connaissances du terrain, ainsi que la fin de la guerre dans le Caucase oriental et le redéploiement d'effectifs dans le Caucase occidental ont eu raison du soulèvement circassien. En 1864, lorsque la Russie soumet officiellement la Circassie, elle ne dispose plus de sa flotte de guerre en mer Noire (art.11 du traité de Paris, 30 mars 1856). Elle parachève donc sa conquête de la Transcaucasie en menant la « petite guerre » sans l'outil naval, et agrandit ainsi le district militaire du Caucase.

Carte du district militaire du Caucase en 1877

Croquis comport ant les populations et les limites du district militaire du Caucase en 1877. Source : NAK, Maps and plans extracted to extra large flat storage from records of the Foreign Office, MPKK 1/15: Maps prepared for Lord Salisbury's Special Mission, 1876-1877.

***

Loin de renoncer à ses prétentions méditerranéennes, Nicolas Ier envisage un coup de force sur l'Empire ottoman, et donc sur les Détroits. Lors d'une entrevue avec sir Hamilton Seymour, l'ambassadeur britannique en poste en Russie, le tsar s'exprime en ces termes : « *Tenez, nous avons sur les bras un homme malade, gravement malade; ce serait un grand*

malheur s'il devait nous échapper avant que les dispositions nécessaires fussent prises [1657]». Nicolas Ier consacre ainsi l'expression « d'homme malade » pour désigner l'Empire ottoman déclinant et affaibli. Quelques mois plus tard, la tension entre l'empire russe et la Porte s'étant accentuée, le *Journal d'Odessa* du 8 juin 1853 retranscrit entièrement, dans un supplément extraordinaire, la note rédigée par le ministre russe des Affaires étrangères Charles Robert de Nesselrode[1658], et adressée par l'ambassadeur russe à Constantinople, le prince Menchikov, au Sultan :

« *Après trois mois consécutifs de laborieuse négociation, ayant ainsi épuisé jusqu'aux dernières concessions possibles, l'Empereur se voit désormais forcé d'insister péremptoirement sur l'acceptation pure et simple du projet de note. […] Il laisse à la Porte un nouveau sursis de huit jours pour se décider ; après quoi, quelque effort qu'il en coûte à Ses dispositions conciliantes, Il Se verra bien forcer d'aviser aux moyens de se procurer, par une attitude plus prononcée, la satisfaction qu'il a vainement essayé d'obtenir jusqu'ici par des voies pacifiques* [1659]».

Nous ne proposons pas ici une analyse détaillée de l'activité de la flotte russe de la mer Noire au cours de la Guerre d'Orient. En effet, si c'est la bataille navale de Sinope (30 novembre 1853) qui voit la flotte russe détruire en rade de Sinope la flotte ottomane et précipite les puissances navales occidentales dans le conflit, le rôle de la flotte de guerre des tsars diminue considérablement par la suite. La victoire enregistrée par les Russes à Sinope ne doit cependant pas laisser croire en ce qui est alors décrit comme l'invincibilité de la flotte russe de la mer Noire. Certes, la flotte russe ne connaît plus de défaites depuis le règne de Catherine. Toutefois, la victoire de Sinope est avant tout celle d'une puissance navale ascendante sur une puissance navale en plein déclin. En outre, les navires russes créent la surprise technique en mettant en œuvre pour la première fois en conditions opérationnelles non plus des boulets, mais des obus explosifs[1660].

[1657] Cité par Edouard Driault, *La question d'Orient*, Paris, F. Alcan, 7e éd., 1917, p. 170.

[1658] Charles Robert de Nesselrode (1780-1862) occupe le poste de ministre russe des Affaires étrangères entre 1814 et 1856.

[1659] La note évoquée dans l'extrait concerne « *le maintien des immunités ecclésiastiques et des avantages temporels accordés ab antico par la Porte aux quatre Patriarches de Constantinople, d'Antioche, d'Alexandrie et de Jérusalem, ainsi qu'aux Métropolitains, Evêques, et autres chefs spirituels de l'Eglise Orientale* ». MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 42: déclaration de guerre, blocus, contrebande, course, prises…, 1853-1856, supplément extraordinaire au numéro 65 du *Journal d'Odessa*, 8 juin 1853.

[1660] Comme le rappelle Hervé Martin, « *Les trois vaisseaux de 120 russes (donc des trois-ponts) tiraient à la batterie principale non plus des boulets, mais des obus de près de 70 livres explosifs, utilisés depuis 1852, d'effet dévastateur sur les sept frégates de l'amiral turc Osman-pacha (plus de 3 000 morts)* », Hervé Martin, «

Positions de l'Empire russe et de l'Empire ottoman en 1853

Carte de l'Empire ottoman, de la mer Noire et des frontières de la Russie et de la Perse, par James Wyld, 1853. Source : NAK, Maps and plans extracted to flat storage from records of departments not assigned an individual map extract prefix, MPI 1/721/2: South-East Europe and South-West Asia. Map of the Ottoman Empire, the Black Sea and the frontiers of Russia and Persia (now Iran), 1853.

Dès la fin de l'année 1853, les stratèges occidentaux analysent quelles pourraient être les tâches d'une escadre franco-britanniques projetée en mer Noire. La flotte russe constitue alors le principal danger et sa neutralisation devait non seulement procurer une totale liberté de manœuvres à la coalition, notamment pour mettre en œuvre un débarquement sur les côtes de Crimée, mais également permettre aux Turcs de remonter vers l'Empire russe le long des

Techniques, stratégies et politiques navales : de quelques illusions », *in* Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet, André Vauchez, *Horizons marins. Itinéraires spirituels (Ve - XVIIIe siècles)*, vol. II, Marins, navires et affaires, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 38.

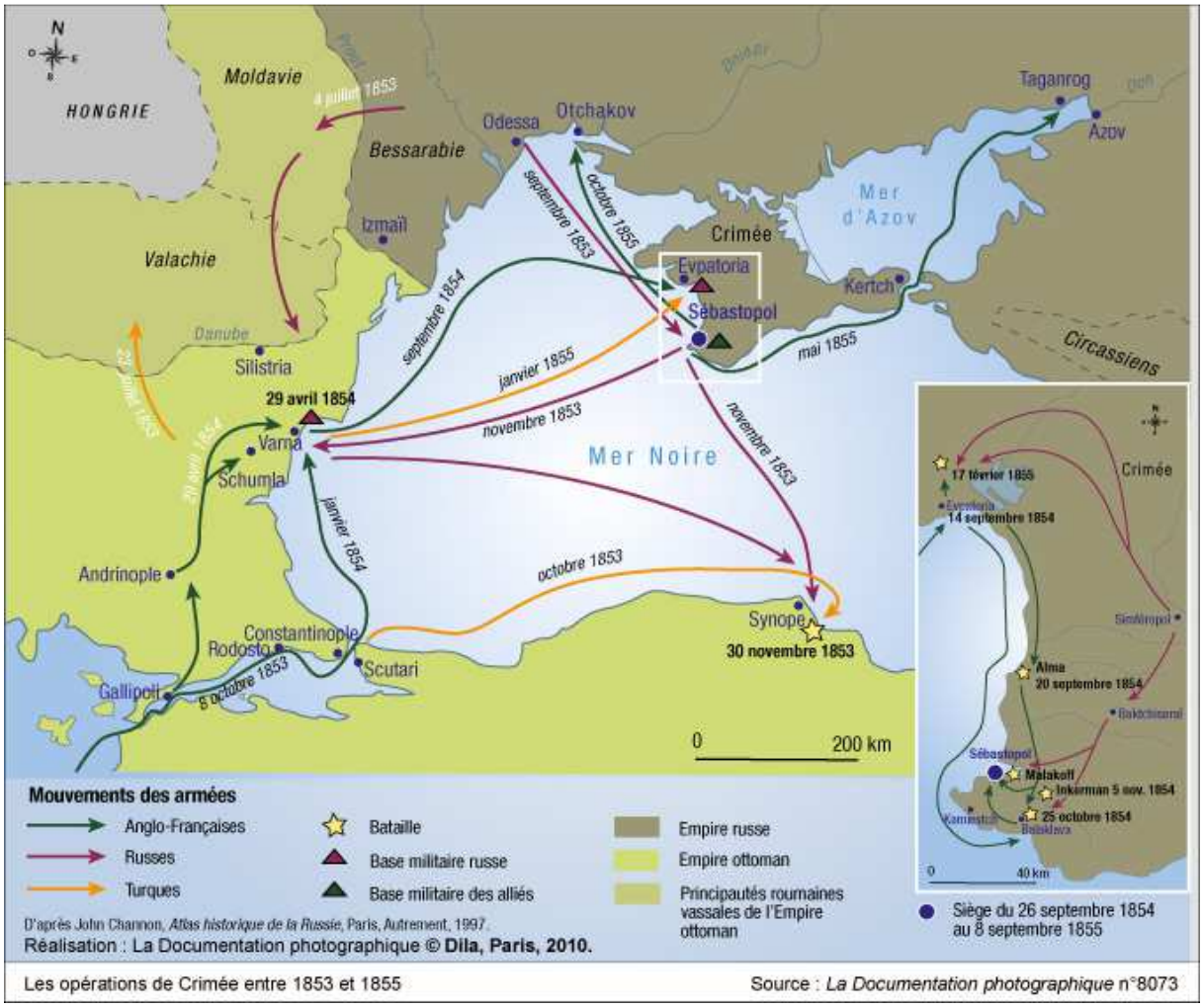
côtes occidentales du Caucase, et y favoriser le soulèvement des populations musulmanes sous domination russe :

« *Si l'on se borne à envoyer des croisières dans les eaux du littoral asiatique, elles ne seront d'aucune utilité réelle et s'exposeront au danger de la mer et des attaques de la flotte russe.* […] *Donc la vraie et la seule manière de s'assurer du littoral asiatique serait de bloquer les ports de Nikolaïev et de Sébastopol et surtout ce dernier.* […] *Celui qui se rendra maître de Sébastopol pourra facilement s'emparer de la péninsule de Crimée, et c'est de la possession de cette péninsule que dépend le sort de tout le littoral de la mer Noire* [1661]».

Dans l'incapacité de contenir l'escadre franco-britannique dans le Bosphore où de l'y détruire, la flotte russe de la mer Noire se retire à l'abri des ports d'Odessa, Nikolaïev et Sébastopol, où elle se saborde en partie, cédant ainsi le théâtre naval pontique à la coalition occidentale. La Marine russe ne pouvait en effet pas soutenir des opérations sur le Bosphore et en même temps protéger son littoral pontique dans la mesure où, en 1854, elle ne dispose pas assez de navires à vapeur susceptibles de raccourcir ses lignes de communication stratégiques[1662].

[1661] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 38: Caucase, 1836-1856, *Notes sur les Provinces caucasiennes et sur les côtes de la mer Noire*, 7 novembre 1854, [P08314].
[1662] M. Rimskii-Kopsakov, « Zachem rossii nojen flot? » (« Pourquoi la Russie a-t'elle besoin d'une flotte? ») *Morskoi Sbornik*, 1908, n° 2, pp. 1-21, n° 3, pp. 1-12 *in* A.E.Sabinkin, I.V. Domnin, Y.T.Belob, A.K.Bbiko, *L'idée de marine russe - héritage spirituel de la flotte impériale russe*, Moskva, Rosskii Poti, 1997. Cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, Lille, ANRT, 2008, p. 551.

Les opérations en mer Noire lors de la Guerre de Crimée (1853-1855)



Les opérations de Crimée entre 1853 et 1855 — Source : *La Documentation photographique* n°8073

Dès lors, les bâtiments franco-britanniques appliquent la stratégie du blocus pour asphyxier Sébastopol, tout en débarquant des contingents à Eupatoria et à Balaklava, afin de compléter l'encerclement de la citadelle navale. La défense de Sébastopol, organisée par l'amiral Nakhimov, acquiert une dimension quasi mythique, et est célébrée par l'historiographie russe comme un moment de gloire nationale. Léon Tolstoï, qui participe personnellement à la défense de la cité, participe, avec ses *Récits de Sébastopol*, à la célébration du mythe. C'est la prise du fort de Malakoff en septembre 1855 qui sonne la chute de Sébastopol, les Russes se retirant sur la rive Nord de la baie. En outre, la stratégie du blocus des ports russes de la mer Noire, de la Baltique et du Pacifique n'était pas viable sur le long terme comme le laisse entendre cet autre analyste français au mois de juin 1855 :

« *La guerre sur terre et sur mer n'avait mené jusqu'à présent qu'à des résultats que j'appellerais négatifs : à la destruction par les Russes eux-mêmes d'un certain nombre de vaisseaux, d'un certain nombre de forts, et au blocus de leurs ports qui incommode la Russie beaucoup moins qu'on ne le croit. L'immensité de son territoire, traversé en tout sens par de grands fleuves lui donne des ressources inconnues autre part* (…)[1663] ».

Le territoire de l'Empire russe est immense certes, mais mal desservi : il faut près de trois mois aux renforts et au ravitaillement russe pour rallier Sébastopol par voie de terre là où il faut trois semaines aux Franco-britanniques pour acheminer des troupes vers la Crimée par voie de mer. Si la guerre de Crimée éclate sur mer, elle se gagne avant tout sur terre par les Occidentaux, et se perd également sur terre pour les Russes, incapables de ravitailler leur citadelle navale totalement isolée dans les confins méridionaux de l'Empire.

3) Villefranche, un exemple de redéploiement stratégique de la Marine russe en Méditerranée (1858 et années 1860)

Dès la fin des années 1850, la rade de Villefranche abrite un point d'appui naval russe. Bien que limitée, la facilité navale dont ont bénéficié les tsars à Villefranche à partir de novembre 1858, a contribué non seulement à cristalliser une présence russe déjà implantée, mais également à densifier les liens entre la Russie et le Piémont d'une part, la Russie et la France d'autre part, avec notamment un volet scientifique représenté par la création d'un observatoire océanographique à Villefranche qui fonctionne dès 1884.

L'historiographie consacrée au phénomène de la présence russe sur la Côte d'Azur s'est focalisée sur différents aspects de cette implantation, et notamment sur le volet mondain lié aux séjours réguliers à Nice de membres de la famille impériale. Des études ont également été consacrées à l'impact de leurs activités sur la vie locale : architecture, musique, peinture, mais aussi activités politiques, caritatives ou religieuses[1664]. Très peu de travaux ont été en revanche consacrés aux volets naval et géopolitique liés pourtant directement à l'implantation d'un point d'appui pour la flotte de guerre russe dans la rade de Villefranche, alors que cet événement ne doit rien au hasard. La dernière étude francophone consacrée dans son

[1663] MAE, CADC, Mémoires et documents, Russie, vol. 42: déclaration de guerre, blocus, contrebande, course, prises…, 1853-1856, f. 41.
[1664] Ralph Schor, « Solidarité chrétienne ? Orthodoxes russes et catholiques français dans les années 1920 », *Cahiers de la Méditerranée*, 63 | 2001.

intégralité au sujet est celle de LeRoy Ellis, publiée en 1964 dans la revue *Nice Historique*[1665]. Plus récemment, en 1999, Olivier Vernier[1666] a rédigé un article consacré aux liens entre Villefranche-sur-Mer et la marine de guerre, toujours dans *Nice Historique*, intitulé « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine 1814-1839 »[1667], mais on n'y trouve qu'un bref paragraphe consacré aux activités russes.

Les ressources locales nous apportent un certain nombre d'éléments de réponse. Les archives municipales de Villefranche-sur-Mer[1668], où il est possible de se procurer les procès-verbaux des conseils municipaux, y compris ceux de l'époque sarde, ne nous révèlent malheureusement que bien peu choses sur ce sujet. En revanche, les archives départementales des Alpes-Maritimes[1669] nous éclairent bien plus sur cette présence : on y trouve de très nombreux documents relatifs aux questions d'ordre stratégique soulevées par la présence de la marine de guerre russe à Villefranche. Il s'agit essentiellement de documents émanant du consulat de France à Nice, durant la période 1853-1860, qu'il s'agisse de la Direction politique ou des affaires commerciales. Sont également disponibles les dépêches de l'antenne consulaire de France à Villefranche même[1670]. Ces documents prennent bien souvent la forme de rapports relativement précis indiquant les mouvements de navires russes[1671]. On trouve également des documents issus de la légation de France à Turin, qui traitent plutôt du volet diplomatique de l'affaire. Il est aussi possible de consulter la presse ancienne, et les journaux niçois francophones qui abordent la thématique de la présence russe à Nice et Villefranche[1672]. Les archives diplomatiques de La Courneuve nous aident quant à elles à inscrire cette implantation dans le contexte géopolitique de l'après Guerre de Crimée[1673]. Il existe enfin un certain nombre de documents, essentiellement iconographiques, disponibles à l'Observatoire Océanographique de Villefranche.

En se référant à ces sources, nous en apprenons un peu plus sur la nécessité pour les tsars de disposer d'une telle facilité navale, ainsi que sur l'utilisation que comptait en faire la Russie. Défait par les armées anglaises, françaises, ottomanes et sardes lors de la guerre de

[1665] LeRoy Ellis, « La base russe de Villefranche », *Nice Historique*, n° 3, 1964, pp. 67-83.
[1666] Olivier Vernier est professeur à l'université de Nice-Sophia Antipolis.
[1667] Olivier Vernier, « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine 1814-1839 », *Nice Historique*, n° 1/2, 1999, pp. 57-71.
[1668] En particulier la série 1D.
[1669] Principalement la sous-série 1Z.
[1670] Cette antenne fonctionne jusqu'en 1860.
[1671] Ces informations portent sur le nom, la provenance, la cargaison, le nombre de canons, l'équipage et souvent la destination du navire.
[1672] Citons *L'Avenir de Nice* et *Le Journal de Nice*.
[1673] Notamment la correspondance politique des consuls et les Mémoires et documents portant sur la Russie.

Crimée, l'Empire russe cherche dès 1856 à disposer de nouveau d'un accès direct à la Méditerranée pour sa flotte de guerre. Cet accès lui a en effet été interdit par le traité de Paris qui neutralise la mer Noire[1674]. L'absence de moyens navals en Méditerranée risque alors de compromettre sérieusement l'influence et les activités russes dans le bassin méditerranéen, au grand bénéfice des puissances victorieuses.

Dans la mesure où le déploiement permanent de vaisseaux russes en temps de paix dans le port de Villefranche représente aujourd'hui encore un cas unique en Méditerranée[1675], on peut se demander en quoi la facilité navale accordée par le Piémont à l'Empire russe dans la rade de Villefranche constitue un exemple de repositionnement stratégique de la marine russe en Méditerranée ?

a) Pourquoi la Marine de guerre russe s'implante-t-elle à Villefranche en 1856 ?

Alors que la Russie avait alors jusque-là manifesté son intérêt exclusivement pour des îles méditerranéennes comme nous l'avons évoqué, elle conclut un accord avec la Maison de Piémont-Sardaigne qui lui octroie la jouissance d'un port non insulaire.

- **Le contexte de la défaite russe en 1856**

La guerre de Crimée a opposé la Russie impériale à une coalition composée de la Grande-Bretagne, de la France, du Piémont-Sardaigne et de l'Empire ottoman. Déclenchée par le tsar Nicolas Ier en octobre 1853 à la suite d'un conflit au sujet des Lieux Saints qui l'opposait à Napoléon III[1676], cette guerre a pour principal théâtre d'opérations la Crimée où les troupes coalisées débarquent en septembre 1854. Leur objectif est la forteresse de Sébastopol qu'ils assiègent pendant près de onze mois et demi. Si la flotte russe de la mer Noire a joué un rôle essentiel dans le déclenchement des hostilités en détruisant la flotte ottomane à Sinope au mois de novembre 1853, son rôle diminue considérablement par la suite comme nous l'avons évoqué.

[1674] L'article 11 du traité neutralise la mer Noire.
[1675] Et probablement dans le monde : la Russie ne disposera plus de telles facilités navales à l'étranger en temps de paix jusqu'en 1958, avec le port albanais de Pashaliman, en pleine Guerre froide. Et encore, cette facilité ne lui sera accordée que jusqu'en 1961.
[1676] Le prétexte est une polémique sur la détention des clefs du sanctuaire de Bethléem par les orthodoxes ou les catholiques.

C’est Alexandre II qui a la lourde charge de terminer la guerre commencée par son père. Il signe le traité de Paris le 30 mars 1856 dont les clauses sont dramatiques pour la Russie puisque selon l’article 11, la mer Noire est neutralisée, ce qui implique la disparition de toutes les flottes de guerres qui y sont présentes, principalement les flottes de guerre russe et turque. La flotte russe de la mer Noire est donc condamnée, et avec sa disparition, c’est un véritable outil de puissance que l’Empire russe perd. Conséquence de l’article 11, l’article 13 stipule que tous les arsenaux militaires maritimes et bases navales doivent être démantelés, ce qui concerne notamment les installations militaires de Sébastopol et d’Odessa. Enfin, afin de garantir les clauses du traité, une commission européenne temporaire est créée ; elle est composée de délégués britanniques, français, sardes, turcs, russes et autrichiens (article 16).

C’est toute l’influence de la Russie en mer Noire et au-delà, en Méditerranée, qui est ainsi remise en question en 1856, dans la mesure où l’Empire ottoman conserve des capacités d’évolutions directes en Méditerranée à travers ses ports sur l’interface sud. Tout l’effort d’expansion de l’influence russe, acquise depuis Catherine II et confirmée encore à Andrinople en 1829, est compromis dans la mesure où sans flotte de guerre, la Russie ne peut plus protéger ses intérêts en Méditerranée, ni se donner les moyens de mener une diplomatie efficace.

Les intérêts russes dans le bassin méditerranéen sont alors principalement de trois ordres. Les intérêts stratégiques d’abord, avec la mission d’assistance et d’appui aux troupes du Caucase qui incombait à la flotte de la mer Noire. En outre, depuis Pierre le Grand, la Russie a constamment cherché à disposer de débouchés directs sur les mers chaudes, et plus particulièrement sur la Méditerranée, ce qui passe par la garantie de la liberté de circulation de ses navires de guerre à travers les Détroits[1677]. Avec le traité de Paris, cette circulation devient de fait illégale. Viennent ensuite les intérêts économiques, avec le commerce des céréales russes depuis les ports de la mer Noire. Ce commerce est garanti par le traité de Paris avec l’article 12 qui stipule clairement que les activités commerciales en mer Noire peuvent se poursuivre et ne sont pas concernées par les clauses restrictives. Mais comment protéger ses routes commerciales sans marine de guerre ? L’Empire russe possède également des intérêts politico-religieux qui sont doubles. D’abord, la mission de protection des Chrétiens orthodoxes de l’Empire ottoman, qui se rattache directement au « projet grec » de Catherine II de prendre Constantinople et d’y fonder Tsarograd. Là aussi, comment maintenir une forme de pression suffisamment efficace et crédible sur les Ottomans sans l’outil maritime ?

[1677] Cette libre circulation est assurée depuis le traité russo-turc de 1774.

N'oublions pas que la plus grande victoire navale remportée par les Russes contre les Ottomans s'est déroulée à Tchesmé en 1774, au large de l'île de Chios, presque au cœur politique de l'Empire ottoman. Par ailleurs, comment assister les Serbes et les Grecs en cas de soulèvement sans capacités navales ? Enfin, la Russie entend contribuer à la protection des Lieux Saints à Jérusalem.

Au lendemain de la signature du traité de Paris, ce sont tous ces intérêts qui sont donc profondément compromis, et le prestige de la Russie, fortement entaché.

- **A la recherche d'un point d'appui naval en Méditerranée**

L'Empire russe a besoin de trouver une solution alternative à celle de ses installations en mer Noire afin de déployer sa flotte en Méditerranée. Il se tourne alors vers la partie occidentale du bassin méditerranéen dans la mesure où le bassin oriental relève de l'influence de l'Empire ottoman et de celle de la Grande-Bretagne qui sont deux puissances clairement hostiles à Saint Pétersbourg. Les efforts de la diplomatie russe se concentrent dans un premier temps sur la France de Napoléon III, car Alexandre II entretient de bons rapports personnels avec l'empereur des Français. Les griefs au sujet des clefs des Lieux Saints sont rapidement oubliés et les premiers contacts semblent encourageants, mais le rapprochement s'échoue sur le récif de la crise polonaise de 1863.

Parallèlement, la Russie active ses réseaux en direction du Piémont-Sardaigne. Plusieurs raisons expliquent cette orientation sarde. Même si la Maison de Savoie a participé directement au conflit, cette participation s'est avérée tardive puisque le Piémont entre en guerre près d'un an après la France et la Grande-Bretagne, en janvier 1855, et sa participation est surtout politique et logistique. Aussi, les relations personnelles entre Victor-Emmanuel II et la cour de Russie demeurent-elles très bonnes. Dès le mois de novembre 1856, la grande duchesse Hélène de Russie vient séjourner à Nice, soit quelques semaines seulement après la signature du traité de Paris[1678]. Elle précède de quelques jours l'impératrice douairière de Russie, Alexandra Feodorovna. Au mois de janvier 1857, le grand-duc Michel débarque à son tour à Villefranche, peu de temps avant que le roi de Sardaigne n'y vienne également. Le grand-duc Constantin se rend quant à lui à Villefranche au mois de mars 1857. Ce défilé des membres de la famille impériale témoigne de la volonté de la Russie, au lendemain de la défaite en Crimée, de créer une forme de partenariat avec le Piémont. La rapidité avec

[1678] ADAM, sous-série 1Z, 1Z23, correspondance du consulat de France à Nice avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1853-1858.

laquelle les anciens « ennemis » se retrouvent et se réconcilient au cours de réceptions fastueuses données dans les villas[1679] où séjournent les membres de la famille impériale russe ou sur les navires mouillés dans la rade de Villefranche, illustre en fait le poids des attentes mutuelles en termes de politique étrangère.

- **Villefranche : une solution à la croisée des attentes mutuelles du Piémont et de la Russie**

Les Russes, à la recherche d'une facilité navale susceptible d'accueillir leur escadre méditerranéenne, connaissent l'existence de la rade de Villefranche depuis presque un siècle. En effet, en 1769, Catherine II envoie deux escadres en Méditerranée depuis les ports du Nord[1680] afin d'appuyer des opérations contre la Turquie. En 1770, la seconde escadre, commandée par l'amiral Orlov, relâche dans la rade de Villefranche. L'amiral peut alors constater l'intérêt militaire représenté par ce site. Progressivement, des sujets russes se mettent à fréquenter, encore ponctuellement, la région niçoise. Dix ans plus tard, le frère de l'amiral, le prince Grigori Orlov, vient ainsi séjourner à Nice. En juillet 1783, Catherine II établit un consulat russe pour Nice et Villefranche[1681]. L'écrivain russe Nicolas Gogol séjourne également à Nice en 1843. Certaines familles niçoises nouent des alliances avec des familles aristocrates russes au cours de la première moitié du XIXe siècle: citons les Orestis, les Fricero ou les Gubernatis[1682].

De son côté, la Maison de Savoie a alors également intérêt à se réconcilier avec la Russie. Sa participation à la guerre de Crimée, bien qu'elle fût limitée, lui a tout de même permis de tirer un certain prestige de la victoire sur une grande puissance comme la Russie.

Ce prestige permet à Cavour d'envisager à court terme l'unification de l'Italie sous la bannière du Piémont. Toutefois, dans la perspective d'un conflit imminent, il faut éviter que le principal obstacle à cette unification, l'Autriche, ne s'allie avec d'autres puissances, et notamment avec la Russie, dont elle était très proche avant la guerre de Crimée. Par conséquent, la volonté du tsar de disposer d'un point d'appui pour sa flotte en Méditerranée

[1679] La villa Bermond était située à côté de l'Eglise russe de la rue Longchamp. La villa Orestis était située à l'époque sur le boulevard Gambetta. La villa Avigdor se trouvait à l'angle de la rue Andrioli et de la rue de France.
[1680] La Russie ne dispose alors pas d'interface maritime directe sur le bassin méditerranéen, ce qui lui sera octroyé par le traité de 1774.
[1681] L'impératrice nomme comme consul Lukas Valsamakia, un Grec qui avait participé à la guerre russo-turque de 1768-1774.
[1682] Jean-Claude Braconnot, Isabelle Palazzoli, Madeleine Servera-Boutefoy, *Villefranche sur Volga : les Russes sur la Côte d'Azur à partir de 1850 et la naissance d'un institut scientifique*, Nice, Serre, 2004, 40 pages.

tombe à point nommé et la rade de Villefranche se trouve à la croisée des attentes des deux Etats d'autant plus qu'à cette date, elle n'est plus utilisée militairement par la Maison de Savoie qui lui préfère les ports de La Spezia ou de Gênes[1683]. Les intérêts des deux Etats reposent donc bien sur des impératifs d'ordre stratégique et politique, et la présence, encore limitée, de sujets russes à Nice a servi de point de départ puis de catalyseur pour leur rapprochement en facilitant les négociations.

Aussi, lorsque les membres de la famille impériale débarquent à Villefranche en cette fin d'année 1856, ce n'est pas seulement pour passer l'hiver à Nice, mais c'est aussi et surtout pour mettre au point l'accord russo-sarde concernant la facilité navale accordée à la Russie dans la rade de Villefranche.

b) Villefranche : un point d'appui naval russe en Méditerranée occidentale

Il convient plus de parler de point d'appui naval russe que d'une véritable base navale, dans la mesure où les infrastructures mobilisées par les Russes en rade de Villefranche restent modestes comme nous allons l'évoquer. Plus que les infrastructures elles-mêmes, il convient de considérer la portée d'un tel accord : pour la première fois de son histoire, l'Empire russe bénéficie d'une facilité navale acquise en temps de paix dans le bassin occidental de la Méditerranée.

- **L'accord russo-sarde de 1858 et ses conséquences pour la Marine russe**

La facilité navale est officiellement accordée par le gouvernement sarde au gouvernement russe le 16 novembre 1858 pour une durée fixée à 99 ans[1684]. L'accord porte sur deux bâtiments situés dans le port de Villefranche : l'ancien bagne, appelé bâtiment des Galères, ainsi que sur une bâtisse attenante, appelée bâtiment de la Forge. Les Russes disposent des plans de la baie et de ceux de Villefranche depuis l'année précédente car l'ambassadeur de Russie à Turin, le comte de Stackelberg, les a reçus de Cavour lors de la

[1683] Olivier Vernier, « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine 1814-1939 », *art. cit.*, p. 59.
[1684] ADAM, sous-série 1Z, 1Z55 : correspondance de l'agence consulaire française de Villefranche avec le consulat de France à Nice, 1856-1860. NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6408: Russia & Turkey: Memo. Affairs of S.E. Europe. Dardanelles, &c. Defence of Constantinople Russian Mediterranean Squadron, *Memorandum by Mr. Bertie respecting Affairs of South-Eastern Europe, August 1892 to October 1893*, p. 4.

phase de négociation, ce qui témoigne de la bienveillance initiale du Piémont vis-à-vis du projet d'installation des Russes à Villefranche[1685].

La Russie obtient donc l'usufruit de ces deux bâtiments : le premier sert de lieu de stockage et d'hôpital pour les marins russes malades et le second bâtiment est transformé en dépôt de charbon, de toiles et de vivres pour la marine russe. Les Russes y installent également une forge. Par ailleurs, ils se livrent à quelques travaux afin d'agrandir les installations déjà existantes : ils construisent notamment un plus grand débarcadère afin que des navires plus imposants puissent accoster, et ils se livrent également à la réhabilitation des locaux qui sont vétustes car inutilisés par les Sardes depuis plusieurs décennies[1686].

Lors des phases de négociations préalables à cet accord, la France a été consultée. En effet, Napoléon III se prépare à la guerre contre l'Autriche au côté de la Maison de Savoie, et ne souhaite pas voir s'installer près du futur théâtre des opérations une puissance potentiellement hostile. La Russie, qui a été abandonnée par l'Autriche en 1856, donne des garanties de neutralité en cas de conflit avec Vienne. D'ailleurs, lorsque la guerre est gagnée, et que le comté de Nice est rattaché à la France en 1860, le gouvernement français, loin de remettre en question la facilité navale accordée à la Russie, autorise tacitement la marine russe à continuer d'utiliser les installations dont elle a l'usufruit depuis deux ans.

Le grand vainqueur de 1856, la Grande-Bretagne, surveille de très près, par l'intermédiaire de son consul à Nice, les activités russo-franco-sardes à Villefranche. Londres craint, avec Vienne, de voir s'établir une alliance franco-russe, dont la Sardaigne serait l'entremetteur. Les Anglais et les Autrichiens se trompent tout en ayant près de 25 ans d'avance sur les faits[1687]. Les Britanniques, qui espéraient avoir évincé les Russes de Méditerranée orientale avec la victoire en Crimée, comparent Villefranche à un « mini Sébastopol » à partir duquel la Marine du tsar pourra opérer dans l'Archipel et sur les côtes du Moyen-Orient[1688]. Le Piémont, qui réagit par l'intermédiaire de *la Gazette Piémontaise*, tente de rassurer les Britanniques en déclarant que les installations de Villefranche sont une concession accordée à la Russie à titre gratuit, et qu'elles doivent servir à stocker charbon et

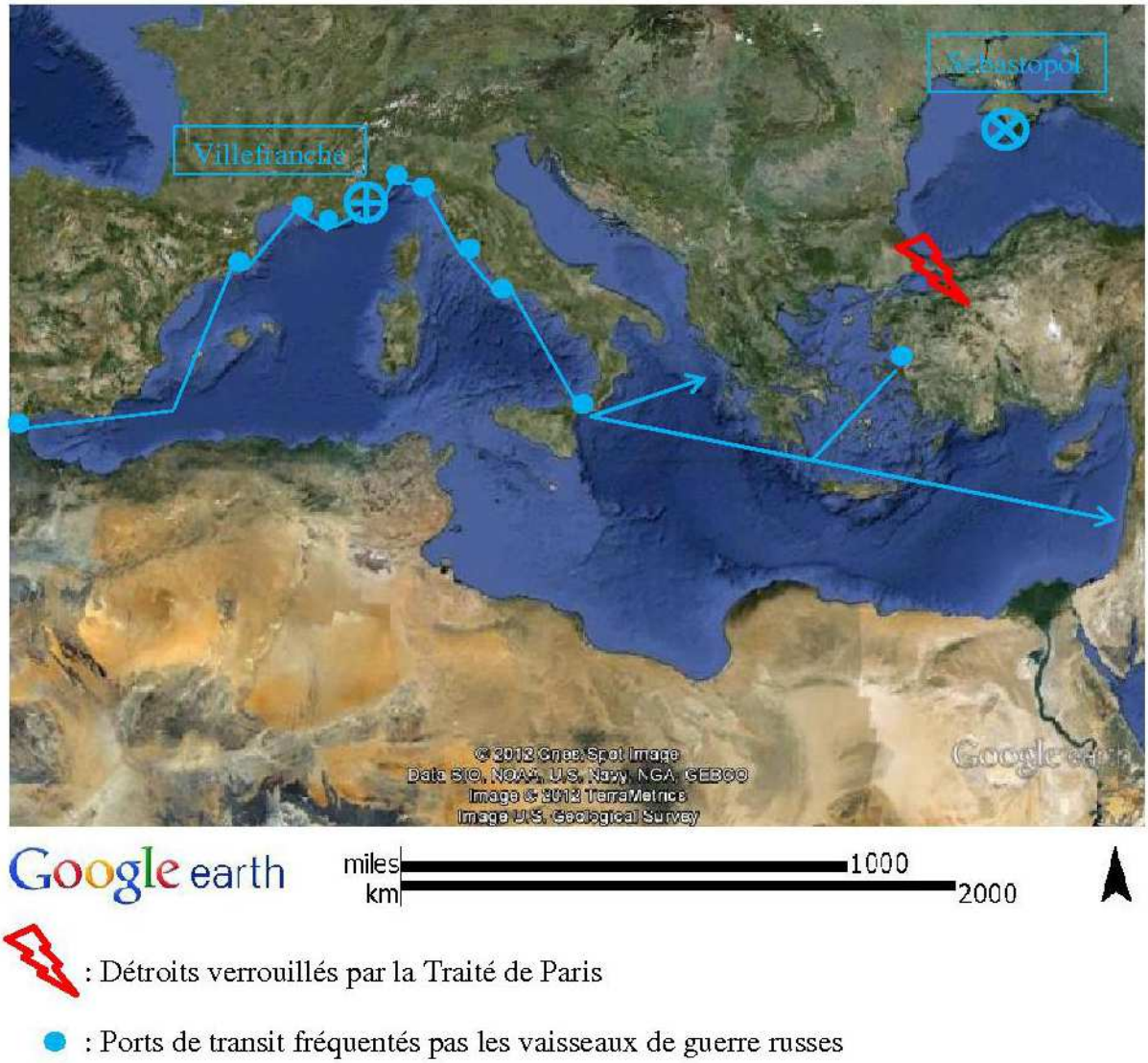
[1685] LeRoy Ellis, « La base russe de Villefranche », *art. cit.*, p. 69.
[1686] C'est Amédée VIII qui fortifie la rade de Villefranche en 1388 et lui confère ainsi une vocation militaire. Plus tard, en 1543, la rade sert de base navale temporaire à l'escadre franco-turque (130 galères) venue assiéger Nice. Plus tard, elle est encore connue pour abriter un nid de corsaires. Toutefois, la rade de Villefranche sert régulièrement de point de relâche pour des escadres étrangères qui y font halte avec l'accord de la Maison de Savoie. Turin préfère en effet les ports de Gênes ou de La Spezia pour ses activités commerciales et militaires, ce qui a contribué à occulter l'intérêt de développer des infrastructures militaires à Villefranche. Voir Michel Bottin, « La politique navale de la Maison de Savoie en Méditerranée, 1560-1637 », *Nice Historique*, n° 1/2, pp. 13-14.
[1687] Il y aura bien une alliance franco-russe, mais en 1892.
[1688] Ces informations sont relayées par la presse niçoise et notamment par *l'Avenir de Nice*.

vivres[1689]. Après tout, les Etats-Unis ont bien obtenu un entrepôt à La Spezia peu de temps auparavant, sans que cela ne soulève d'appréhension.

Aussi, à partir de 1858, la marine russe reprend ses évolutions d'escadre en Méditerranée orientale. Les rapports laissés par les consuls de France à Villefranche[1690] sur les mouvements des navires russes dans ce port sont clairs et précis[1691] et font apparaître que la rade de Villefranche se trouve au centre d'une route maritime très régulièrement empruntée par les navires de guerre russes. Cette route relie Cronstadt au bassin oriental de la Méditerranée. Les ports où s'arrêtent régulièrement les navires russes, sont Cadix, Barcelone, Marseille, Toulon, Gênes, La Spezia, Civitavecchia, Gaète et Messine. A partir de la Sicile, les navires se dirigent vers Raguse, mais ils voguent aussi en direction de Smyrne, et pour certains d'entre eux, jusqu'à Nikolaïev, en mer Noire, pour emmener certains membres de la famille impériale. Les zones d'évolution des escadres russes sont, comme avant 1856, l'Archipel et les côtes syriennes.

[1689] LeRoy Ellis, « La base russe de Villefranche », *art. cit.*, p. 73.
[1690] La France y possède une antenne consulaire depuis 1854. ADAM, sous-série 1Z, 1Z376 : consulat de France à Nice, affaires diverses, 1854.
[1691] Ils donnent notamment leur provenance, leur destination, leur cargaison éventuelle, des informations sur l'équipage et sur le commandement.

Villefranche, un point d'appui au cœur du dispositif naval russe en Méditerranée (1858-1871)



Carte réalisée par nos soins à partir des données disponibles dans ADAM, sous-série 1Z.

Afin de compléter son dispositif naval méditerranéen, la Russie cherche à obtenir d'autres facilités navales en Méditerranée. La Turquie, Naples et l'Espagne sont ainsi approchés par la diplomatie pétersbourgeoise dès 1859 en vue de conclure un accord portant sur des concessions portuaires similaires à celle de Villefranche. En Grèce, l'Empire russe aurait cherché à obtenir le doit d'implanter un point d'appui destiné à ravitailler en charbon ses escadres croisant dans l'Archipel[1692].

[1692] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6408: Russia & Turkey, Memo, Affairs of S.E. Europe. Dardanelles, &c, Defence of Constantinople Russian Mediterranean Squadron, *Memorandum by Mr. Bertie respecting Affairs of South-Eastern Europe, August 1892 to October 1893*, pp. 4-5.

- **La présence de la Marine russe à Villefranche : les activités induites et la réception par la population**

La présence de ressortissants russes avant même la création du point d'appui naval russe à Villefranche est attestée. Cependant, à partir de la fin des années 1850, l'implantation de la marine de guerre aidant, cette présence se cristallise. Les rapports des responsables de l'antenne consulaire de France à Villefranche indiquent qu'à partir de 1858, on compte très régulièrement en stationnement dans la rade de deux à cinq navires de guerre russes. Ainsi, pendant plus d'une décennie, la rade de Villefranche devient le théâtre d'un ballet incessant d'allers et venues de navires de guerre russes qui y transitent en venant ou se rendant en Méditerranée orientale ou vers Cronstadt. Les séjours réguliers des membres de la famille impériale contribuent également à ancrer cette présence russe et à faire de la région niçoise un lieu de villégiature des élites russes. Qu'il s'agisse de têtes couronnées, de marins, de fonctionnaires ou de commerçants, la présence accrue des Russes à Nice met en évidence un nouveau besoin : celui de disposer d'un lieu de culte orthodoxe approprié, tout comme il existe par exemple des temples pour la communauté protestante locale. Ainsi, l'église russe de la rue Longchamp est construite, presque de façon concomitante aux négociations russo-sardes, entre 1857 et 1858, avant d'être consacrée en janvier 1860.

Une fois que les Russes disposent des bâtiments au fond de la rade, non seulement ils les réparent et les repeignent comme nous l'avons évoqué, mais ils élaborent également un certain nombre de projets d'infrastructures. Dès le mois d'octobre 1859, il est ainsi question d'établir une ligne télégraphique qui relierait Nice à Villefranche[1693]. On imagine que cette ligne s'est très vite avérée nécessaire pour la transmission de diverses informations, d'intendance par exemple, entre les navires mouillés à Villefranche et les lieux de résidence des officiers russes ou des membres de la famille impériale à Nice. Ce projet est achevé quelques semaines plus tard, au mois de novembre 1859[1694]. La requête transmise par les Russes au gouvernement sarde au sujet de l'obtention de la concession d'une ligne de chemin de fer reliant Villefranche à Cuneo mérite de retenir l'attention[1695]. Même si ce projet

[1693] « *Il est question d'établir une ligne télégraphique entre Nice et Villefranche pour l'usage des Russes principalement. Le fil viendrait aboutir à l'entrée au pavillon situé à l'entrée du bassin, à gauche* ». ADAM, sous-série 1Z, 1Z45 : correspondance avec l'ambassadeur de France à Turin, avec le consul de France à Gênes, avec les agences consulaires de Monaco, Villefranche, Menton, Vintimille, Bordighera, San Remo, Port Maurice et Oneille, 1856-1859.

[1694] ADAM, sous-série 1Z, 1Z46 : correspondance avec l'ambassadeur de France à Turin, avec le consul de France à Gênes, avec les agences consulaires de Monaco, Villefranche, Menton, Vintimille, Bordighera, San Remo, Port Maurice et Oneille, 1856-1860.

[1695] LeRoy Ellis, « La base russe de Villefranche », *art. cit.*, pp. 74-75.

n'aboutit pas, il témoigne de la volonté initiale des Russes de développer leur installation de Villefranche en y créant des infrastructures de taille. Enfin, la ligne Nice-Moscou est inaugurée en 1864.

Une telle activité à Nice et dans ses environs n'a pu laisser la population locale sans réaction. La réception de l'installation de ressortissants russes, puis des activités de la marine russe à Villefranche et Nice, a notamment été couverte par la presse niçoise et par les services consulaires français[1696]. L'opération de « séduction diplomatique » entreprise par l'impératrice de Russie lors de son voyage en 1857 ne s'est de fait pas limitée aux dignitaires sardes. Lors de la semaine sainte d'avril 1857, l'impératrice s'est en effet livrée à de nombreuses dépenses en faveur des nécessiteux et des plus pauvres à Nice. Elle a ainsi fait don de près de 20 000 francs à la ville qu'elle a souhaité voir utilisés pour des hospices et pour la fondation d'une caisse d'épargne[1697]. Cette attitude de bienfaitrice favorise l'image d'une souveraine charitable et pieuse et n'a pu que séduire la population niçoise qui lui témoigne sa reconnaissance en l'acclamant chaudement lors de son départ de Villefranche à la fin du mois d'avril 1857[1698]. L'influence positive acquise par l'impératrice lors de son séjour à Nice, qui dure six mois, lui est d'autant plus utile qu'une fois partie, elle se rend d'abord à Rome puis surtout à Turin, où elle a très probablement évoqué le dossier de Villefranche avec les autorités piémontaises. La presse niçoise mentionne également les activités russes à travers des dépêches qui traitent de thématiques bien spécifiques comme la religion et les fêtes religieuses orthodoxes ou les banquets et réceptions donnés par des personnalités russes. Lorsque la famille impériale russe séjourne de nouveau à Nice devenue française en 1865, sa popularité ne semble toujours pas se démentir. Dans son édition du 1er et du 2 mai 1865, *Le Journal de Nice* accorde quelques colonnes à la cérémonie qui marque le départ du couple impérial russe pour la Russie. Celle-ci se déroule en gare de Nice dans une « *ambiance d'attendrissement général* » et lorsque le train quitte la gare, c'est sous les « *hourrahs chaleureux* [des sujets russes] *et les cris non moins énergiques de Vive l'Empereur ! poussés par l'assistance française* […] [1699] ». La popularité apparente des hôtes, ainsi que leur volonté

[1696] Nous nous appuyons ici essentiellement sur deux titres francophones : *L'Avenir de Nice*, et *Le Journal de Nice*.

[1697] « *Pendant les six mois qu'elle a passé en cette ville, elle n'a négligé aucune occasion de secourir les malheureux ; des sommes considérables ont été dépensées par elle en aumônes de tout genre et elle a laissé, en partant, à la municipalité une vingtaine de mille francs destinée à des œuvres pieuses. Six mille francs aideront à la création d'une caisse d'épargne, et le reste sera réparti entre divers hospices* ». ADAM, sous-série 1Z, 1Z23 : correspondance du consulat de France à Nice avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1853-1858.

[1698] « *Une grande partie de la population s'était également transportée au lieu d'embarquement. Quand sa majesté a quitté la terre, de vives et nombreuses acclamations ont éclaté de toutes parts* », ADAM, sous-série 1Z, 1Z23 : correspondance du consulat de France à Nice avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1853-1858.

[1699] ADAM, presse ancienne, PR 0466, *Le Journal de Nice*, 1er et 2 mai 1865.

de pérenniser leurs bonnes relations avec les habitants de Nice et de ses environs, peuvent se mesurer à l'aune de leurs activités durant leur séjour à Nice. L'Empereur a notamment remis de nombreuses décorations aux élites locales, comme aux maires de Nice et de Villeneuve[1700], mais également au préfet des Alpes-Maritimes[1701]. Alexandre II a par ailleurs fait don de la somme de 3 000 francs à la commune de Villefranche, qu'il a souhaité voir consacrer à l'assistance aux plus pauvres[1702].

Les aspects économiques et notamment les retombées liées aux activités russes sont également abordés par les journaux locaux. Ainsi, dès l'été 1858, alors que la probabilité d'implantation d'un port russe à Villefranche tend à se préciser, on comprend en parcourant *L'Avenir de Nice* que cette perspective semble plutôt bien accueillie par la presse locale :

« *Villefranche y puiserait une nouvelle vie industrielle et commerciale qu'elle a depuis longtemps perdue, et Nice serait enfin délivrée de ce triste voisinage d'un lazaret…* [1703] ».

Lorsqu'il est clairement admis que ce sont des marins russes qui seront amenés à séjourner occasionnellement aux abords de Nice, la presse évoque également le fait que ces marins ont laissé leur linge à des blanchisseuses niçoises[1704]. Plus généralement, les journaux retranscrivent la satisfaction générale que paraît éprouver la population à l'égard de la présence désormais régulière des marins russes. LeRoy Ellis indique dans son article que « *La satisfaction de la population était peut être réellement unanime à l'arrivée des bateaux russes, puisque le commerce local avait immédiatement tiré tout le parti possible de cette clientèle de marins* […] [1705] ». Un autre exemple de mise à contribution du tissu économique local par les hôtes russes : le catafalque du grand-duc Nikolaï Alexandrovitch, décédé au mois d'avril 1865 à Nice, était décoré de compositions florales qui sont l'œuvre Alphonse Karr, le célèbre fleuriste niçois, arrangées par les soins de ses jardiniers[1706]. Les questions de souveraineté, et les réactions suscitées par la présence, même limitée, d'une armée étrangère aux abords de Nice, ont rapidement été abordées par la presse locale. Dans son édition du 26 novembre 1858, *L'Avenir de Nice* annonce que « […] *les Russes ont pris possession d'une partie des locaux que notre gouvernement leur a concédé… à la satisfaction unanime de la*

[1700] Respectivement M. Malaussena, et M. Ducrest, qui ont été décorés de la croix de commandeur de l'Ordre de Ste Anne. *Ibid*.
[1701] M. Gavini a reçu la même distinction. *Ibid*.
[1702] ADAM, presse ancienne, PR 0466, *Le Journal de Nice*, 1er et 2 mai 1865.
[1703] *L'Avenir de Nice*, 18 août 1858, cité par LeRoy Ellis, « La base russe de Villefranche », *art. cit.*, p. 72.
[1704] *L'Avenir de Nice*, 23 novembre 1858, *Ibid*., p. 75.
[1705] *Ibid*.
[1706] ADAM, presse ancienne, PR 0466, *Le Journal de Nice*, 1er et 2 mai 1865.

population [1707] ». On ne trouve finalement que peu de traces, dans la presse locale, de préoccupations liées à l'implantation d'éléments d'une force armée étrangère au voisinage de Nice.

La Russie poursuit ainsi ses évolutions d'escadre en Méditerranée, et se sert du port de Villefranche comme point d'appui logistique. Toutefois, dès 1870, la situation diplomatique européenne évolue et la Russie retrouve l'usage de la mer Noire et des Détroits pour sa marine de guerre.

- **Le tournant de 1870 : vers une évolution de la présence russe à Villefranche**

Dès le lendemain de la signature du traité de Paris en 1856, la diplomatie russe, par l'entremise du prince Alexandre Gortchakov, cherche à récupérer ses capacités militaires en mer Noire. La Russie est seule, isolée sur la scène diplomatique européenne, son unique allié d'avant la guerre étant l'Autriche qui n'a pas bougé pour lui venir en aide lors de la guerre de Crimée. Comme nous l'avons évoqué, Alexandre II se tourne d'abord vers Napoléon III, mais le rapprochement échoue sur les affaires de Pologne et la révolte de 1863. La cause polonaise est également activement soutenue par la diplomatie britannique et par Vienne. Le seul Etat à donner des signaux d'ouverture vers Moscou est la Prusse de Bismarck qui non seulement soutient, mais aide la Russie à résoudre la crise polonaise. En retour, Alexandre II n'intervient pas lorsque l'Autriche est défaite à Sadowa en 1866 ou lorsque le Second Empire s'effondre à Sedan en 1870. La stratégie prussienne de Gortchakov paie puisqu'à la suite de la guerre franco-prussienne, la Russie déclare unilatéralement au mois d'octobre 1870 qu'elle ne s'estime plus liée par les contraintes du traité de Paris, et dans cette démarche, elle est soutenue par Bismarck. C'est une question de prestige pour la Russie que de pouvoir circuler librement le long de ses propres côtes et c'est en ce sens que le chancelier allemand justifie son soutien à la cause russe :

« *Nous prîmes volontiers le parti de la Russie en 1870, afin de la délivrer des restrictions imposées par le traité de Paris. Elles n'étaient pas naturelles et l'interdiction de circuler librement près de son propre littoral était, pour une puissance comme la Russie, insupportable à long terme, parce qu'humiliante* [1708] ».

[1707] *L'Avenir de Nice*, 26 novembre 1858, cité par LeRoy Ellis, « La base russe de Villefranche », *art. cit*., p. 76.
[1708] Cité par Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son empire*, *op. cit*., p. 806.

Réunies à Londres au mois de mars 1871, les puissances européennes avalisent la position russe en la généralisant à tous les Etats de la mer Noire. Dès lors, la Russie retrouve également la libre et complète utilisation de ses infrastructures « criméennes », tout en retrouvant son prestige mis à mal en 1856.

Quelle est désormais la place de Villefranche dans tout ce tumulte diplomatique européen ?

La disparition du Second Empire laisse la place à la IIIe République naissante qui reconduit elle aussi tacitement la concession de Villefranche à l'Empire russe. L'idée pour les nouveaux dirigeants français est de ne pas se priver d'un allié potentiel en cas de nouveau conflit avec la Prusse. Par ailleurs, en mal de reconnaissance sur la scène diplomatique européenne, la IIIe République ne peut s'accorder le luxe de rejeter un hypothétique partenaire, d'autant plus que les relations entre l'Allemagne et la Russie se dégradent rapidement, alors que dans le même temps, les liens entre Paris et Saint-Pétersbourg s'intensifient.

La marine russe ayant retrouvé sa liberté de mouvement en mer Noire, l'importance stratégique de Villefranche diminue considérablement au cours des années 1870, même si des vaisseaux russes continuent d'y relâcher régulièrement jusqu'à la fin de la décennie. En effet, à la suite de la guerre russo-turque de 1878-1879 que la Russie remporte, l'Angleterre décide unilatéralement d'empêcher le franchissement des Détroits aux navires de guerre russes. Les Anglais ont pénétré en mer de Marmara dès la signature de l'armistice d'Andrinople avec un seul objectif : empêcher les Russes de s'emparer de Constantinople. Les tensions qui caractérisent alors les relations anglo-russes en Méditerranée trouvent non seulement leurs origines dans la volonté de l'Angleterre de maintenir coûte que coûte en vie « *l'homme malade de l'Europe* » et de s'opposer ainsi à une mainmise russe sur les Détroits, mais également dans la lutte d'influence que se livrent les deux puissances en Asie centrale[1709].

L'abandon progressif par la marine russe des installations navales de Villefranche révèle un certain nombre d'éléments sur la façon dont les élites russes considèrent alors la place de la Russie en Méditerranée. Pour Saint-Pétersbourg, le centre de gravité des intérêts se situe en Méditerranée orientale, et plus spécifiquement dans les Balkans. La solution de Villefranche apparaît dès lors comme une solution temporaire devant palier une impossibilité envisagée elle aussi comme temporaire de pouvoir faire évoluer les escadres en Méditerranée à partir de la mer Noire. Enfin, les infrastructures vitales à toute marine de guerre, se situent

[1709] La Russie et la Grande-Bretagne en viennent presque à un conflit direct en 1885 lorsque les Russes atteignent l'Afghanistan. Par ailleurs, les deux puissances se livrent également une lutte d'influence en Iran.

sur le rivage russe de la mer Noire : les chantiers navals, les arsenaux et les forts forment un chapelet d'ouvrages sur les côtes russes en mer Noire. Aussi, l'implantation militaire russe de Villefranche périclite-t-elle progressivement et devient dès 1884 une station scientifique océanographique.

***

L'implantation de navires de guerre russes à Villefranche est un exemple unique de repositionnement stratégique de la flotte russe de la mer Noire en Méditerranée occidentale. Facilitée par une diplomatie qui trouvait ses relais au sein de la communauté russe déjà présente à Nice, ainsi que par la présence personnelle et les activités de membres de la famille impériale, le point d'appui naval russe à Villefranche constitue une originalité historique et stratégique dans les relations entre la Russie et l'Occident. Jamais la Russie des tsars n'avait jusque-là bénéficié d'une telle facilité navale en territoire étranger en temps de paix.

S'inscrivant dans le contexte géopolitique méditerranéen de la seconde moitié du XIXe siècle, cette implantation navale répond aux besoins des tsars de disposer d'une force de présence afin de pérenniser la protection des intérêts russes en Méditerranée malgré les clauses restrictives du traité de Paris. Même si cette position se trouve géographiquement éloignée du centre de gravité des intérêts russes qui se situe dans les Balkans, elle permet à la Russie de ne pas être purement évincée dans les rapports de forces méditerranéens. Du côté du Piémont, l'accueil de vaisseaux russes à Villefranche répond à l'impérieuse nécessité de s'accorder les bonnes faveurs de la Russie dans la perspective d'une guerre avec l'Autriche devant conduire à l'unification de l'Italie.

Si elle ne dure pas dans le temps, cette implantation aura néanmoins contribué à cristalliser la présence russe dans la région niçoise et à favoriser le développement de relations privilégiées entre la France et la Russie : les deux pays signent en effet une alliance militaire en 1892 comme nous le verrons ultérieurement et envoient leurs escadres visiter les ports de Cronstadt pour les Français, et Toulon pour les Russes. Enfin, tout en répondant à un besoin stratégique, le point d'appui naval russe de Villefranche permet à la Russie d'approfondir sa pratique de la rive Nord du bassin occidental. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, les escadres arrivant de la Baltique, une fois le détroit de Gibraltar franchi, mettaient bien souvent directement le cap sur la Sicile après une halte à Minorque. La rive Nord du bassin occidental n'avait ainsi plus été régulièrement sillonnée par les vaisseaux

russes depuis la campagne méditerranéenne de 1769-1770 et depuis les opérations réalisées à Gênes au début des années 1800.

4) La Marine impériale russe en Méditerranée après 1871 : la projection de l'espace méditerranéen au cœur des intérêts maritimes russes

Prétextant une évolution de la situation qui lui serait défavorable dans les principautés danubiennes ainsi que l'irruption de vaisseaux de guerre étrangers en mer Noire, Saint-Pétersbourg adresse une note le 31 octobre 1870 selon laquelle l'Empire russe déclare unilatéralement qu'il ne se considère plus lié par les clauses restrictives du traité de Paris[1710]. Quelques mois plus tard, le 13 mars 1871, les grandes puissances se réunissent en Congrès à Londres afin d'établir un nouveau traité concernant la circulation dans les Détroits. Depuis le traité de Paris, le principe de la fermeture des Détroits à tout navire de guerre avait été entériné. Au terme du Congrès de Londres, cette mesure est reconduite mais avec une nuance. Selon l'article 2, le sultan peut, en temps de guerre, autoriser des navires de paix des puissances amies et alliés à franchir les Détroits dans le cas où il considérerait son Empire menacé[1711]. Comme nous l'avons démontré au chapitre précédent, la production des chantiers navals pontiques russes croît au cours des années 1850 et 1860. La Russie contourne en effet les restrictions concernant la neutralité de la mer Noire en produisant des navires destinés à la Compagnie russe de commerce, mais dont tous les rapports indiquent qu'ils peuvent être armés et transformés en navires de guerre rapidement : elle met ainsi sur cale une moyenne de 3 bâtiments par an pour un tonnage annuel moyen de 3 000 tonnes[1712].

C'est une fois de plus la question balkanique qui projette la Russie au cœur des affaires méditerranéennes. En 1875, Serbes et Bulgares se soulèvent contre les Ottomans,

[1710] La circulaire, rédigée en français, indiquait notamment que « *A plusieurs reprises et sous divers prétextes, l'accès des Détroits a été ouvert à des navires de guerre étrangers, et celui de la mer Noire à des escadres entières dont la présence était une atteinte au caractère de neutralité absolue attribué à ces eaux* ». Cité dans un rapport du Foreign Office, NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/1823: Russia, Memo, Black Sea, Prince Gortchakoff's Circular of Oct. 31, 1870, on alleged infractions of Treaty of 1856, *Memorandum on Prince Gortchakoff's Circular of October 31 1870*, November 18, 1870, p. 4. L'Empire russe considère en outre que sa stature de grande puissance est atteinte par les restrictions imposées par le traité de 1856 comme le précise le passage suivant : « *Russia considers herself aggrieved at this restriction ; she declares her dignity as a great Power to be offended at it ; and she formally announces that she is no longer able to bear such humiliation* ». Voir *Ibid*., p. 6.

[1711] « *Le principe de clôture des Détroits des Dardanelles et du Bosphore tel qu'il a été établi par la Convention séparée du 30 mars 1856, est maintenu, avec la faculté pour Sa Majesté Impériale le Sultan d'ouvrir les dits Détroits en temps de paix aux bâtiments de guerre des Puissances amies et alliées, dans le cas où la Sublime Porte le jugerait nécessaire pour sauvegarder l'exécution des stipulations du traité de Paris du 30 mars 1856* », voir NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 93/81/41: Convention. Russia and Turkey, Black Sea, *Traité de Londres*, 13 mars 1871, p. 3.

[1712] Voir dans le chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous Alexandre II.

aidés discrètement par Saint-Pétersbourg qui, par l'entremise de sa Compagnie maritime pontique, fournit armes, munitions et « volontaires » recrutés à Moscou par le Comité slave qui récolte également des fonds[1713]. Privé de sa flotte de guerre en mer Noire et épuisé par la guerre de Crimée, l'Empire russe met au point une stratégie asymétrique afin de pérenniser son influence et sa politique de puissance dans le Balkans. Ainsi, tout au long des années 1860 et 1870, les rapports des consuls français en postes en mer Noire font état de l'aide matériel de la Russie aux minorités slaves et orthodoxes des Balkans. Le consul de France en poste à Odessa écrit ainsi au ministre des Affaires étrangères au mois d'avril 1864 :

« *Toutefois, ce que je tiens plus particulièrement à avoir l'honneur de signaler à Vôtre Excellence c'est la continuation des envois d'armes et de munition de guerre, pour une destination que l'on tient à laisser secrète. Ce mois-ci et le mois dernier, des poudres sont arrivées ici en si grande quantité qu'on en a chargé plusieurs navires. Au dire de gens se prétendant bien informés, ces envois, comme ceux que j'ai depuis longtemps fait connaître, seraient encore destinés à la Serbie*[1714] ».

L'assertion de la source du consul s'avère en effet juste, et comme le prouve cet autre rapport consulaire datant de 1868, la Russie finance et assiste en armes et munitions les mouvements d'indépendance bulgares et serbes :

« *J'apprends d'autre part qu'une quantité considérable d'armes à feu du modèle ordinaire a été réunie à Nikolaïev : 50 000 fusils s'y trouveraient déjà et 100 000 autres sont encore attendus. L'on suppose que toutes ces armes sont destinées aux Candistes, dont la cause inspire ici, comme dans tout l'Empire, une vive sympathie.*

Cette sympathie que j'appellerai de commande, étant inspirée par le gouvernement russe, se traduit par des œuvres de charité en faveur des Chrétiens d'Orient et une propagande à outrance[1715] ».

[1713] Michel Heller, *Histoire de la Russie et de son Empire, op. cit.*, p. 812.
[1714] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 26 avril 1864, ff. 196-197.
[1715] MAE, CADC, Correspondance politique des consuls, Russie, vol. 7: Odessa, Riga, Tiflis, 1862 – 1870, lettre du consul de France à Odessa au ministre des Affaires étrangères, 5 février 1868, ff. 254-255.

En tant que pourvoyeuse de l'aide matérielle, la Compagnie de navigation et de commerce russe est l'une des clefs maîtresses de toute la stratégie balkanique russe en l'absence d'une escadre méditerranéenne.

La guerre, jusque-là larvée entre la Porte et Saint-Pétersbourg, devient ouverte le 24 avril 1877, lorsqu'Alexandre II déclare la guerre à la Turquie, et dure jusqu'au mois de mars 1878. Au cours de ce conflit, les opérations navales restent limitées. Contrairement aux conflits de 1768-1774, 1806-1812 et 1828-1829, elles sont circonscrites au seul théâtre pontique, la Russie ne parvenant pas à dépêcher une escadre en Méditerranée depuis la mer Baltique[1716]. En outre, les manœuvres de l'embryon de flotte de la mer Noire se concentrent essentiellement autour des bouches du Danube : elles se résument à des opérations de transport et de débarquement de troupes, la Russie utilisant les navires de la Compagnie de Navigation à vapeur russe. En outre, afin de protéger les convois maritimes, elle dépêche sur place 6 frégates, 9 corvettes, 2 moniteurs et 5 canonnières[1717]. Les troupes russes s'enfoncent dans l'Empire ottoman en empruntant la côte occidentale du bassin pontique, et leur marche en direction de Constantinople ne s'arrête qu'au moment du cessez-le-feu turco-russe. Le traité de San Stefano, signé au mois de mars 1878, est jugé bien trop avantageux pour la Russie par les Autrichiens et les Anglais qui en obtiennent la révision lors du Congrès de Berlin à l'été 1878[1718].

Bien que les opérations navales demeurent secondaires en comparaison des campagnes de la seconde moitié du XVIIIe siècle et de la première moitié du XIXe siècle, le théâtre naval méditerranéen n'est pour autant pas totalement exclu du conflit de 1877-1878. L'objectif des opérations russes reste bien la prise de Constantinople dont le tsar n'a jamais été aussi proche depuis la guerre de 1828-1829. La progression des troupes russes en direction des Détroits inquiète vivement la diplomatie britannique. Dans une lettre qu'il adresse à Edward Henry Stanley, secrétaire d'Etat britannique aux Affaires étrangères, l'ambassadeur de Grande-Bretagne à Constantinople, Sir Austen Henry Layard[1719], souligne la menace que fait alors peser la Russie sur l'ensemble de la région pontique. S'appuyant sur l'analyse de la presse

[1716] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit*., pp. 395-396.
[1717] *Ibid*., p. 398.
[1718] Les gains territoriaux de la Russie en Bessarabie et dans le Caucase sont bien confirmés, en revanche la création d'une grande Bulgarie autonome est annulée de même que l'agrandissement de la Serbie et du Monténégro, qui se faisait au détriment de l'Empire ottoman. La stratégie d'influence russe par état vassal interposé sur la côte occidentale de la mer Noire a donc échoué faute de soutien diplomatique fort. Voir Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit*., pp. 419-421.
[1719] Sir Austen Henry Layard (1817-1894) occupe le poste d'ambassadeur de Grande-Bretagne à Constantinople entre 1877 et 1880.

russe et sur l'opinion publique en Russie, le diplomate souligne que les intérêts vitaux de la Grande-Bretagne seraient menacés par deux objectifs que l'Empire russe est alors en passe d'accomplir : transformer la mer Noire en « lac russe », et implanter au cœur des Détroits un « Gibraltar russe » :

"*There seems to be almost unanimity of opinion in Russia that the Black Sea should be converted into a Russian lake, that the fleets of Russia should not only have free access to it, but that those of other Powers should be excluded from it, and that Turkey should be deprived of all naval strength in it, and be only admitted to a small share in its navigation upon sufferance. The avowed object of this policy is to place in the hands of Russia the greater part of the coasts of the Black Sea and their harbours, which thus would give her the command, if not immediately, at not very distant period, of the whole of Western Asia.*
[…].

It is scarcely necessary for me to repeat what I have already stated to your Lordship in a previous despatch as to the probability of an attempt of the Russians to seize the Dardanelles, if possible, by a coup de main (…). *But I would earnestly call your Lordship's attention to the design attributed to Russia of taking permanent possession of the entrance to the Bosphorus, and converting the heights on either side into a "second Gibraltar"* [1720]".

Edicté notamment sous la pression britannique, le traité de San Stefano hypothèque un coup de force russe sur les Détroits, mais entérine le renforcement des positions de la Russie sur la côte orientale du bassin pontique.

Au terme de ce conflit, l'influence russe dans le bassin pontique s'est néanmoins accrue. Dépossédée de son outil naval en mer Noire par le traité de Paris de 1856, et ne disposant pas cette fois ci du soutien diplomatique et logistique britannique, la Russie doit renoncer à expédier une escadre en Méditerranée à partir de Cronstadt. Toutefois, les opérations russes conservent comme axe de progression les Détroits et la Russie est alors plus proche que jamais en ce début d'année 1878 de mettre la main sur les Dardanelles et le Bosphore. Ce conflit a néanmoins démontré tout l'intérêt pour la Russie d'entretenir une flotte de guerre puissante en mer Noire. Comme nous l'avons démontré dans le chapitre

[1720] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/3410 : Turkey, Desp. Danger to British Interests in the East by Annexation of Armenia to Russia, Views of Russian Press as to Black Sea being made a Russian Lake, &c, (Mr. A. H. Layard), Dec. 16, 1877, Lettre de l'ambassadeur de Grande-Bretagne à Constantinople au secrétaire d'Etat britannique aux Affaires étrangère, 29 décembre 1877, pp. 1-2. Le terme de « second Gibraltar » aurait été employé par l'ambassadeur russe à Constantinople, le général Ignatiev.

précédent, Alexandre II préfère investir dans le développement de la Compagnie russe de navigation, qui lui est certes utile afin de transporter des troupes depuis Sébastopol vers le littoral occidental du bassin pontique. L'absence d'une flotte de guerre qui n'a pas été reconstituée au cours des années 1870 annule toute possibilité d'exercer un blocus sur Constantinople depuis la mer Noire et de surveiller les mouvements de la flotte ottomane sur le littoral pontique turc. Dans les deux décennies qui suivent le traité de Paris, l'Empire russe préfère renforcer la défense de son littoral en se « casematant » derrière des batteries côtières qui défendent les sites stratégiques : en 1877, Sébastopol est ainsi doté de 93 batteries et Otchakov est défendue par 7 batteries terrestres plus les deux « popovka », les batteries flottantes qui constituent les seuls bâtiments cuirassés mis à l'eau par les Russes en mer Noire au début des années 1870[1721]. Toutefois, dans la mesure où les possessions russes pontiques s'accroissent considérablement à l'issue du Congrès de Berlin[1722] et que l'ouverture des Détroits à une flotte de guerre reste du seul ressort du sultan, l'Empire russe se doit de disposer d'une flotte de guerre crédible dans les eaux du bassin pontique.

Pourtant, loin de recomposer le potentiel naval pontique russe, le règne d'Alexandre III (1881-1894) se contente de maintenir le *statu quo*. L'activité des chantiers navals pontiques y est réduite : les cales de Nikolaïev livrent bien une moyenne de 3 unités par an, mais le tonnage moyen chute dramatiquement en étant divisé par 3 entre 1881 et 1894, passant de 18 000 tonnes mis sur cale à près de 6 000 tonnes en 1894[1723]. Toutefois, malgré la fermeture hermétique des Détroits à tout navire de guerre, la Russie ne renonce pas à sa présence navale méditerranéenne.

Le percement du canal de Suez et son ouverture à la navigation dès 1869 offre de nouvelles perspectives à un empire continental comme la Russie et accroît encore son intérêt pour le bassin méditerranéen. Désormais, il existe une route Cronstadt-Vladivostok longue de 14 600 milles marins, qui dispense les vaisseaux russes d'une éventuelle et trop longue circumnavigation du continent africain de plus de 19 250 milles nautiques en cas de nécessaires renforts navals sur le théâtre Pacifique. L'ouverture d'une nouvelle route maritime qui relie la mer Baltique à l'océan Pacifique fait évoluer la représentation de leur Empire

[1721] Сергей В. Потрашков (dir.), *История Российского Флота* (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*), *op. cit.*, p. 415. Voir également au chapitre précédent la section consacrée à la production des chantiers navals russes sous le règne d'Alexandre II.

[1722] La Russie obtient dès le traité de San Stefano la Bessarabie méridionale sur la côte occidentale de la mer Noire, et les districts de Batoumi, Kars et Ardahan du côté caucasien. Ces dispositions sont confirmées par la suite à Berlin à l'été 1878. Voir Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, pp. 419-421.

[1723] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous le règne d'Alexandre III.

qu'ont les dirigeants russes. Tout d'abord, le percement du canal de Suez favorise le désenclavement de la Russie en lui ouvrant un peu plus l'accès à l'océan mondial : l'océan Indien acquiert une dimension stratégique évidente dès 1869 en devenant un passage obligé pour les navires de guerres russes se rendant en Extrême-Orient. Au cours des années 1880, les navires de la Compagnie russe de commerce assurent également des liaisons régulières entre les ports de la mer Noire et Vladivostok, ouvrant de nouvelles routes au commerce pontique russe. Située au cœur de cette nouvelle route reliant Cronstadt à l'Extrême-Orient, la mer Méditerranée voit sa dimension stratégique s'accroître considérablement aux yeux de Saint-Pétersbourg. Elle constitue en effet désormais un espace de transit et de relâche pour les navires russes se rendant ou revenant du Pacifique. La liberté de circulation pour sa flotte de guerre dans le bassin méditerranéen devient un enjeu stratégique pour l'Empire russe qui souhaite acquérir la maîtrise de la navigation sur la route Cronstadt-Vladivostok.

La situation de la Marine de guerre russe s'améliore dans le bassin pontique sous le règne de Nicolas II. L'activité des chantiers navals russes s'accroît considérablement et continuellement au cours des années 1890 et 1900, ce qui n'était plus le cas depuis le règne de Nicolas Ier[1724]. Dès la fin des années 1880, l'Empire russe assure une présence navale à travers l'entretien d'escadres permanentes dans deux régions : la Méditerranée et la Pacifique. En Méditerranée, cette présence reste faible. Ainsi, en 1885, l'escadre russe qui croise dans les eaux méditerranéennes se compose d'une frégate, de 2 corvettes et d'un clipper[1725]. A l'été 1885, l'escadre russe de la Méditerranée est diminuée : elle ne compte plus que la frégate et le clipper. A l'automne 1887, la croisière russe se résume à un croiseur, le *Strelok*, et à une canonnière, le *Koreïetz*, qui croisent essentiellement dans le bassin méditerranéen oriental, entre les côtes égyptiennes et l'Archipel. En 1887, l'empire russe entretient également un croiseur, le *Rynda*, à Manille, et un croiseur dans l'océan Indien, le *Naïezdnik*[1726]. Enfin, au mois de février 1888, la Russie ne dispose plus que du *Strélok* qui stationne au Pirée tandis

[1724] Alors que les chantiers navals russes travaillant pour le compte de la flotte de la mer Noire mettaient sur cale en moyenne 2 unités et 1 000 tonnes au milieu des années 1980, ils mettent en chantier une moyenne de 6 unités et plus de 20 000 tonnes en 1917. Voir au chapitre précédent la section consacrée à la production des chantiers navals russes sous Nicolas II.

[1725] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettre de l'attaché militaire français à Saint-Pétersbourg au ministre de la Défense, 23 janvier 1885, f. 52. Au printemps 1885, l'escadre russe de la Méditerranée est diminuée : elle ne compte plus que la frégate et le clipper. Voir SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettre de l'attaché militaire français à Saint-Pétersbourg, 8 mai 1885, f. 59.

[1726] Ces navires relâchent notamment dans les ports de Smyrne, du Pirée et d'Alexandrie. SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : Lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), f. 178 ; BB4 1432 : lettres de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (1888), lettre de l'attaché naval français à Saint-Pétersbourg, 12 octobre 1887 et 1er janvier 1888.

que la canonnière *Koreïetz*, après une halte à Port-Saïd, a franchi le canal de Suez pour mettre le cap sur Aden, et que les navires *Vestnik* et *Vitiaz* naviguent respectivement en direction de Singapour et Manille[1727]. L'énumération de la composition et des ports de relâche des navires russes croisant en Méditerranée appelle au moins deux réflexions. Tout d'abord, il s'agit de navires de second rang, voire de troisième rang, et leur nombre tend à diminuer au cours de la seconde moitié des années 1880. Loin de constituer un phénomène conjoncturel, il s'agit d'un repositionnement de la Marine russe qui préfère déployer ses effectifs en direction du Pacifique. En cas de guerre contre l'Empire ottoman et la Grande-Bretagne, les plans de l'Amirauté russe pour la Méditerranée consistent à y mettre en œuvre une guerre de course qui reposerait sur le déploiement de torpilleurs et concentrerait son activité sur la marine marchande britannique et les lignes de communication navales turques[1728]. Toutefois, une stratégie asymétrique comme la guerre de course, le seul type de stratégie alors pertinent pour la Russie en Méditerranée, serait fort compliquée à mettre en œuvre pour les Russes comme le rappelle l'attaché militaire français dans une lettre adressée au ministre de la Défense le 8 mai 1885 :

« *La Russie ne peut avoir aujourd'hui pour sa marine que les lignes générales suivantes.*
Contre l'Angleterre et la France, incapacité absolue d'entrer en ligne, s'en tenir complétement à la défensive (…). […].
Les croiseurs russes ne pourraient faire de mal au commerce anglais. Ils n'ont pas de ports de relâche et ne sauraient ni où se réfugier, ni ou faire du charbon [1729]».

Malgré l'absence de points d'appui naval et la difficulté à mettre en œuvre un tel déploiement de torpilleurs en Méditerranée depuis la mer Baltique, ou même depuis le Pacifique, ce plan demeure la seule stratégie envisageable par les Russes dans le bassin méditerranéen pendant de nombreuses années[1730]. Ainsi, après la signature de l'Alliance

[1727] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1432 : lettres de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (1888), lettre de l'attaché naval français à Saint-Pétersbourg, 22 février 1888, ff. 15-16.
[1728] Pour ce faire, le commandant du *Strélok* propose de déployer une dizaine de torpilleur qui opéreraient à partir de la mer Egée en direction de l'Archipel et de la région de Suez. Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, p. 83.
[1729] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Fonds moderne, (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886), lettre de l'attaché militaire français à Saint-Pétersbourg, 8 mai 1885, f. 58.
[1730] Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, p. 84.

franco-russe de 1892, le gouvernement français et les ambassadeurs russes en poste à Paris et Constantinople évoquent l'idée de déployer de manière permanente une escadre russe en Méditerranée. L'année suivante, afin de matérialiser l'alliance des deux puissances, une escadre russe commandée par le contre-amiral Avelan quitte Cronstadt pour se rendre à Toulon. Son escadre est composée d'un navire de ligne, le cuirassé d'escadre *Empereur Nicolas Ier*, de deux croiseurs, le *Pamiat Azova* et l'*Amiral Nakhimov*, et de la canonnière *Teretz*, qui, après leur visite de Toulon au mois d'octobre, restent déployés en Méditerranée[1731]. La mission du contre-amiral est alors de protéger les intérêts politiques de la Russie en Méditerranée tout en examinant les possibilités de mettre en œuvre une guerre de course en Méditerranée orientale. Par ailleurs, l'escadre méditerranéenne russe sert également de réserve de renforts pour le Pacifique, théâtre qu'elle peut rejoindre en un mois : lors du conflit sino-japonais de 1894, la Russie renforce ainsi sa présence navale dans le Pacifique grâce aux unités du contre-amiral Avelan qui envoie en Extrême-Orient un croiseur[1732].

La diplomatie méditerranéenne de la Russie reste également active au cours des années 1890. En 1861, l'Empire russe participe au règlement de la crise libanaise qui fait suite au massacre de Maronites au Liban. Avec la Turquie, la France, l'Autriche, la Prusse et la Grande-Bretagne, la Russie signe le Règlement organique de 1861 qui fait du Liban une province autonome au sein de l'Empire ottoman[1733]. En 1893, un nouveau poste consulaire ouvre ainsi à Damas[1734]. L'année précédente, Saint-Pétersbourg et Paris signent une alliance qui répond au besoin de contrer la menace de la Triple Alliance. Toutefois, Londres conserve jusqu'en 1907[1735] une profonde méfiance vis-à-vis des activités russes en Méditerranée et en Asie. Et pour cause, la diplomatie russe oriente son activité dans différentes directions avec pour objectif d'accroître sa liberté de navigation en Méditerranée. L'Empire russe cherche ainsi à assouplir le régime de franchissement des Détroits. Ainsi, au cours de l'hiver 1892, Saint-Pétersbourg tente d'ouvrir des négociations bilatérales avec l'Empire ottoman en vue d'obtenir un droit de libre passage pour ses navires qui transportent du matériel de guerre et du ravitaillement militaire depuis les ports russes de la mer Noire vers d'autres ports

[1731] ADAM, presse ancienne, [4 MI PR7 R13], « Les marins russes arrivent à Toulon », *Le Petit Niçois*.
[1732] Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, p. 90, 95 et 123.
[1733] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*,*op. cit.*,p. 32.
[1734] *Ibid.*, p. 12.
[1735] Au mois d'août 1907, Russes et Britanniques signent un accord délimitant leurs sphères d'influence respectives en Asie. Cet accord, avec l'Alliance franco-russe de 1892 et l'Entente cordiale franco-britannique (1904) ouvre la voie à la formation de la Triple Entente.

russes[1736]. Les Britanniques croient de plus en plus au début des années 1890 à un coup de force des Russes sur les Détroits qui, selon leurs analyses, pourrait être réalisé, entre la mobilisation des unités et la prise des Détroits, en l'espace de 10 jours[1737]. A l'automne 1895, le *Naval Intelligence Department* fournit une série de rapports selon lesquels l'activité navale russe augmente en Méditerranée, ce qui provoque le déploiement de l'escadre méditerranéenne britannique à proximité des Dardanelles afin d'anticiper une action de la part de la Russie, comme elle l'avait fait déjà en 1879[1738]. Le renforcement des effectifs de marins russes déployés à bord des vaisseaux qui croisent en Méditerranée s'effectue à partir de la mer Noire. La Russie utilise alors encore la Compagnie de navigation à vapeur russe, forte de 53 vapeurs en 1892, pour acheminer les marins à travers les Détroits. Ainsi, au mois d'octobre 1895, le vapeur *Oscar* quitte la mer Noire pour Athènes avec à son bord 90 marins de la flotte de la mer Noire qui doivent renforcer les effectifs déployés à bord de l'escadre russe de la Méditerranée. Dans la mesure où la Russie utilise des navires de commerce, la Turquie ne peut en effet lui refuser le droit de franchir les Détroits[1739]. La Compagnie russe poursuit par ailleurs son exploitation de la route qui relie la mer Noire à l'Extrême-Orient en acheminant depuis Odessa des militaires et le matériel nécessaire à la construction de chemins de fer dans ses possessions asiatiques[1740].

La détérioration des relations russo-britanniques dès 1896, qui sont les soubresauts méditerranéens du rapport de forces entamé par Londres et Saint-Pétersbourg en Asie

[1736] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6408: Russia & Turkey, Memo, Affairs of S.E. Europe, Dardanelles, &c Defence of Constantinople, Russian Mediterranean Squadron, *Memorandum by Mr. Bertie respecting Affairs of South-Eastern Europe, August 1892 to October 1893*, p. 1.

[1737] Les Britanniques fondent leur analyse sur les observations réalisées lors d'exercices de débarquements réalisés par la flotte russe de la mer Noire en Crimée en 1886. Les troupes, embarquées à Yalta, sont alors débarquées plus au Nord, non loin d'Alushta. Elles doivent se rendre maîtresses de la côte et de ses hauteurs, et s'enfoncer ensuite dans les terres en direction de Simféropol et Bakhtchissaraï afin d'y neutraliser les lignes de chemin de fer. Le mode opérationnel ressemble à celui qui pourrait être employé pour réaliser un coup de main sur les Détroits. La topologie du théâtre des manœuvres est en effet très proche de celle des côtes de la rive occidentale du Bosphore. NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6205: Foreign Office, Confidential Print, Russia & Turkey, Memo, Defences of Bosphorus (and power of Russia to effect a coup de main, Russian Force in Black Sea, &c.), *Memorandum on the Defences of the Bosphorus*, mai 1892, p. 10.

[1738] Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, p. 120 et 133.

[1739] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1497: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, Vice Consuls at Sebastopol, 1895, lettre du consul général de Grande-Bretagne à Odessa au marquis de Salisbury, 31 octobre 1895, f. 123 ; NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6205: Foreign Office, Confidential Print, Russia & Turkey, Memo, Defences of Bosphorus (and power of Russia to effect a coup de main. Russian Force in Black Sea, &c.), *Memorandum on the Defences of the Bosphorus*, mai 1892, p. 9.

[1740] Le consul général de Grande-Bretagne rapporte ainsi, dans une lettre adressée au mois de mars 1896 au marquis de Salisbury, que le vapeur *Saratov* a quitté Odessa le 27 février avec à son bord plus de 1 500 soldats, 100 tonnes de fer et 600 tonnes de rails pour l'Extrême-Orient. Voir NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, 1896, lettre du consul général de Grande-Bretagne à Odessa au marquis de Salisbury, 2 mars 1896, f. 8.

centrale, conduit à une augmentation de la flotte de guerre russe en Méditerranée. Alors qu'en 1896 elle ne se composait encore que du cuirassé *Navarin* et de 2 canonnières[1741], au début de l'année 1897, la Russie entretient en Méditerranée une escadre forte de 4 navires de lignes, 4 torpilleurs et 2 canonnières, commandés par le contre-amiral Andreev[1742]. Il s'agit alors de la plus importante concentration de navires de guerre russe en Méditerranée au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. Toutefois, ni les démonstrations de force de la flotte russe en Méditerranée, ni le renforcement de son potentiel en mer Noire, ni les approches diplomatiques russes envers la Porte ne permettent à la Russie d'obtenir un assouplissement du régime de franchissement des Détroits qui demeure celui de 1871 jusqu'au traité de Sèvres en 1920.

L'Empire russe explore parallèlement d'autres possibilités en orientant son activité diplomatique du côté de la région du canal Suez. Dans la mesure où elle constitue désormais un espace de transit obligatoire pour les vaisseaux russes qui empruntent la route Cronstadt-Vladivostok, la mer Rouge acquiert une dimension stratégique évidente pour Saint-Pétersbourg. Tandis que les Français sont installés à Obock (Djibouti), les Britanniques verrouillent la sortie de la mer Rouge sur l'océan Indien avec leur point d'appui situé à Aden, et mettent la main sur l'Egypte en y installant un protectorat dès 1882. Les projets franco-britanniques relatifs à la neutralisation du canal de Suez éveillent l'inquiétude de Saint-Pétersbourg dès 1887 : l'Empire russe ne peut rester à l'écart de négociations qui portent sur une région désormais aussi importante pour ses lignes de communication navales[1743]. Le Congrès de Berlin, qui se déroule en 1884-1885 au sujet du sort du Congo, donne l'occasion à la Russie de se rapprocher des affaires africaines, et plus particulièrement de l'Afrique orientale. Une région attire l'attention du tsar : l'Abyssinie, où la Russie entre rapidement en concurrence avec l'Italie. En 1885, les Italiens s'installent à Massaoua, en Erythrée, et sous l'impulsion de Francesco Crispi, alors président du Conseil et ministre italien des affaires étrangères, ils entament dès 1887 une expansion coloniale en direction de l'Abyssinie.

[1741] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, 1896, lettre du consul de général de Grande-Bretagne à Odessa au secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, 5 mars 1896, f. 13.

[1742] Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, *op. cit.*, p. 139.

[1743] Au mois de décembre 1887, l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg écrit ainsi au ministre de la Marine et des Colonies : « (…), *je dois vous signaler, Monsieur le Ministre, un réel mécontentement dans les cercles politiques et maritimes au sujet de la convention anglo-française de neutralisation du canal de Suez.* (…) *la Russie ne donnerait son acquiescement que si les deux zones neutres étaient considérablement augmentées dans la Méditerranée et la mer Rouge* ». SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Fonds moderne (1789-1914), Série BB4, Campagnes (1763-1937), BB4 1415 : lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887), lettre de l'attaché naval français à Saint-Pétersbourg, 13 décembre 1887, ff. 184-185.

Nicolas II tente de s'ingérer dans la guerre qui oppose Rome à Addis-Abeba entre 1887 et 1890. Le vecteur religieux est une fois de plus utilisé par l'Empire russe qui a pour projet dès la fin de l'année 1885 de favoriser l'émigration de Cosaques vers l'Abyssinie afin de faire fusionner les Eglises copte et russe orthodoxe. L'année suivante, la presse russe se fait le relais de la nécessité d'envoyer une aide matériel et des instructeurs aux Abyssins qui luttent contre les troupes italiennes[1744]. Une première mission russe est organisée en direction de l'Abyssinie : conduite par un Cosaque du nom d'Atchinov, qui va à la rencontre du Négus, elle prépare une mission religieuse abyssine à Saint-Pétersbourg en 1888. La délégation abyssine y rencontre le Saint-Synode et ensemble, ils définissent des objectifs, dont la réalisation de l'union religieuse entre l'Abyssinie et la Russie[1745]. La fin de la guerre italo-éthiopienne et la signature du traité d'Uccialli en 1889 qui consacre la victoire italienne ne ralentissent pas l'accroissement de l'influence russe en Abyssinie. Dès 1891, une seconde mission russe dirigée par le correspondant à Addis-Abeba du journal russe *Novoïe Vremia* se rend à Djibouti, avec là aussi pour objectif de travailler à un rapprochement religieux entre coptes et orthodoxes russes. Toutefois, c'est la troisième mission russe, celle dirigée par le capitaine Léontiev qui illustre toute l'ambiguïté de l'activité russe en Abyssinie au cours des années 1890. Alors que l'Italie est de nouveau en guerre à partir de 1894 contre Addis-Abeba, le capitaine Léontiev quitte Odessa au début de l'année 1895 pour se rendre en Egypte et de là, gagner Djibouti, puis Harar[1746]. Dans le contexte du rapprochement entre Saint-Pétersbourg et Paris, la mission russe, dont l'objectif est officiellement religieux et scientifique, bénéficie du soutien logistique de la France qui pourvoit à son déplacement entre l'Egypte et Djibouti, puis entre Djibouti et Harar, en fournissant navire et caravanes[1747]. Les Russes repartent pour Odessa avec une mission abyssine au mois de juin 1895. En retournant en Abyssinie au mois d'août suivant, les Abyssins emportent avec eux des armes, des munitions et des subsides fournis par la Russie qui contribue probablement ainsi à la victoire abyssine sur l'Italie à Adoua en 1896[1748]. La Russie, par l'intermédiaire du capitaine

[1744] Roger Joint Daguenet, *Histoire de la mer Rouge de Lesseps à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 221.
[1745] *Ibid*., pp.221-222.
[1746] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog, 1896, lettre du consul général de Grande-Bretagne à Odessa au marquis de Salisbury, 2 mars 1896, f. 8.
[1747] Ф. Криндач, *Русский кавалерист в Абиссинии*, Санкт-Петербург, 1897 (F. Krindatch, Un cavalier russe en Abyssinie, Saint-Pétersbourg, 1897), pp. 11-16.
[1748] *Ibid*., pp. 51-52.

Léontiev, offre encore ses bons offices lors des négociations de paix qui s'ouvrent entre Rome et Addis-Abeba, et aboutissent à un traité de paix signé en 1896[1749].

L'activité déployée par la Russie dès la fin des années 1880 et au cours des années 1890 en Abyssinie, si elle reposait en premier lieu officiellement sur des objectifs religieux, n'était pour autant pas dépourvue de visées plus stratégiques. En parvenant à créer une union entre les Eglises Copte et russe Orthodoxe, l'Empire russe aurait fait un premier pas vers la création d'un protectorat sur l'Abyssinie qui aurait pu d'autant plus voir le jour qu'Addis-Abeba était en guerre contre l'Italie et recherchait des soutiens. Saint-Pétersbourg aurait dès lors acquis une fenêtre sur l'Afrique orientale qui lui aurait permis d'accroître considérablement son influence dans la région de la mer Rouge, hautement stratégique pour la circulation de ses navires entre la mer Baltique et l'Extrême-Orient. Un ambassadeur italien, dont les notes sont retranscrites dans un mémo du Foreign Office, écrit ce qui suit à propos de l'accroissement de l'activité russe en Abyssinie :

« *Il est assez difficile de s'expliquer complétement le système d'influence politique et religieuse que la Russie veut exercer, et réussit en effet à exercer, sur l'Abyssinie.*
[…]

Examinant la question du point de vue de l'équilibre européen, il est évident que la Russie et la France en favorisant une guerre, ou une série de guerres, entre l'Italie et l'Ethiopie, obtiendront le résultat d'amoindrir les moyens et les forces militaires de l'Italie et par conséquent celles de la Triple Alliance.
[…]

L'équilibre actuel dans la péninsule des Balkans commence à se modifier dans un sens favorable à la Russie (…), *le jour pourrait venir où l'Autriche soit conduite à s'arranger avec la Russie pour se partager la péninsule des Balkans jusqu'à Constantinople et Salonique.*

Enfin, il y a la question du maintien du statu quo dans la Méditerranée[1750] ».

Si l'ambassadeur italien analyse l'activité russe à l'aune des tensions qui caractérisent les relations entre Paris et Rome en cette fin de XIXe siècle, il convient également de l'envisager selon les intérêts méditerranéens de la Russie, ce qu'il évoque à la fin de son

[1749] Sur le rôle joué par le capitaine Léontiev et la mission de la Croix rouge russe, lire Roger Joint Daguenet, *Histoire de la mer Rouge de Lesseps à nos jours*, *op. cit.*, pp. 228-229.
[1750] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 881/6701: Abyssinia & General & Italy & Russia, Memo and Desp Russian Policy in Abyssinia and its possible effect on other questions affecting the Great Powers, Status quo in Mediterranean, Triple Alliance, &c, *Confidential Memorandum left by Italian Ambassador, August 14, 1895*.

mémorandum. Les efforts de l'Empire russe pour se doter d'une fenêtre sur la mer Rouge s'apparentent ainsi à une prolongation de la politique méditerranéenne russe qui vise à disposer d'une influence et d'une force navale permanente en Méditerranée, ce qui est assuré depuis le début des années 1890. La quête du désenclavement par l'acquisition et la pérennisation d'accès à l'océan mondial trouve ainsi son prolongement jusque sur les côtes de d'Afrique orientale.

Après la défaite enregistrée à Tsushima en 1905, l'activité de la marine russe tend à diminuer. Les meilleurs bâtiments de la flotte de la Baltique et l'escadre du Pacifique ont en effet été détruits lors de la bataille, et aucun programme naval visant à reconstituer la flotte de guerre n'est voté avant les années 1910[1751]. Au début du conflit russo-japonais, la présence navale russe en Méditerranée tend déjà à diminuer : pour l'année 1904, il est prévu d'y entretenir durant 6 mois une seule canonnière, le *Tchernomorets*, et une autre canonnière, le *Zaporojets*, en station à Constantinople[1752]. Néanmoins, si elle ne peut plus compter sur la présence d'une escadre, l'influence russe dans le bassin oriental de la Méditerranée trouve un relais à travers les activités de la Société Impériale Orthodoxe russe qui dispose en 1905 de près de 74 écoles en activité au Levant. A travers ces établissements, cette société apporte un soutien logistique aux pèlerins russes se rendant en Terre Sainte tout en dispensant un enseignement, principalement auprès des jeunes Syriens[1753]. L'Empire russe dispose également d'un relais d'influence grâce à la Société Impériale orthodoxe palestinienne, un organisme de charité fondé en 1882, qui entretient un réseau d'hôpitaux, d'écoles et d'auberges, qui subvient aux besoins de la population locale[1754]. Enfin, l'Egypte devient un sujet d'intérêt secondaire pour Saint-Pétersbourg après 1907 et la signature de l'Entente avec Londres, le libre accès au canal de Suez et à la mer Rouge étant désormais garanti.

Au cours des années qui précèdent directement la Grande guerre, les navires russes croisent régulièrement dans les eaux méditerranéennes : le croiseur *Oleg* fait ainsi escale dans les ports de Bizerte, Alger, Toulon et Hyères en 1913. L'année suivante, c'est au tour du cuirassé *Rossia* de faire une halte à Bizerte[1755]. Ainsi, sans pour autant disparaître, l'activité

[1751] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals russes sous le règne de Nicolas II.
[1752] NAK, Records created and inherited by the Foreign Office, FO 65/1689: Consuls General at Odessa, 1904, lettre du consul général de Grande-Bretagne à Odessa au secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, 21 mars 1904, f. 84.
[1753] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 12.
[1754] *Ibid*., p. 46.
[1755] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : bulletins de l'État-Major Général, Russie, renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, lettre du ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 3 novembre 1913 ; lettre du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, 25 mars 1914.

navale russe en Méditerranée tend à s'atténuer à la veille de la Première guerre mondiale. Le théâtre naval méditerranéen russe subit ainsi directement les conséquences de la défaite de 1905, ce qui démontre l'extrême imbrication des deux espaces, méditerranéen et pacifique, dans le fonctionnement de l'activité navale russe en ce début de XXe siècle.

- **La flotte de la mer Noire face à la flotte germano-ottomane dans la Première guerre mondiale (1914-1917)**

Si la Russie met en œuvre un *Command of the Sea* offensif en mer Noire lors de ses conquêtes coloniales du Caucase, sa flotte de guerre adopte également une posture navale défensive au cours d'autres conflits comme la guerre de Crimée, après l'irruption de la flotte anglo-française[1756]. Lors de la Première guerre mondiale, contrainte de se mesurer à une flotte concurrente, la flotte germano-ottomane, elle adopte une posture stratégique navale défensive.

La Première guerre mondiale se caractérise par des affrontements dans les trois dimensions : terrestre, aérienne et navale. Les grandes batailles qui découlent de la guerre de position qui ensanglantent la Marne et la Somme constituent de tragiques exemples des combats terrestres de la Grande guerre. Souvent concomitantes aux affrontements sur terre mais aussi sur mer, les opérations aériennes acquièrent une dimension tactique évidente lors des combats de tranchés où elles appuient les assauts lancés contre les positions ennemies. Loin de constituer un espace d'affrontement secondaire, la mer représente également un terrain hautement stratégique. Il s'agit en effet non seulement d'y détruire le potentiel maritime de l'adversaire en recourant massivement à de nouvelles armes comme les sous-marins[1757] ainsi qu'à de nouvelles stratégies telle que la guerre navale à outrance, mais il s'agit aussi de faire plier l'adversaire en asphyxiant son économie en lui imposant un blocus naval[1758].

[1756] Voir *supra*, la section consacrée à l'activité de la flotte de la mer Noire au cours des campagnes caucasiennes, et celle consacrée à son activité sous le règne de Nicolas Ier.

[1757] Les sous-marins ont déjà été utilisés durant la guerre civile américaine (1861-1865) qui constitue le premier conflit moderne de l'Histoire. Cependant leur utilisation massive est inaugurée dès l'automne 1914 avec le torpillage de trois croiseurs britanniques le 22 septembre 1914 en mer du Nord. Rappelons par ailleurs que c'est le torpillage de deux cargos civils américains, le *Lusitania* (7.5.1915) et l'*Arabic* (19.8.1915) qui constitue la première étape de l'engagement militaire américain aux côtés de l'Entente.

[1758] La guerre navale à outrance, c'est-à-dire sur tous les théâtres maritimes sans discrimination de catégorie de cibles, est engagée officiellement par l'Allemagne le 1er février 1917.

La Méditerranée n'est pas épargnée par le conflit et constitue également un théâtre d'affrontement opposant les flottes de l'Entente à celles de la Triple alliance[1759]. Souvent assimilée à la sanglante expédition anglo-française des Dardanelles, la Première guerre mondiale en Méditerranée ne peut pourtant se limiter à ce cuisant et dramatique échec de l'Entente. En effet, il convient de distinguer au moins trois « sous théâtres » d'opérations navales inclus dans l'espace méditerranéen : les rives du Maghreb, la mer Adriatique et la mer Noire.

Les rives du Maghreb, essentiellement les côtes algériennes, acquièrent une dimension stratégique dès le 3 août 1914 car elles constituent alors une voie de circulation obligatoire pour les troupes françaises rapatriées des colonies vers le front français du nord-est. Un temps menacées par deux navires de guerres allemands, ces rives deviennent néanmoins sûres dès la mi-août 1914[1760]. La mer Adriatique voit quant à elles s'affronter les flottes austro-hongroises, italiennes et franco-britanniques. Cependant, comme le rappelle justement André Nouschi dans un article des *Cahiers de la Méditerranée*, ces deux espaces d'affrontement se révèlent très vite fermés voire secondaires dans la mesure où la domination franco-britannique y neutralise les capacités de l'ennemi[1761].

Au-delà du Bosphore, il convient de considérer la mer Noire comme l'un des principaux espaces d'affrontements en Méditerranée dans la mesure où tout au long du conflit, ce théâtre possède une dimension stratégique essentielle qui ne s'arrête pas uniquement au contrôle des Détroits. Pour la Russie, il s'agit en outre du principal théâtre d'opérations navales au cours de la Première guerre mondiale[1762]. De plus, Français et Anglais ont besoin que l'allié russe soit suffisamment fort pour entretenir le second front allemand à l'Est, atténuant ainsi la pression de l'Allemagne dans le nord-est de la France. Par conséquent, il est primordial de venir en aide au régime tsariste en utilisant notamment les ports russes de la mer Noire. L'Empire ottoman, allié aux Allemands, constitue le principal obstacle à cette entreprise : les franco-britanniques entreprennent donc de l'affaiblir en tentant de s'emparer des Détroits, et précipitent leurs troupes dans l'offensive des Dardanelles au

[1759] Il s'agit de la flotte franco-britannique pour l'Entente et principalement la flotte austro-hongroise et la flotte allemande pour les Empires centraux.
[1760] Il s'agit du *Breslau* et du *Goeben*.
[1761] André Nouschi écrit ainsi : « *Grâce à la suprématie franco-britannique, la Méditerranée est une mer relativement sûre durant la première guerre mondiale, excepté l'irruption du Goeben et du Breslau sur les côtes algérienne au début de la guerre. On sait cependant que les deux navires naturalisés turcs ne bougeront plus des ports turcs où ils se sont réfugiés. Quant aux navires austro-hongrois, ils ne pourront jamais sortir de l'Adriatique, grâce au verrouillage du détroit par les Franco-britanniques* ». André Nouschi, « Iles et stratégie en Méditerranée », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 68, 2004.
[1762] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990, op. cit.*, p. 53.

mois de février 1915. Cette opération possède un double objectif : frapper au cœur de l'Empire ottoman tout en ouvrant une voie de ravitaillement pour l'Empire russe. D'abord stoppées puis décimées par les soldats ottomans retranchés dans leurs fortifications, les armées de l'Entente sont contraintes d'évacuer ce théâtre un an plus tard. Il s'agit là d'une tragique ironie de l'histoire : en 1770, ce sont les ingénieurs français, sous la direction du baron de Tott, qui sauvent les Turcs d'une invasion russe en fortifiant les Dardanelles et en y positionnant correctement des pièces d'artillerie[1763]. Cent cinquante ans plus tard, les soldats franco-britanniques débarqués dans les Détroits éprouvent à leur tour ce système de défense qui a non seulement survécu au temps en se modernisant, mais a également encore démontré sa redoutable efficacité.

Pour autant, peut-on affirmer qu'une fois les forces franco-britanniques évacuées de la région des Détroits début janvier 1916, la Méditerranée redevient un théâtre d'affrontement secondaire ?

Bordé par quatre Etats[1764] à la veille de la guerre, le bassin de la mer Noire abrite deux puissances principales : l'Empire ottoman et l'Empire russe. La flotte ottomane ne pouvant guère s'aventurer en dehors des Détroits qui sont soumis à un blocus de la part des navires français et anglais, la mer Noire devient le théâtre d'un face à face entre les flottes russe et ottomane. Par conséquent, si on laisse de côté les affrontements essentiellement terrestres au Moyen-Orient, dès la fin de l'année 1914, le principal espace méditerranéen d'affrontement maritime et terrestre se situe dans l'Hellespont et en mer Noire. Traditionnellement, lorsque la Russie entre en guerre contre l'Empire ottoman, elle opère sur tout ou partie des trois théâtres suivants : les Balkans, la mer Noire et le Caucase. Pendant la Grande Guerre, les combats entre les Ottomans et l'armée russe se situent essentiellement sur deux de ces trois terrains : la mer Noire et le Caucase. En effet, les Russes n'auront guère l'opportunité d'opérer dans les Balkans dans la mesure où ils ne peuvent atteindre cette région ni par voie de mer[1765] ni par voie de terre[1766]. La dimension navale du conflit renvoie en outre à la présence de deux navires de guerres allemands, le *Breslau* et le *Goeben*, qui remettent en cause pour un temps la suprématie russe en Mer Noire.

[1763] Ferenc Toth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, *op. cit.* Voir plus particulièrement le chapitre V pour les explications concernant les travaux de fortification.
[1764] L'Empire russe, l'Empire ottoman, la Bulgarie et la Roumanie.
[1765] La flotte de la Baltique ne peut en effet franchir le Sund qui est soumis à un blocus de la part des *U-Boot*.
[1766] La Bulgarie et la Roumanie n'entrent en guerre que plus tard, respectivement le 14 octobre 1915et le 27 août 1916. Les troupes russes ne pourront jamais traverser le territoire bulgare pour venir en aide aux Serbes.

La mer Noire : un théâtre d'affrontement au cœur de la géostratégie de la Première guerre mondiale

Dans quelle mesure le bassin de la mer Noire constitue-t-il un espace géostratégique clef dans le contexte de la Première guerre mondiale ?

Par le mécanisme des alliances qui a précipité l'Europe dans la guerre, l'Empire allemand se trouve encerclé par les franco-britanniques à l'Ouest et l'Empire russe à l'Est, ce qui l'oblige à fournir un effort de guerre sur deux fronts. Les stratèges allemands savent que la Russie tsariste constitue le maillon faible de la Triple Entente et que rapidement, les Anglais et les Français vont devoir fournir une assistance technique et matérielle à l'armée russe. De cette constatation découle la stratégie d'asphyxie de la Russie mise en place par l'Allemagne par le biais du blocus imposé par la guerre navale à outrance en mer Baltique, là où se situent les ports russes libre de glace susceptibles de recevoir l'aide franco-britannique. Cette stratégie de blocus est également mise en application en mer Noire. Ainsi, lorsque l'Entente déclare la guerre à la Porte au début du mois de novembre 1914, la Russie se voit fermer toute circulation maritime à travers les Détroits. Il s'agit en effet pour l'Allemagne, aidée par la Turquie, de compléter l'asphyxie économique de la Russie entamée en mer Baltique en la privant du débouché maritime de la mer Noire. De fait, la libre circulation à travers cette zone constitue à double titre un intérêt stratégique vital pour l'Empire russe. Tout d'abord, d'un point de vue commercial, c'est par le Bosphore que transite le blé qu'exporte la Russie vers l'Europe occidentale. Les revenus générés par ce commerce constituent alors la principale source de revenus du commerce extérieur russe par les ports pontiques[1767]. Par ailleurs, Sébastopol est avec Mourmansk et Arkhangelsk l'un des trois seuls ports occidentaux par lequel la Russie escompte recevoir une assistance de la part de ses alliés franco-britanniques[1768]. L'opération franco-britannique lancée en février 1915 dans les Dardanelles illustre bien la préoccupation des alliés : si la Russie tombe et se voit contrainte de signer une paix séparée avec l'Allemagne, les troupes anglaises et françaises qui se battent dans le nord-est de la France devront supporter un effort de guerre encore plus grand après que l'Allemangne aura rapatrié ses armées du front de l'Est. Les craintes franco-britanniques sont fondées sur les cuisantes défaites subies par les armées russes à Tannenberg à la fin du mois

[1767] En 1910, la mer Noire voit transiter près de 7,5 millions de tonnes d'importations/exportations russes contre 5,5 millions pour la Baltique et 830 000 tonnes en mer Blanche, *in* Martin Motte, « La seconde Iliade : blocus et contre-blocus au Moyen-Orient, 1914-1918 », *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2004/2, n° 214, p. 39-53.

[1768] Rappelons que les Allemands empêchent toute forme d'assistance alliée via les ports de la Baltique.

d'août 1914 puis aux lacs Mazures en février 1915. Londres et Paris redoutent tellement une paix séparée germano-russe qu'ils garantissent le 18 mars 1915 la possession de Constantinople et des Détroits à la Russie en cas de défaite de l'Empire ottoman. Cet accord vient donc compléter le traité de Londres signé le 5 septembre 1914 selon lequel Français, Anglais et Russes s'engageaient à ne signer aucune paix séparée.

Cet accord du 18 mars révèle toute la détresse dans laquelle se trouve le camp franco-britannique car la diplomatie de ces deux pays vis-à-vis des relations entre l'Empire ottoman et la Russie s'est toujours exprimée contre les ambitions russes liées aux territoires turcs. Il s'agit donc d'une profonde rupture diplomatique qui s'inscrit directement dans le contexte de la Première guerre mondiale et qui peut, dans une certaine mesure, être interprétée selon la même grille d'analyse que les concessions territoriales accordées aux Italiens quelques semaines plus tard à Londres en échange de leur entrée en guerre aux côtés de la Triple Entente[1769].

L'état des forces dans le bassin de la mer Noire

Au lendemain de la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Russie le 1er août 1914, Berlin signe avec la Porte un accord militaire dirigé contre l'Empire russe. Pour autant, le 3 août 1914, l'Empire ottoman se déclare en état de neutralité et ne s'engage donc dans aucune opération hostile envers les intérêts russes. Pour cause, l'armée turque sort épuisée de la crise balkanique des années 1912-1913 et se trouve de fait en pleine restructuration alors que la flotte impériale russe bénéficie d'un programme de modernisation amorcé en 1911[1770]. Les dépenses allouées à la marine de guerre russe ont en effet explosé passant de 87 millions de roubles en 1908 à 247 millions de roubles en 1913[1771]. En revanche, les installations militaires russes de la mer Noire n'ont fait l'objet d'aucun programme de renforcement. Ainsi, si l'on considère l'équilibre des forces régional, à la veille de la Première guerre mondiale, la flotte

[1769] Selon ce traité secret de Londres, l'Italie recevait en échange de son entrée en guerre l'Istrie, la plus grande partie de la Dalmatie, la Libye, l'Erythrée ainsi qu'une partie de l'Asie mineure.
[1770] En 1912-1913, les Balkans connaissent deux guerres : la première oppose la Ligue balkanique qui regroupe la Serbie, le Monténégro, la Bulgarie et la Grèce à la Turquie entre le mois d'octobre 1912 et mai 1913. La seconde guerre oppose la deuxième ligue balkanique qui comprend la Turquie, la Grèce, le Monténégro, la Serbie et la Roumanie qui s'opposent à la Bulgarie soutenue par l'Autriche-Hongrie. Cette guerre se déroule en les mois de juin et d'août 1913.
[1771] Voir *supra* la section consacrée aux constructions navales sous le règne de Nicolas II. Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare, 1815-1914*, Routledge, coll. "Warfare and History", Londres, 2001, p. 214.

russe de la mer Noire semble disposer de plus de capacités opérationnelles que la flotte ottomane[1772].

Toutefois, deux navires allemands de la *Mittelmeer Division* de la *Kaiserliche Marine* commandée par le contre-amiral Willem Anton Souchon (1864-1946) remettent en cause pour un temps cette suprématie en constituant une menace pour les bâtiments et les ports russes de la mer Noire. Le croiseur léger *SMS Breslau*[1773] et le croiseur de bataille *SMS Goeben*[1774] avaient été envoyés en Méditerranée en 1912 par l'amirauté allemande. Il s'agissait alors pour Berlin de disposer d'une force pré-positionnée dans la région dont la mission était d'assurer et de protéger la circulation des navires allemands à travers les Détroits en pleine crise balkanique. Lorsque la guerre éclate en août 1914, les deux navires se retrouvent piégés dans le bassin méditerranéen : il est en effet hors de questions pour eux de tenter de franchir le détroit de Gibraltar solidement gardé par la flotte britannique. Le 3 août, le contre-amiral Souchon reçoit l'ordre d'empêcher le transfert des troupes coloniales françaises d'Afrique vers l'Europe. En outre, l'amirauté lui ordonne de bombarder les ports algériens de Bône et Philippeville[1775]. Aussi, le 4 août au petit matin, les deux navires canonnent leurs cibles : Philippeville pour le *Goeben* et Bône pour le *Breslau*. Après avoir reçu un télégramme leur notifiant l'alliance avec la Turquie, ils mettent cap sur Constantinople via un ravitaillement en charbon à Messine. Les deux navires constituent alors la cible prioritaire de la marine britannique qui les poursuit mais ne peut les empêcher de trouver refuge à Constantinople le 10 août. Devant l'impossibilité d'exfiltrer les deux navires de Méditerranée sans risquer de les perdre, l'Etat-major allemand se résout à les vendre à la marine ottomane le 16 août 1914[1776]. Le *Breslau* devient le *Midilli* et le *Goeben* devient le *Yavuz Sultan Selim* ; il s'agit alors des deux navires les plus puissants de la flotte ottomane qui reçoit là ses deux premiers dreadnoughts. L'équipage allemand passe ainsi au service de la Porte et Souchon est fait commandant en chef de la flotte turque le 23 septembre. Cette flotte compte, à la veille de la Première guerre mondiale, un croiseur, deux anciens cuirassés, trois croiseurs légers et dix-

[1772] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990, op. cit.*, p. 53.
[1773] Croiseur léger de type Dreadnought de la classe *Magdebourg* livré à la marine allemande en 1912. Il peut atteindre une vitesse de 25 nœuds ce qui en fait l'un des navires les plus rapides de l'époque. Il est équipé d'une douzaine de canons de 105mm, il peut mouiller près de 120 mines et possède 2 tubes pour lancer des torpilles.
[1774] Croiseur de bataille de type Dreadnought de la classe *Moltke* livré à la marine allemande en 1911. Ce navire est alors le plus rapide de sa génération puisqu'à plein régime, il peut atteindre la vitesse de 25 nœuds. Il est armé de plusieurs types de canons et possède 4 tubes pour lancer des torpilles.
[1775] Aujourd'hui, il s'agit respectivement des ports d'Annaba et Skikda.
[1776] En vertu de la Convention de 1841 et de l'état de neutralité déclaré alors par la Turquie, l'Empire ottoman ne peut abriter plus de 24 heures des navires appartenant aux flottes des belligérants.

neuf torpilleurs ; la flotte turque n'aligne donc en 1914 ni dreadnought, ni destroyer et ne dispose pas non plus de submersibles[1777].

Pour le commandement militaire suprême allemand[1778], le transfert de ces deux navires à la flotte turque procède plus d'un calcul militaire que d'une fatalité. En effet, les officiers allemands tablent alors sur la capacité de nuisance de ces deux navires qui, si toutefois ils sont correctement utilisés, sont susceptibles de perturber sérieusement toute forme d'assistance franco-britannique à la Russie et de compliquer l'évolution des bâtiments russes en mer Noire et sur les rivages orientaux du bassin. De plus, il s'agit de renforcer la capacité militaire maritime ottomane qui est jugée à juste titre trop faible par la Willemstrasse[1779]. Or, la Turquie est officiellement neutre et hésite fortement à entrer dans le conflit. En effet, les forces terrestres turques sortent de la guerre balkanique en étant affaiblies et de fait, la Porte confie à des officiers allemands la refonte ainsi que l'instructionse son armée[1780]. Quant aux forces navales turques, elles ont également besoin d'être restructurées, modernisées et augmentées et il s'agit alors d'une mission qui incombe aux Britanniques.

La Russie dispose d'une puissante flotte en mer Noire, dont les navires sont ancrés principalement à Odessa et Sébastopol. L'étude des rapports des attachés navals français en Russie nous permet en effet de disposer d'un tableau relativement exhaustif sur le nombre et la qualité des unités de la flotte. Un tableau peut ainsi être établi au sujet de la flotte russe en mer Noire grâce à l'état des forces navales russes fourni par un attaché naval français en novembre 1909. Nous pouvons nous appuyer sur ce document officiel dans la mesure où l'Empire russe n'envisage un grand programme concernant sa flotte qu'en 1913, et projette la réalisation de ce programme pour 1924. Les unités alignées au début de la guerre en 1914, sont donc les suivantes:

- Quatorze grands contre-torpilleurs de type *Kazarskii* (1), *Kapitan Leitnant Baranof* (4) et *Bespokoyni* (9).
- Treize petits contre-torpilleurs de type *Stroguii* (4) et *Zavidnii* (9).

[1777] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990, op. cit.*, p. 54.
[1778] L'OHL est le commandement militaire suprême allemand (*Oberste Heeresleitung).*
[1779] Rue de Berlin où se situait le ministère des affaires étrangères du Reich. Afin de combler son retard, la Porte avait d'ailleurs commandé deux dreadnoughts aux chantiers navals britanniques et également confié la formation de ses marins aux britanniques. Lorsque la guerre éclate, Churchill réquisitionne les deux navires pour la Royal Navy et rappelle les instructeurs.
[1780] Rappelons qu'à l'issue de la première guerre balkanique (octobre 1912-mai 1913), l'Empire ottoman paie lourdement ses défaites en cédant tous ses territoires Balkaniques à l'exception de la Thrace. L'espoir de reconquête de ces territoires explique l'entrée en guerre dans la seconde crise balkanique (juin 1913-août 1913) aux côtés de la Grèce, de la Roumanie, de la Serbie et du Monténégro.

- Sept cuirassés d'escadre de type *Sinop* (2)[1781], *Tri Sviatitelia* (1)[1782], *Rostislav* (1)[1783], et *Panteleimon* (3)[1784].
- Deux grands croiseurs protégés de type *Bogatyr* : le *Kagoul* et le *Pamiat-Merkouria*, lancés respectivement en 1902 et 1903. De plus, en 1915, les Russes renflouent un croiseur ottoman miné au large d'Odessa, le *Abdul Mecid* qu'ils baptisent le *Prut*.
- Onze torpilleurs de type divers lancés entre 1891 et1896.
- Quatre sous-marins : deux de type *Losos*[1785] et deux de type *Germania-Krupp*[1786] construit à Kiel.
- Trois dreadnoughts de type *Rossiia* ont été commandés en 1913 ; l'*Imperatritsa Mariya*, l'*Imperator Aleksandr III* et l'*Imperatristsa Ekaterina Velikaya*.

Il convient bien évidemment de tenir compte de la capacité opérationnelle de ces navires ainsi que du niveau d'entraînement des équipages. En ce qui concerne ce dernier point, l'Amirauté russe semble consciente du retard que la Marine impériale doit rattraper sur ses potentiels rivaux occidentaux. L'attaché naval français à Saint-Pétersbourg signale deux mesures prises par le gouvernement russe afin d'améliorer la qualité des équipages russes dans le contexte tendu de l'année 1913. Ainsi, dans une dépêche datée du 25 avril 1913, il mentionne la création prochaine d'une école de préparation au Corps de Marine (*Morskoï Korpus*) qui devait être installée à Sébastopol et s'appeler *Kadetskiï Morskoï Korpus*[1787]. En outre, il signale aussi que la flotte de la Mer Noire a intensifié ses exercices de tirs « *eu égard à la guerre dans les Balkans* [1788] ». Enfin, les hommes semblent non seulement bénéficier d'un moral bon, mais ils paraissent également décidés à en découdre avec l'ennemi autrichien et turc. Voici ce qu'écrit ce même attaché naval français à Saint-Pétersbourg dans une lettre datée du 10 avril 1913 :

[1781] Il s'agit du *Sinope*, lancé en 1887, et le *Gheorgii Pobiedonoksta* lancé en 1893.
[1782] Le *Tri Sviatitelia* a été lancé en 1893.
[1783] Le *Rostislav* a été lancé en 1896.
[1784] Il s'agit du *Panteleimon* lancé en 1900, du *Ioann Zlatoust* lancé en 1906 et du *Sviatoï Evstafii* lancé également en 1906.
[1785] Il s'agit du *Losos* livré en 1904 et du *Soudack* livré en 1906.
[1786] Il s'agit du *Karp* livré en 1906 et du *Karas*, livré en 1907.
[1787] Ecole des Cadets du Corps de Marine. SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, lettre de l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg, 25 avril 1913.
[1788] L'auteur fait ici référence à la première guerre balkanique qui s'est déroulée entre octobre 1912 et mai 1913. *Ibid*.

« *D'après les renseignements que j'ai pu avoir dans les milieux maritimes, l'excitation contre l'Autriche à la suite des événements dans les Balkans ne fait que croître et dans l'Escadre de la Mer Noire on entrevoit avec enthousiasme la perspective d'aller à Constantinople. […] les équipages, toujours sur le pied de guerre, s'entrainent sans cesse en vue d'un conflit toujours possible* [1789] ».

Par conséquent, la flotte impériale russe apparaît non seulement sur le pied de guerre à la veille de la Première guerre mondiale, mais elle semble ne pas devoir craindre de rivalité dans le bassin de la mer Noire, et aussi bien les Allemands que les Ottomans savent qu'une fois les trois nouveaux dreadnoughts russes opérationnels, il sera difficile de tenir tête à la marine du tsar. Enfin, d'un point de vue technique, les Russes semblent également tout à fait aptes à mener un débarquement sur les côtes turques qui serait le prélude à une marche sur Constantinople, ce qui constituerait l'aboutissement ultime du « Projet grec » de Catherine II. Le mode opératoire retenu par l'Etat-major russe en cas de conflit avec l'Empire ottoman prévoit dans sa phase navale une concentration des unités de surface et des submersibles à l'entrée du Bosphore afin de bloquer toute tentative de pénétration d'une flotte ennemie dans la mer Noire. En outre, il est prévu de forcer le Bosphore pour aller opérer contre les forces navales hostiles jusque dans la Corne d'Or et la mer de Marmara[1790].

Pourtant, bien que fournie en navires et bénéficiant de crédits liés au programme de réarmement voté par la Douma en 1911, la Marine russe souffre cependant d'une faiblesse quasiment rédhibitoire : l'absence totale de stratégie navale susceptible de mettre à profit sa supériorité numérique flagrante. En effet, depuis le traumatisme subi à Tsushima en 1905, la flotte russe n'a pas su se doter d'une doctrine navale lui permettant de faire face aux défis stratégiques posés par l'apparition des navires de type dreadnought. Aussi, bien que numériquement supérieure à la flotte ottomane, aussi bien d'un point de vue qualitatif que quantitatif, la Marine russe dans la mer Noire ne recherche pas l'initiative et adopte dans son ensemble une posture globalement défensive dans son face à face avec la flotte germano-ottomane[1791].

[1789] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922, lettre de l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg, 10 avril 1913,.
[1790] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990, op. cit.*, p. 53.
[1791] Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare, 1815-1914, op. cit.*, p. 214.

Le face à face germano-russe, ou la confrontation de deux stratégies navales

La neutralité turque ne dure guère car le vieux sultan Mohammed V ne résiste pas longtemps aux pressions de ses conseillers germanophiles et laisse Souchon attaquer la Russie afin de permettre à son Empire d'entrer en guerre au côté de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie.

Il faut un prétexte pour la guerre, Souchon le fournit en bombardant les ports russes de la mer Noire. Ainsi, le 29 octobre 1914, il positionne le *Breslau* au large de Sébastopol et bombarde le port militaire. Le *Goeben* bombarde quant à lui Odessa le même jour. Souchon obtient ainsi le résultat escompté : entre le 2 et le 5 novembre, l'Angleterre, la France et la Russie déclarent la guerre à l'Empire ottoman qui en appelle au *djihad*.

La flotte russe de la mer Noire est alors comme nous l'avons évoqué plus moderne et plus récente que ne l'est la flotte ottomane, toutefois la présence du *Goeben* et du *Breslau* change la donne stratégique en relativisant cette supériorité navale locale. En effet, bien que récents voire modernes pour certains, les navires russes n'en demeurent pas moins plus lents que les deux navires allemands[1792]. Aussi, la flotte russe est-elle contrainte d'envisager des opérations groupées pour pouvoir couler rapidement les deux vaisseaux avant que ceux-ci ne prennent la fuite et ne soient hors de portée des canons.

L'amiral Andreï Augustovitch Eberhardt[1793] qui commande la flotte russe sait alors que la seule manière de venir à bout des navires allemands est d'entrainer la flotte ottomane dans une bataille navale dans laquelle il sait pouvoir disposer d'une puissance de feu supérieure lui assurant la destruction du potentiel ennemi en peu de temps en concentrant ses tirs sur le *Goeben* et le *Breslau*. Il compte ainsi mettre en œuvre la tactique dont les Russes ont fait cruellement l'expérience à Tsushima contre la marine japonaise mais qu'ils n'ont pour le moment encore jamais expérimenté de manière opérationnelle.

L'occasion de livrer cette bataille décisive se présente le 18 novembre 1914 au large du cap Sarytch non loin de Sébastopol. Il s'agit de la première bataille navale de la Grande Guerre en mer Noire. Ce jour-là, une escadre russe de retour du bombardement du port turc de

[1792] Les navires russes ont affiché en moyenne une vitesse maximale comprise entre 15 et 17 nœuds, soit près de 10 nœuds de moins que les 2 cuirassés allemands. Les trois dreadnoughts russes affichent une vitesse de 21 nœuds « sur le papier ». SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922.

[1793] Andreï Augustovitch Eberhardt (1856-1919), commandant en chef de la flotte de la mer Noire de 1911 à 1916. Il est remplacé en juillet 1916 par l'amiral Alexandre Vassilievitch Koltchak.

Trébizonde est rattrapée par les deux navires allemands battant pavillon ottoman[1794]. Souchon a quant à lui appris que la flotte russe se dirigeait vers son port d'attache et confiant dans la vitesse et la puissance de ses navires, il pense pouvoir venir à bout de l'escadre russe[1795]. Après environ quinze minutes d'affrontement entre le *Goeben* et le navire amiral *Evstafi*, Souchon décide de se replier en exploitant la vitesse supérieure de ses navires qui lui permet d'échapper à toute tentative de poursuite de la part des Russes. Les pertes sont modérées : le *Goeben* rentre à Constantinople et est de nouveau complètement opérationnel dès le 6 décembre suivant, soit moins de trois semaines après cette bataille. Les russes comptent 33 morts et 25 blessés suite aux échanges de coups de canons entre les navires. Aucun des belligérants n'a eu à subir de pertes matérielles importantes. Cependant, à compter de l'issue de cette bataille, la mer Noire apparaît non plus comme un théâtre d'opération sur lequel l'amiral Souchon pourrait imposer sa stratégie, mais bien comme un piège au sein duquel les deux navires Allemands n'ont aucune chance de s'extirper. Ainsi, après s'être retrouvés prisonniers de la Méditerranée à cause de la supériorité franco-britannique, les bâtiments germano-turcs se retrouvent désormais pris en étau dans la mer Noire entre des navires russes supérieurs en nombre, et le blocus imposé par les franco-britanniques sur les Détroits.

Cet épisode a priori sans conséquence militaire immédiate majeur oblige tout de même l'amiral Souchon à reconsidérer son jugement sur les marins russes. Dès lors, il opte pour une nouvelle stratégie qui consiste à se limiter au harcèlement des ports russes en y menant des bombardements éclairs suivis d'une retraite rapide. Ainsi, le 8 février 1915, le *Breslau* bombarde Yalta et le 4 juillet 1916, le *Goeben* bombarde Touapse. Dans le même temps, les navires servent également à transporter ou évacuer les troupes terrestres ottomanes en effectuant des rotations le long de la côte anatolienne.

Les Russes quant à eux acquièrent une liberté de circulation quasi complète en mer Noire dès 1915 du fait de leur supériorité numérique sur la flotte ottomane et également du fait des apparitions ponctuelles mais rares des deux navires allemands. Cette flotte ottomane, les navires russes en rencontrent une partie au large du cap Kefken le 5 août 1915[1796]. Il s'agit de quatre cargos de transport de munitions qui sont escortés par deux destroyers et un

[1794] Cette escadre est composée de 5 cuirassés pré-Dreadnought (*l'Evstafi*, le *Ioann Zlatoust*, le *Panteleimon*, le *Tri Sviatitelia* et le *Rostislav*) dont le navire amiral *Evsafi*, de 3 croiseurs (dont l'*Almaz* qui a participé à la bataille de Tsushima) et de 13 torpilleurs.

[1795] Rappelons que si la flotte de la mer Noire est relativement moderne du point de vue de son équipement, la marine russe dans son ensemble a largement perdu de son crédit depuis la défaite de Tsushima en 1905 et que par ailleurs, Sébastopol a connu la mutinerie du *Potemkine* la même année. Souchon compte par conséquent sur son expérience qu'il pense opposer au moral bas et à la loyauté suspecte des marins russes.

[1796] Il s'agit d'un cap qui se situe à une centaine de kilomètres à l'Est du Bosphore, sur la côte Nord de l'Anatolie.

croiseur, le *Hamidie*. La flottille russe est quant à elle composée de deux destroyers et d'un sous-marin. Les quatre cargos sont coulés et l'escorte parvient à échapper aux vaisseaux russes.

Cette bataille, tout comme celle du cap Sarytch, nous révèle plusieurs éléments sur le déroulement de la guerre navale en mer Noire pendant la Première guerre mondiale.

Tout d'abord, contrairement à ce qui se déroule en mer du Nord ou en mer Baltique, la mer Noire ne connait pas de grandes batailles navales d'escadre du type de celle du Jutland. A cela il existe plusieurs raisons. Le verrouillage des Détroits par les forts turcs empêche d'un côté l'acheminement d'escadre franco-britannique, de même que le blocus de la Méditerranée par les Français et les Anglais empêche de l'autre côté l'Allemagne d'envoyer des renforts. Le verrouillage du bassin de la mer Noire conditionne ici plus que jamais la nature du rapport des forces. Par conséquent, les affrontements que se livrent les belligérants relèvent plus de l'accrochage et du harcèlement que de la bataille d'escadre. Cette tendance est d'autant plus accentuée dès lors que Souchon opte pour la tactique du harcèlement qui par nature est sporadique et que les Turcs refusent toute bataille de front avec la flotte de la mer Noire qu'ils savent supérieure. Par ailleurs, les Russes ne tenteront jamais de forcer le passage des Détroits, ce qui relativise la puissance de la flotte de la mer Noire qui ne peut se rendre en Méditerranée et dont les deux missions de révèlent être assez rapidement la protection de côtes de l'Empire et l'attaque des lignes de communications maritimes ottomanes en mer Noire.

La posture strictement défensive adoptée par les Turcs permet en effet aux navires russes de bombarder les forts du Bosphore dès le 28 mars 1915, puis de nouveau le 5 mai suivant avant d'entamer dès le 10 mai une tentative de blocus pour empêcher les navires turcs d'opérer le long de l'Anatolie. C'est lors de cette phase de blocus que les submersibles russes entrent en action pour la première fois en mer Noire. Le *Nerpa* effectue sa première patrouille opérationnelle au large du Bosphore au début du mois de mars 1915, et les submersibles russes concentrent leur activité dans cette zone durant tout le conflit[1797]. Les unités de surface russe opèrent quant à elles principalment le long des côtes anatoliennes, entre Zonguldak et Eregli, afin de couper les lignes de communications maritimes ottomanes. Pour les Ottomans, il existe en fait une triple problématique liée à la circulation en mer : le ravitaillement de leurs troupes dans le Caucase, le ravitaillement en charbon, nécessaire pour alimenter notamment leurs trains, et la protection du Bosphore. La marine russe parvient dès 1915 à compromettre

[1797] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990*, *op. cit.*, p. 54.

ces trois missions malgré l'incursion de trois *U-Boot* allemands qui ne représentent finalement qu'une menace mineure[1798]. Les bâtiments russes bombardent Zonguldak qui constitue alors la principale place pourvoyeuse de charbon de l'Empire ottoman. Les Russes exploitent encore leur supériorité sur le théâtre de la mer Noire lorsque le Bulgarie entre en guerre le 14 octobre 1915. L'absence de flotte ennemie permet à une escadre russe de bombarder Varna le 22 octobre suivant ainsi que de mouiller des mines dans les eaux avoisinant le port en 1916. En revanche, l'entrée en guerre de la Roumanie aux côtés de l'Entente le 27 août 1916 ne fait qu'accentuer les difficultés de l'armée russe qui voit son front s'étirer après l'effondrement de l'armée roumaine.

La stratégie de blocus du Bosphore rencontre un succès relatif dans la mesure où grâce à leur vitesse, le *Goeben* ainsi que le *Breslau* parviennent à forcer le passage pour aller se livrer à leurs missions qui consistent notamment en des bombardements des côtes d'Asie mineure sur lesquelles évoluent les troupes russes commandées par le général Nikolaï Nikolaïevitch Ioudenich. En outre, si la Turquie ne dispose d'aucun submersible, l'Allemagne parvient à acheminer des sous-marins vers la mer Noire dès l'été 1915. Le U-21 est ainsi le premier submersible allemand à être déployé à Istanbul, bientôt rejoint par 5 unités supplémentaires avant la fin octobre 1915. Ces submersibles commencent à patrouiller au large de la Crimée et d'Odessa dès l'automne 1915, sans pour autant être en capacité d'infliger de sérieuses pertes à la Marine russe, et ce, malgré l'absence de capacités ASM dans la flotte russe de la mer Noire[1799]. Enfin, malgré le fait que les navires russes ne puissent naviguer au-delà du Bosphore, l'Amirauté russe commande 8 sous-marins supplémentaires pour l'escadre de la mer Noire[1800], afin de compenser l'étirement des côtes à protéger et s'assurer ainsi une supériorité navale sur les unités germano-turques renforcées par les *U-Boot* allemands.

Au cours de l'année 1916, le nouveau commandant en chef de la flotte de la mer Noire, le vice-amiral Koltchak, poursuit la stratégie de blocus du Bosphore. Les navires de surface russe sont engagés dans des opérations de minage qui prennent d'autant plus

[1798] La base des U-Boots est Istanbul qui est soumise à un blocus de la part des bâtiments russes qui ont en outre mouillé des mines dès le mois de juillet 1915. Toutefois, deux sous-marins allemands sont déployés à Varna dès le mois d'octobre 1915.

[1799] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990*, *op. cit.*, p. 56.

[1800] Quatre submersibles de type *Fiat* et 4 autres de types *Holland* sont commandés aux chantiers navals russes de Nikolaïev en 1916 par l'Amirauté russe. Ils sont censés entrer en service entre octobre 1918 et août 1919. SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Première guerre mondiale, SS Ea162 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – artillerie – torpilles – mines – dragages, 1912-1922, lettre de l'attaché naval français en poste à Saint-Pétersbourg, 15 décembre1916.

d'importance que la flotte germano-ottomane reçoit dès le mois de mars 1916 les renforts de 6 submersibles supplémentaires[1801].

Au final, la technique de harcèlement de Souchon ne s'est pas avérée efficace dans la mesure où la supériorité navale russe n'a globalement pas été remise en cause. En fait, si Souchon disposait d'un avantage qui lui était conféré par la qualité de ses navires, il lui manquait celui de la quantité pour véritablement pouvoir engager soit une bataille navale, soit un bombardement massif des ports russes, et dans tous les cas, inverser la situation en acquérant l'initiative. Or, en ne disposant que de deux navires, les bombardements se devaient d'être courts et effectués à distance pour se prémunir des tirs de l'artillerie côtières qui finissaient par chasser les navires allemands en effectuant des tirs de contre-batterie. Enfin, les circonstances dans lesquelles les Russes subissent leur plus importante perte navale sont éloquentes et illustrent leur supériorité en mer Noire : le tout nouveau cuirassé *Imperatritsa Mariya* coule à quai à Sébastopol le 21 octobre 1916 victime d'un accident qui ne sera d'ailleurs jamais élucidé.

Ainsi, après l'opération sur Touapse, le *Goeben* regagne Constantinople qu'il ne quitte plus jusqu'en 1918 car il y subit des réparations nécessaires après plus de quatre années d'opérations. Le 20 janvier 1918, le *Breslau* et le *Goeben* tentent de forcer les Détroits verrouillés par les Britanniques. Dans ce qui s'apparente à une mission suicide, le *Goeben* échoue et parvient à retourner à Constantinople. Quant au *Breslau*, il est touché successivement par cinq mines et coule en mer Egée avec à son bord 330 hommes d'équipage.

La Transcaucasie : de l'affrontement russo-ottoman à la guerre pour l'enjeu énergétique

Sur terre, contrairement à ce qui se passe sur le front de l'Est, les troupes russes dirigées par le général Nikolaï Nikolaïevitch Ioudenich remportent de francs succès sur l'armée turque en Asie mineure, si bien que lorsqu'éclate la révolution de 1917, les troupes du tsar opèrent loin derrière la frontière russo-turque de 1914, et occupent des villes clefs telles que Trébizonde, Erzurum ou Van. Elles ne sont finalement plus si loin des troupes britanniques qui remontent d'Irak le long de l'Euphrate et du Tigre, et avec lesquelles une jonction pourrait être envisagée. Ce n'est pas tant la progression relativement rapide des

[1801] Il s'agit des U-33, U-38, UB-42, UB-45, UB-46 et UC-23. Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990*, *op. cit.*, p. 58.

armées russes à travers le Caucase jusqu'en Asie Mineure entre 1914 et 1917 qui interpelle, mais plutôt le dénouement de cette guerre qui débute en ressemblant fortement à un nouvel épisode des guerres russo-turques et qui se termine par des tensions au sein même de l'alliance germano-turque dues aux ambitions de Berlin sur le Caucase.

A partir du mois de mars 1917, l'armée du Caucase est progressivement envahie par une forme « d'auto démobilisation » si bien que jusqu'à la prise du pouvoir par les Bolcheviques à Petrograd, les affrontements entre Russes et Ottomans sur le front anatolien sont relativement sporadiques. Une forme d'attentisme s'installe de part et d'autre, les Turcs, en accord avec les Allemands, ne cherchant pas à regagner le terrain perdu, et l'armée du Caucase, composée de nombreux volontaires transcaucasiens, campant sur ses positions en attendant des ordres venant d'un pouvoir affaibli ou d'un nouveau régime ayant déjà manifesté sa volonté de conclure au plus vite une paix avec l'ennemi, quel qu'en soit le prix.

A Brest-Litovsk, c'est le général Max Hoffmann qui négocie pour les Empires centraux et le général Zeki Pacha pour la Porte. Dans l'immédiat, le principal objectif des Turcs au cours des négociations est d'obtenir le retrait le plus rapide possible des troupes russes au-delà de la frontière de 1914. Cependant, les Ottomans entendent exploiter la faiblesse des Russes et annoncent par conséquent aux Allemands qu'ils envisagent de revendiquer leur souveraineté sur les districts de Batoumi, Ardahan et Kars qu'ils ont perdus suite à la guerre russo-turque de 1877-1878. Non seulement Berlin décide de ne pas appuyer cette demande afin de ne pas compromettre des négociations dont l'issue s'avère providentielle pour l'effort de guerre des Empires centraux, mais l'Allemagne fait également savoir que la question des frontières russo-turques doit être déterminée par les deux parties concernées et que la ligne de front de 1917 devrait servir de base de départ pour les négociations[1802].

Dans le Caucase, l'histoire de la Première guerre mondiale ne peut se départir du contexte révolutionnaire qui secoue alors la Russie. Un gouvernement provisoire de Transcaucasie se forme ainsi à Tiflis et rejette la légitimité des nouveaux maîtres de Petrograd. Conçu et composé sur une base ethnique[1803], ce gouvernement est dirigé par le menchevik géorgien E. G. Gegechkori. Ce gouvernement est approché par la Porte qui entend négocier avec un Etat transcaucasien en formation au sein duquel elle espère pouvoir compter sur la frange musulmane. Devant le peu d'empressement manifesté par Tiflis, les troupes ottomanes du Groupe d'armée Caucase dirigée par le général Vehib franchissent la ligne

[1802] Art. 3 du traité de Brest-Litovsk.
[1803] Le *zakavkazskii komissariat* est composé de représentants Arméniens, Azéris, Géorgiens et Russes.

d'armistice le 18 janvier 1918 et progressent en direction du Caucase, ne rencontrant qu'une résistance épisodique de la part des éléments arméniens de la défunte armée russe du Caucase.

Le Caucase devient dès lors un terrain d'expansion pour la Porte qui utilise d'abord l'argument religieux pour justifier son avancée en prétendant venir protéger les populations musulmanes des exactions chrétiennes. Pour autant, il existe bien des arguments objectifs qui motivent les prétentions turques et Berlin en est bien conscient. Les Allemands souhaiteraient voir l'armée ottomane s'investir sur le front oriental, en affrontant les Britanniques qui remontent depuis l'actuel Irak plutôt que de se lancer dans une campagne de conquête du Caucase face à un ennemi qui ne souhaite plus le combat.

Averti de l'avancée turque dans le Caucase et constatant l'ambition manifestée par la Porte de se saisir d'un maximum de territoires dans la région en profitant de la faiblesse russe et de l'impossibilité d'agir des Transcaucasiens, le commandement militaire allemand et la Wilhelmstrasse voient leur propres objectifs dans la région compromis. Il s'agit alors pour le Reich de profiter de la confusion politique régnant dans le Caucase pour s'assurer la mainmise sur certains Etats au premier rang desquels se trouve la Géorgie. La tutelle exercée par Berlin sur l'un des Etats caucasiens permettrait ainsi non seulement d'ouvrir un corridor vers la Perse et l'Asie centrale, mais également de mettre la main sur un marché susceptible d'absorber les produits issus de l'industrie allemande qui ne peut compter sur de vastes colonies ou encore sur ses voisins européens pour acheter sa production. Cette insertion dans la géopolitique caucasienne doit se faire délicatement afin de ne pas défier la Russie et éviter ainsi son retour en guerre. Berlin envoie donc le général von Lossow à Batoumi où il est accueilli par des Géorgiens qui voient en lui un moyen de faire pression sur la Porte pour arrêter la progression des armées ottomanes qui franchissent au cours du printemps 1918 la frontière russo-turque de 1877, se rapprochant ainsi dangereusement de Tiflis. Devant cette avancée qui paraît inexorable et déchiré par des dissensions ethniques, le gouvernement transcaucasien éclate et la Géorgie conclut un accord bilatéral avec Berlin dans lequel elle s'engage à lui fournir des avantages économiques et militaires. Joignant les actes à la diplomatie, deux bataillons allemands débarquent dans le port de Poti le 3 juin 1918 et les chemins de fer et mines géorgiennes sont placés sous la tutelle d'un consortium germano-géorgien. En outre, Tiflis s'engage à exporter exclusivement vers l'Allemagne la production de ses mines pendant toute la durée du conflit[1804]. Pour autant, le gouvernement de Tiflis est contraint de signer un traité de paix avec les Turcs.

[1804] Ulrich Trumpener, *Germany and the Ottoman Empire 1914-1918*, Princeton, Princeton University Press, 1968, pp. 180-181.

La course vers Bakou et le pétrole de la Caspienne

Les relations entre les Allemands et les Turcs se compliquent sérieusement dans le Caucase dans la mesure où Berlin fait de la Géorgie sa tête de pont dans la région et les Ottomans créent une armée turco-azérie de 18 000 hommes nommée « Armée de l'Islam »[1805]. Cette armée doit servir aux Ottomans à s'emparer de Bakou et de son pétrole. Berlin réagit et envoie à la fin du mois de juin le général Kress von Kressenstein avec le titre de « Chef de la délégation impériale allemande dans le Caucase ». Il s'agit de mobiliser toutes les ressources locales possibles afin de venir en aide à l'Allemagne. Le pétrole de Bakou est déclaré objectif militaire par les stratèges allemands. Dans le même temps, des troupes allemandes s'acheminent vers le Caucase via la Crimée : bataillons d'infanterie, unité du génie, artillerie… Cependant, le général Kress ne dispose pas d'assez d'effectifs[1806] pour mener à bien sa double mission : maintenir la Géorgie sous contrôle allemand et prendre le contrôle de Bakou avant les Turcs. Afin de maintenir la Russie dans un état de neutralité, Berlin entend proposer aux Russes un marché : la souveraineté politique sur la ville en échange de l'utilisation du pétrole par l'armée allemande.

Pour autant, les premières troupes étrangères à rentrer dans Bakou ne sont ni allemandes, ni turques mais britanniques. Le 4 août 1918, un corps de 1 000 soldats remontant de Perse arrive dans la ville, répondant ainsi à l'appel à l'aide lancé par le gouvernement social révolutionnaire de la ville. Pour autant, et malgré les pressions de Berlin, l'Armée de l'Islam s'empare de Bakou le 16 septembre, rejetant à la mer les soldats britanniques. L'euphorie est de courte durée : la situation en Syrie tourne à l'avantage des Anglais et la Bulgarie s'effondre. Les Turcs sont contraints d'abandonner leurs positions dans le Caucase et de se retirer jusqu'à la ligne d'armistice de 1917. Les ambitions allemandes concernant Bakou se dissipent rapidement dans la mesure où même si la ville est évacuée par les Ottomans au cours du mois d'octobre 1918, l'armistice est signé quelques jours plus tard, le 11 novembre.

Le *Command of the Sea* russe en mer Noire est contesté par la flotte germano-turque dès la fin de l'année 1914. Bien que disposant d'une marine mieux équipée et bénéficiant d'un programme de modernisation, la Russie n'est cependant pas en mesure de rompre le verrou des Détroits, et s'en tient à une stratégie d'endiguement de la flotte ennemie qui se

[1805] *Ibid*, p. 185.
[1806] Le général Kress ne dispose en tout et pour tout que de 5 000 hommes dont une majeure partie est affectée à la protection des intérêts allemands en Géorgie. Voir *Ibid*., p. 191.

traduit par la mise en œuvre d'opérations de minage à l'entrée du Bosphore. En outre, la flotte russe de la mer Noire recourt à une forme de guerre de course en harcelant les lignes de communications maritimes stratégiques turques le long de la côte anatolienne. La Première guerre mondiale consacre l'utilisation du sous-marin, mis en œuvre pour la première fois en conditions opérationnelles dans le bassin pontique, comme arme multitâches. Les submersibles russes sont utilisés aussi bien pour des missions de minage, que pour surveiller les mouvements ennemis et attaquer les navires ottomans. Cependant, le *Command of the Sea* pontique russe n'a pas été compromis par la douzaine d'*U-boot* allemands déployés en mer Noire à partie de 1915, mais par l'introduction de deux croiseurs allemands qui remettent en cause cette suprématie navale. Ils obligent la Marine russe à revoir son schéma opérationnel, et à adopter une posture stratégique globalement défensive, même si cette dernière implique des opérations offensives au niveau tactique. Les opérations de mouillage de mines, de patrouille de combat et de harcèlement des lignes de communication maritime anatoliennes ne pouvaient en effet aboutir à une défaite de l'Empire ottoman. L'objectif stratégique, Constantinople, ne pouvait être pris qu'avec une action amphibie de débarquement de troupes russes, pour laquelle la flotte de la mer Noire est pleinement préparée, mais à laquelle l'Etat-Major russe renonce dès les premières semaines du conflit. La dimension psychologique ne doit pas être négligée ici : la Marine russe ne s'est alors pas remise du traumatisme de l'éradication de la flotte de la Baltique par l'amiral Togo à Tsushima en 1905. L'histoire de la Première guerre mondiale en mer Noire vient ainsi confirmer que, dans une mer enclavée comme la mer Noire, où la maîtrise des côtes est essentielle, et où la victoire se gagne au niveau tactique du fait de la dimension restreinte du théâtre des opérations, toute modification de l'équilibre des forces navales, notamment par l'introduction de nouvelles unités, remet en cause mécaniquement la stratégie navale régionale des puissances riveraines.

Le sort du pétrole azéri s'est donc finalement décidé sur le front occidental, dans le nord-est de la France, là où l'Allemagne avait tant besoin de cet or noir pour son effort de guerre. Les richesses minérales ainsi que les hydrocarbures du Caucase ont mis en évidence les limites de l'alliance germano-turque. Les positions allemandes en Géorgie à l'été 1918 sont d'ailleurs marquées en tant que « positions ennemies » sur les cartes militaires de la troisième armée turque qui évolue dans le Caucase[1807]. Les Ottomans avaient récupéré l'initiative des opérations dans la Caucase dès le mois de février 1917, pour autant, ils étaient tributaires de l'alliance allemande, avec notamment la présence d'officiers allemands dans le

[1807] *Ibid*., p. 198.

haut commandement turc. Or, tiraillé entre la volonté de maintenir la Russie hors de la guerre, et la nécessité de mettre la main sur les matières premières du Caucase, Berlin a failli faire voler en éclat l'alliance turque. L'alliance entre les deux empires s'est ainsi heurtée aux legs de l'histoire et à la rancœur ottomane vis-à-vis de la paix de 1877-1878 qui consacrait l'échec de la politique caucasienne de la Porte scellait la mainmise russe sur la Transcaucasie.

La Grande Guerre en mer Noire s'inscrit au cœur de la problématique méditerranéenne du début du XXe siècle tout en revêtant par certains aspects les traits de la continuité avec les guerres de l'épode moderne, notamment à travers l'affrontement russo-turc. Les conséquences des affrontements sur mer et sur terre en mer Noire et en Transcaucasie se répercutent sur les autres fronts en Europe. L'Allemagne espérait mener une guerre « au rabais » grâce à ses deux navires piégés dans le bassin méditerranéen, mais elle n'a finalement pas pu peser dans la balance géopolitique jusqu'en 1917. A partir du retrait de la Russie, les projets de la Porte et de Berlin en Transcaucasie ont failli avoir raison de leur alliance. Les ambitions de la Porte s'expliquent par l'histoire des relations russo-turques, alors que les visées de l'Allemagne répondent avant tout à un double objectif : l'effort de guerre d'une part et les visées expansionniste en Perse et en Asie d'autre part. Le dénouement des affrontements sur ce théâtre méditerranéen marginal se situe sur le front français, ce même front qui a conditionné la diplomatie de l'Allemagne vis-à-vis de la Transcaucasie et de son allié Ottoman.

***

Bien que la Russie retrouve la jouissance de ses installations navales pontiques en 1871, les Détroits restent hermétiquement clos à ses navires de guerre. L'hostilité de la Grande-Bretagne à l'égard de la Russie demeure, depuis la Guerre de Crimée, l'un des principaux obstacles à l'accroissement de la présence navale russe au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. La faiblesse grandissante de l'Empire ottoman et sa défaite face à la Russie en 1878, ainsi que la lutte d'influence à laquelle se livrent Londres et Saint-Pétersbourg en Asie constituent les ferments de cette hostilité. Pour autant, la Russie ne renonce pas à déployer de façon permanente des navires de guerre en Méditerranée : elle renoue avec une présence navale dès la fin des années 1880, présence qui se concentre comme auparavant en Méditerranée orientale. Le bassin méditerranéen constitue alors, avec le Pacifique, les deux seules régions du globe où l'Empire russe entend entretenir en permanence une escadre navale. L'ouverture du canal de Suez en 1869 accroît un peu plus encore l'attractivité stratégique de la région méditerranéenne pour la Russie qui y voit

désormais un espace de transit sur la route qui relie Cronstadt à Vladivostok. La mer Noire sert alors de réserve en hommes et en matériels, à la fois pour l'escadre méditerranéenne, mais également pour celle du Pacifique. La Compagnie russe de navigation joue alors un rôle clef dans le ravitaillement, sinon illégal, du moins ambiguë du point de vue des traités, des escadres russes. Car, à la différence du théâtre pacifique, en l'absence d'un droit de passage pour ses navires de guerre à travers les Détroits, la Marine russe est toujours handicapée en Méditerranée par l'absence d'un point d'appui naval logistique. La signature de l'alliance avec la France en 1892 lui permet toutefois d'accroître sa présence navale en Méditerranée. La diplomatie russe emprunte par ailleurs plusieurs chemins afin de tenter de résorber les difficultés logistiques navales de la Russie en Méditerranée. Saint-Pétersbourg tente ainsi d'approcher, sans succès, la Porte, puis plus tard, avec plus de succès cette fois, l'Abyssinie. Toute cette activité est guidée par un unique objectif : désenclaver un peu plus l'Empire russe en lui procurant une liberté de navigation plus grande, qu'il s'agisse du franchissement des Détroits, ou de la navigation en mer Rouge. Dès la fin des années 1870, la Russie redécouvre tout l'intérêt stratégique du bassin méditerranéen dont elle veut faire, à travers l'entretien d'une escadre, une réserve pour sa présence navale dans le Pacifique. Néanmoins, l'absence d'une réelle stratégie navale russe en Méditerranée, avec l'option d'une improbable guerre de course dans l'Archipel en cas de conflit avec la Porte, révèle toute la précarité de la position de la Marine russe dans les eaux méditerranéennes. La destruction de la flotte russe à Tsushima confirme les carences stratégiques et matérielles de la Marine de guerre russe, carences qui ne commencent à être à peine comblées qu'à la veille de la Première guerre mondiale.

De Catherine II à Nicolas II, la présence navale russe en Méditerranée aura été sinon permanente, tout au moins régulière. La flotte de guerre russe apprend et pratique les eaux méditerranéennes avec plus ou moins d'intensité. Toutefois, quelle qu'ait été la nature de cette activité, depuis le volet méditerranéen des campagnes napoléoniennes, véritable « moment naval russe » en Méditerranée, jusqu'à l'effondrement de cette activité navale au lendemain de la guerre de Crimée, l'intérêt portée par l'Empire russe au bassin méditerranéen ne s'est jamais démenti. Au contraire, la dimension stratégique de l'espace naval méditerranéen s'accroît tout au long de l'époque impériale, et s'enrichit avec le percement du canal de Suez en 1869 : désormais, Cronstadt et Vladivostok sont reliés par une route maritime qui passe par les eaux méditerranéennes. Si la religion et le panslavisme ont servi, plus encore que le commerce, de vecteurs russes de pénétration en Méditerranée, l'accroissement de la présence navale russe y est avant tout guidé par l'objectif géostratégique de la quête du désenclavement

de l’Empire. Avec l’avènement de l’Union soviétique en 1922, si les vecteurs d’influence et de pénétration changent, l’objectif final demeure le même : procurer à la Russie des fenêtres sur l’océan mondial.

II. La Marine soviétique et la Méditerranée

« *За Босфором и Дарданеллами*
Вдалеке от родимой земли
По Средиземноморским просторам
Боевые идут корабли.
Гордо реял на этих просторах
Наш священный Андреевский флаг [1808]».

Premiers couplets de l'hymne de la 5e escadre opérationnelle soviétique.

Lorsque la stabilité politique semble être revenue en Russie en 1922, le nouveau régime se retrouve à la tête d'un pays qui sort défait de la Première guerre mondiale et affaibli par plus de quatre années de guerre civile. Dès lors, tout en cherchant à mettre en place des forces armées aptes à repousser toute forme d'invasion, les Soviétiques mènent également une diplomatie qui vise à faire reconnaître l'Union soviétique comme successeur légitime de l'Empire russe, ainsi qu'à normaliser les relations avec les voisins de l'URSS[1809].

1) De la reconstitution de la flotte à la Seconde guerre mondiale: l'émergence de la Marine rouge (1922-1945)

« *Nos arsenaux et nos chantiers de la Baltique sont sous le feu des canons allemands ; ceux du Pacifique sont exposés aux agressions japonaises. Restent ceux de la mer Noire. Mais à quoi bon construire des navires à Sébastopol, si ces navires ne peuvent franchir librement les Détroits ?* ».

Maxime Maximovitch Litvinov, Montreux, juillet 1936, *in* Acte de la Conférence de Montreux (Livre Rouge), Paris, Pédone, 1936. Cité par Maurice Pernot, « L'Union soviétique et la Méditerranée », *Politique étrangère*, n° 2, 1946, p. 22.

Cette citation empruntée au diplomate et Commissaire du Peuple aux Affaires étrangères soviétique Maxime Litvinov illustre les difficultés éprouvées par les Soviétique à

[1808] « *Par-delà le Bosphore et les Dardanelles*
Loin de la terre natale
Dans les étendues méditerranéennes
Vont les navires de guerre.
Avec fierté flottait au-dessus de ces étendus
Notre pavillon sacré de St André ». Voir en annexe III pour l'hymne complet. Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море*, Москва, АСТ, 2008 (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer Méditerranée*, Moscou, ACT, 2008), chap. 18.

[1809] La Grande-Bretagne, la France, l'Italie, l'Autriche et la Grèce reconnaissent officiellement l'URSS en 1924. Voir Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, *op. cit.*, p. 555.

se départir de l'image d'une URSS enclavée non seulement géographiquement, mais également stratégiquement[1810]. Prononcée plus de dix ans après l'arrivée des Bolcheviques au pouvoir, cette phrase révèle également une forme de continuité avec la politique tsariste en Méditerranée à travers la quête d'un débouché méditerranéen pour les escadres soviétiques. Le nouveau chef de la diplomatie soviétique, Gueorgui Tchitchérine[1811], voue une profonde méfiance à l'Europe occidentale, et en particulier à la Grande-Bretagne, qu'il considère comme le principal obstacle au développement des activités de l'URSS en Europe et en Asie centrale[1812]. En ce sens, il s'inscrit dans une forme de permanence à l'égard de la diplomatie tsariste qui s'était heurtée aux intérêts britanniques en Méditerranée et en Asie centrale dès la fin du XVIIIe siècle. Pour autant, les chemins empruntés par la diplomatie soviétique en Méditerranée au cours des années 1920 et 1930 diffèrent de ceux de la diplomatie des tsars.

Le 11 janvier 1918, la Marine rouge des travailleurs et des paysans (РККФ) est officiellement créée, et remplace la Marine impériale russe[1813]. La Marine russe cesse ensuite d'exister en tant qu'entité indépendante le 6 septembre 1918 lorsqu'est établi le Conseil militaire de la Révolution pour la République soviétique, placé sous le contrôle de Léon Trotski. Mettant ainsi fin à une tradition qui datait de Pierre le Grand, les Soviétiques regroupent la direction politique de l'armée et la marine au sein du Commissariat du Peuple à l'Armée et à la Marine, dirigé également par Troski[1814]. D'une manière générale, l'activité de la flotte de guerre russe diminue dramatiquement au lendemain de la Révolution. Au début des années 1920, la situation des forces navales bolcheviques naissantes est inquiétante, et comme le souligne Norman Polmar, *"the Russian Navy, impotent with most of its ships sunk or immobilized, was now discredited and became a minor factor in Russian political-military considerations for the next two decades* [1815]". En outre, la toute jeune Marine bolchevique, dépourvue de toute forme de doctrine d'emploi, se cantonne à sa fonction première, la protection des approches maritimes de l'URSS[1816]. Enfin, l'activité des chantiers navals

[1810] Maxime Maximovitch Litvinov (1876-1951) occupe le poste de Commissaire du Peuple aux Affaires étrangères entre 1930 et 1939.
[1811] Gueorgui Vassilievitch Tchitcherine (1872-1936) occupe le poste de Commissaire du Peuple aux Affaires étrangères de 1918 à 1930.
[1812] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime*, New-York, Free Press, 1999 (reéd.), p. 38.
[1813] РККФ, Рабоче-Крестьянский Красный флот.
[1814] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990, op. cit.*, p. 53.
[1815] *Ibid*., p. 66.
[1816] Christopher C. Lovett, « The Russian/Soviet Navy, 1900-1945 », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 186.

soviétiques ne reprend réellement qu'au cours des années 1930 avec la mise en œuvre des premiers programmes de construction navale[1817].

Au mois de mai 1918, les Bolcheviques évacuent une partie des éléments de l'ancienne flotte tsariste de la mer Noire de Sébastopol vers Novorossisk afin de les soustraire à l'arrivée des troupes allemandes qui mettent toutefois la main sur la majorité des 12 submersibles en service au sein de la flotte pontique russe au moment de la Révolution de 1917. L'armée russe blanche prend possession d'une partie des navires de la flotte de la mer Noire à Sébastopol au mois de novembre 1918, contrôle qu'elle exerce jusqu'à son évacuation face à l'avancée de l'Armée rouge en novembre 1920[1818]. Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'évacuation d'une partie de la flotte russe de la mer Noire à travers les Détroits est encadrée par les Britanniques et les Français, et diminue considérablement les capacités navales russes en mer Noire[1819]. La situation sécuritaire de l'URSS dans le bassin pontique est plus que précaire : au cours de la guerre civile, la coalition franco-britannique a redémontré sa capacité à projeter des forces dans le sud de la Russie et à y soutenir des forces locales. La défaite de la Turquie lors de la Première guerre mondiale a en outre facilité la circulation des navires et des troupes étrangères à travers les Détroits. Les Turcs ont été contraints d'accepter un nouveau régime pour la circulation à travers les Détroits instauré par les articles 37 à 61 du traité de Sèvres du 10 août 1920. Il s'agit alors du régime de liberté de circulation le plus avancé en ce qui concerne le franchissement des Détroits : la liberté de navigation devient totale, permanente et ouverte à tous les navires, de commerce et de guerre, et à tous les pavillons[1820].

La Russie ne renonce pour autant pas à assurer sa sécurité maritime sur son flanc sud, et, si elle est dans l'incapacité totale de mettre en œuvre toute forme de politique navale méditerranéenne, elle entreprend néanmoins de consolider ses positions pontiques. En premier lieu, étant dans l'incapacité de reconstituer à court terme des forces navales susceptibles d'opérer efficacement en mer Noire contre d'éventuelles forces étrangères, le pouvoir russe entreprend de fortifier son littoral pontique. Dès qu'ils en reprennent le contrôle total en 1920,

[1817] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques entre 1922 et 1953.
[1818] Norman Polmar, Jurrien Noot, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990*, *op. cit.*, p. 68.
[1819] Les navires restants en possession des Blancs et évacués par les franco-britanniques sont un dreadnought, un ancien navire de ligne, un croiseur, 10 destroyers, 4 submersibles et plusieurs navires auxiliaires. Les capacités navales russes sont donc lourdement ponctionnées. Voir dans le chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques entre 1922 et 1953.
[1820] La zone des Détroits est démilitarisée et administrée par la France, l'Italie et la Grande-Bretagne. Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 745.

les Bolcheviques renforcent la défense de leurs côtes en mer Noire comme le décrit le commandant en chef de l'escadre française de Méditerranée orientale :

« *Au point de vue maritime,* [les Rouges] *ont réussi à reconstituer dans la mer Noire un embryon d'organisation navale. Ils ont commencé par établir une défense des côtes renforcée par des barrages de mines ; ils se préparent à utiliser au mieux les quelques bâtiments de guerre ou de commerce qui leur ont été laissés par les Blancs* (…)[1821] ».

En outre, les Bolcheviques décident unilatéralement au début de l'année 1921 de porter à 12 milles nautiques la limite de ses eaux territoriales, afin de se soustraire à la surveillance exercée par les navires franco-britanniques au large de ses côtes[1822]. En accroissant leurs eaux territoriales, ils espèrent gagner du temps en cas de déclenchement d'une opération contre leurs côtes. Ils mettent en place un système centralisé de collecte d'informations et de marquages des cibles navales afin que leur Etat-major resté à terre puisse prendre les mesures adéquates en temps presque réels. Ce système de collecte d'informations repose sur l'emploi des avions et sur l'existence en mer Noire d'un réseau de stations d'interception radio (HF/DF) développé par la Marine tsariste et repris dès les années 1920 par les Bolcheviques[1823]. Par ailleurs, Moscou reprend à son compte les théories de la Jeune école française qui défendent l'idée de l'utilisation de torpilles à partir de patrouilleurs, d'une flottille de submersibles et de l'aviation pour mettre en échec toutes tentatives ennemies de blocus ou d'opérations en eaux brunes[1824].

Les Bolcheviques exploitent également les possibilités offertes par la diplomatie et les réseaux d'influence. Le Komintern crée dès 1919 un sous-bureau pour le sud-est européen implanté à Vienne qui s'érige en véritable organe de coordination de la politique d'influence bolchevique dans les Balkans. Devenue la Fédération communiste balkanique en janvier 1920, cette structure, qui couvre toute la péninsule des Balkans jusqu'à l'Allemagne, doit

[1821] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Entre – deux – guerres, 1 BB4 17 : escadre de la Méditerranée orientale, 1920, renseignements sur la Russie, les ports de la mer Noire, situation navale de la flotte Wrangel et bolchevique, *Rapport du vice-amiral De Bon*, commandant en chef de l'escadre de Méditerranée orientale, au ministre de la Marine, 16 décembre 1920.

[1822] Les Bolcheviques avertissent les chancelleries étrangères que tout navire non autorisé qui s'aventurera au-delà de cette limite vers les côtes s'exposera aux tirs de l'artillerie côtière. SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Entre – deux – guerres, 1 BB4 18 : escadre de la Méditerranée orientale, 1921, renseignements sur la Russie, la situation navale en mer Noire, *Rapport sur la situation hebdomadaire*, 15 janvier 1921.

[1823] En triangulant le signal émis par un intrus dans leurs eaux territoriales, les Bolcheviques pourraient alors diriger sur lui les patrouilleurs, les submersibles et les avions. Alexandre Sheldon-Duplaix, « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », *art. cit.*, URL: http://rha.revues.org/index7101.html.

[1824] *Ibid*.

favoriser l'émergence de la révolution en Europe et aider la République socialiste russe en luttant contre toutes les forces contre-révolutionnaires localisées dans les Balkans ou passant à travers la péninsule balkanique[1825]. Une université communiste des minorités nationales de l'Ouest est par ailleurs créée dès l'été 1921, avec pour objectif de former des révolutionnaires devant agir par la suite sur les frontières occidentales de la République socialiste russe. Des sections moldaves et roumaines sont spécialement créées au sein de cette structure, ce qui tend à prouver un resserrement des intérêts bolcheviques sur la Bessarabie, perdue aux termes du traité de Brest-Litovsk[1826]. Le Komintern, et le pouvoir russe, critiquent vivement toutes les formes d'impérialisme qui se manifestent dans les Balkans, depuis la dénonciation des traités de paix jusqu'à la politique balkanique italienne au cours des années 1920, particulièrement envers l'Albanie[1827].

Toutefois, c'est la Turquie qui constitue la clef de voûte de l'activité diplomatique soviétique en Méditerranée orientale au cours des années 1920 et 1930. Moscou s'intéresse en effet de près à l'évolution de la situation en Turquie, et à la révolution kémaliste de 1918-1922. Lénine décide en effet d'y exploiter la situation révolutionnaire qui offre une opportunité à la Russie pour sécuriser son flanc Sud. Le renseignement militaire français signale déjà au début des années 1920 les activités subversives et la propagande menée par les Bolcheviques qui dépêchent des agents à Constantinople en utilisant notamment une société de navigation comme paravent : « l'Union des marins russes de Constantinople »[1828]. Pourtant, les contacts entre Mustapha Kémal et les Bolcheviques remontent à 1919 : le dirigeant nationaliste rencontre un émissaire soviétique, le colonel Budenny, qui lui promet déjà armes et munitions[1829].

[1825] Taline Ter Minassian, « Le Komintern et les Balkans », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, juillet-septembre 2003, n° 71, p. 62.
[1826] *Ibid*., p. 64.
[1827] La Russie, à travers la voie de son ministre des affaires étrangères Tchitchérine, exprime ainsi sa solidarité avec les provinces « opprimées » de Macédoine, de Thrace, du Monténégro, de la Dobroudja, d'Albanie, de Dalmatie et de Croatie. Plus tard, le Komintern dénonce la signature du traité de Tirana (23 novembre 1926) qui place l'Albanie sous l'influence de l'Italie. Voir *Ibid*., p. 65 et 67.
[1828] Un rapport émanant d'un agent du français en poste à Constantinople pointe les activités de ceux que l'on désigne alors comme des propagandistes : « *Il est très facile aux Soviets d'envoyer des propagandistes et des lettres à Constantinople ». Les bolchevistes sans passeports sont dissimulés par l'équipage de certains bateaux dans les cales et la machinerie. Un des derniers vapeurs d'Odessa a débarqué 45 communistes qui ont ainsi échappé au contrôle en rade. La plupart des matelots et chauffeurs de presque tous les navires faisant la ligne Odessa-Sébastopol-Constantinople sont russes et font partie de l'« Union des marins russes de Constantinople ». Cette union est absolument identique aux organisations bolchévistes de Russie* ». SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Entre-deux-guerres, 1 BB7 178 : Turquie, agent naval, puis attaché naval à Constantinople, 1921-1923, affaires russes (suite), relations commerciales avec la Russie soviétique, renseignements pour la navigation sur les côtes de Russie, *Extrait d'un rapport d'un agent du SL sur la propagande bolcheviste dans le Proche-Orient.*
[1829] Paul Dumont, « L'axe Moscou-Ankara », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 18, n° 3, 1977, p. 167.

Sur le plan diplomatique, Lénine, qui commence par se délier de tous les traités internationaux signés par l'Empire tsariste, annule notamment l'accord anglo-russe de mars 1915 qui instaurait la souveraineté russe sur les Détroits en cas de défaite de l'Empire ottoman[1830]. Par le traité russo-turc du 16 mars 1921, Moscou rend également à la Turquie le district de Kars annexé à l'Empire russe après la guerre de 1877-1878 (art.1), et reconnaît la pleine souveraineté de la Turquie sur Constantinople et les Détroits (art.4)[1831]. Gueorgui Tchitchérine signe enfin un traité d'amitié et de neutralité avec la Turquie dès 1925. Humiliée par les conditions imposées par le traité de Sèvres qui lui ôtent pour la première fois depuis 1453 toute forme de souveraineté sur les Détroits, les Turcs se montrent sensibles aux ouvertures faites par les Bolcheviques. Paul Dumont rappelle ainsi que si les Bolcheviques s'intéressent très tôt à la Turquie, Mustapha Kemal envisage également dès 1919 un rapprochement turco-russe : « *Les liens qui s'établirent entre la Russie et la Turquie nationaliste au cours de la guerre d'Indépendance furent si étroit, que les chancelleries de l'Entente redoutèrent sérieusement – jusque vers la fin de l'année 1920 tout au moins – que l'Anatolie ne finit par embrasser le bolchévisme* [1832]».

Dès 1920, les militaires français, qui surveillent l'activité soviétique dans le bassin pontique, constatent l'intensification des contacts entre les Bolcheviques et les nationalistes turcs à travers le Caucase:

« *Dans cette région,* (…), *les Rouges sont entrés en contact avec les Nationalistes turcs.* […]. *Les Rouges ont réussi à faire de l'Arménie une barrière, tout en conservant les meilleurs relations avec les Turcs à qui ils envoient de l'or, des munitions, et même tout dernièrement quelques-uns de leurs meilleurs éléments de guerre, des Chinois.*

Cette aide à la Turquie se fait d'une façon continue, par petites proportions. Elle prend à s'y méprendre une forme inspirée des procédés que les Allemands ont déjà employé avec les Turcs ; par des représentants spécialement choisis, les Soviets créent de petits centres d'influence, qui s'étendent progressivement et qui pourront un jour peut être très

[1830] Voir *supra* la section consacrée à la Première guerre mondiale. Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie, des origines à 1996, op.cit.*, p. 552. Les Bolcheviques révoquent également les accords Sykes-Picot. Voir Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n° 32, octobre-décembre 1991, p. 68.
[1831] Il s'agit du traité de Moscou du 16 mars 1921.
[1832] Paul Dumont, « L'axe Moscou-Ankara », *art. cit.*, p. 165.

prochain se relier les uns aux autres mettant ainsi l'Anatolie dans les mains des Bolcheviks [1833]».

Moscou soutient ainsi le mouvement kémaliste bien que ce dernier réprime sévèrement les communistes turcs. Pour autant, Lénine estime alors qu'il est plus important de s'opposer à l'impérialisme britannique, un point de convergence entre Soviétiques et nationalistes turcs, plutôt que de soutenir le mouvement communiste en Turquie[1834]. Le soutien militaire bolchevique aux Kémalistes, évoqué par le commandant de l'escadre française de la Méditerranée orientale, est également signalé par l'attaché naval français à Constantinople. Un vapeur russe, le *Kertch*, transporte ainsi au mois de mai 1923 des militaires turcs entre Smyrne et Mersin, et débarque également à Smyrne des torpilles destinées à l'usage des nationalistes turcs[1835]. Plus que l'aide matérielle en elle-même, c'est surtout le fait qu'un navire soviétique franchisse les Détroits qui doit retenir notre attention. Le réalisme stratégique l'emporte ainsi sur l'idéologie, et la nécessité de préserver de bonnes relations avec la Turquie favorise une nouvelle lecture de la question des Détroits chez les élites politiques bolcheviques. Ainsi, il est possible de lire dès 1919 dans la presse soviétique que « *la fameuse question des Dardanelles a pris désormais un aspect différent… Aujourd'hui, la révolution turque a rendu les Dardanelles aux masses turques et à travers elles au prolétariat mondial qui inclut aussi le prolétariat russe. Ainsi, ce que l'impérialisme n'a pas réussi à réaliser pendant des siècles d'intrigues tombe maintenant comme un fruit mûr entre les mains des travailleurs russes* [1836]». Cette croyance en l'appropriation des Détroits par la Russie via la Révolution mondiale ne doit pas cacher un aspect essentiel de la question : la permanence du caractère stratégique de l'accès à la Méditerranée qui réapparait ainsi comme une préoccupation chez les Bolcheviques dès 1919. Si les Bolcheviques sont si enclins à cette nouvelle lecture, c'est non seulement parce qu'ils n'ont guère d'autres choix, mais également parce que l'action engagée par Mustapha Kémal s'inscrit également dans le cadre de la lutte

[1833] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Entre – deux – guerres, 1 BB4 17 : escadre de la Méditerranée orientale, 1920 : renseignements sur la Russie, les ports de la mer Noire, situation navale de la flotte Wrangel et bolchevique, Rapport du vice-amiral de Bon, commandant en chef de l'escadre de Méditerranée orientale, au ministre de la Marine, 16 décembre 1920.
[1834] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 1980, p. 57.
[1835] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, 1 BB7 178 : Turquie, agent naval, puis attaché naval à Constantinople, 1921-1923, affaires russes (suite), relations commerciales avec la Russie soviétique, renseignements pour la navigation sur les côtes de Russie, lettre de l'attaché naval français à Constantinople au ministre de la Guerre, 15 mai 1923.
[1836] *Izvestia*, 23 avril 1919, cité par Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *art. cit.*, p. 68.

anti-impérialiste chère à Lénine. L'aide matérielle soviétique aux nationalistes turcs doit en effet « *servir à chasser les forces impérialistes du territoire national et ultérieurement, à mener une lutte commune contre l'impérialisme* [1837]». Lors de la signature du traité de Moscou, les Soviétiques s'engagent en effet à verser dix millions de roubles or, des armes et des munitions[1838]. Néanmoins, l'entente entre les deux Etats trouve ses limites dans leurs activités respectives en Transcaucasie, et dans la politique d'ouverture envers les Alliés initiée par Mustapha Kémal dès 1921. En outre, l'utilisation du parti communiste turc par Moscou, suscite également des crispations en Turquie où le pouvoir souhaite limiter l'influence bolchevique sur son territoire.

Bien que réduite et en pleine restructuration, la flotte soviétique ne renonce cependant pas à investir la scène méditerranéenne. Ainsi, le premier navire battant le pavillon de l'URSS envoyé en Méditerranée est la frégate *Vorovski*, qui quitte Arkhangelsk le 12 juillet 1924. Cette première croisière méditerranéenne illustre une permanence avec l'ancien régime : la représentation de la Méditerranée comme un espace stratégique de transit au cœur de la route reliant les ports du Nord à l'Extrême-Orient. Elle visite les ports de Naples et de Port-Saïd avant de franchir le canal de Suez et de mettre le cap sur Vladivostok[1839]. Au cours des années 1920 et 1930, Istanbul reçoit la visite régulière de navires soviétiques de la flotte de la mer Noire venus matérialiser l'amitié turco-russe. Des destroyers (le *Petrovski* et le *Zante* en septembre 1925, le *Petrovski* encore et le *Levkac* au printemps 1925, et *Dzerjinski* au mois de mai 1929[1840]) et des submersibles (le AG-25 et le AG-26, au mois de septembre 1929[1841]) battant pavillon de l'URSS mouillent ainsi dans le Bosphore, matérialisant à la fois le rapprochement entre les deux nouveaux régimes, et la volonté de l'URSS de surveiller la circulation dans le Bosphore. En 1925, deux destroyers, le *Petrovski* et le *Zante*, entament une croisière en Méditerranée. Après avoir visité Istanbul au mois de septembre, ils mettent le cap sur l'Italie et relâchent notamment à Naples au mois d'octobre 1925, faisant ainsi suite à la visite de navires de guerre italiens à Leningrad[1842]. Au mois de novembre 1929, un

[1837] Paul Dumont, « L'axe Moscou-Ankara », *art. cit.*, p. 170.
[1838] *Ibid*., p. 182.
[1839] La frégate de *Vorovski* est un navire disposant d'un déplacement de 3 315 tonnes. Voir Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, La Russie en mer Méditerranée), *op. cit*., chap. 16.
[1840] Il s'agit de destroyers de type *Hadji bey*, sauf pour le *Dzerjinski* qui est de type *Dzerjinski*. Tous ces bâtiments sont issus des programmes de constructions impériaux des années 1910. Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.
[1841] Il s'agit de submersibles de type *AG* mis sur cale en 1916 dans les chantiers navals tsaristes. Voir *Ibid*..
[1842] Aux mois d'août et de septembre 1929, les destroyers *Frunze* et *Nezamojnik* visitent encore des ports italiens. Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, La Russie en mer Méditerranée), *op. cit*., chap. 16.

détachement de navires quitte Cronstadt pour rallier Sébastopol, et relâche sur la route à Cagliari, en Sardaigne, puis à Naples. L'année suivant, au mois d'octobre 1930, un détachement de bâtiments de la flotte de la mer Noire emmené par le croiseur *Tchernova Ukraïna* part réaliser deux semaines durant des évolutions en Méditerranée qui l'amènent à visiter les ports d'Istanbul, de Messine et du Pirée. Naples et le Pirée font encore l'objet de visites de la part de bâtiments de guerre russe partis de mer Noire à l'automne 1933[1843]. Les navires de guerres russes fréquentent ainsi essentiellement les ports de la mer Egée et les ports italiens. Les visites régulières effectuées dès la fin des années 1920 à Messine et Naples illustrent les bons rapports qu'entretiennent Staline et Mussolini. L'Italie a reconnu officiellement l'URSS en 1924, et depuis elle constitue le centre de gravité des routes maritimes soviétiques en Méditerranée occidentale. L'entente entre les deux Etats culmine avec la commande effectuée par l'Union soviétique de trois bâtiments de guerre construits dans les chantiers navals italiens. Deux premiers patrouilleurs disposant chacun d'un déplacement d'environ 1 000 tonnes sont construits par la compagnie Ansaldo entre 1933 et 1934, puis une fois mis à l'eau, ils gagnent l'Extrême-Orient à travers le canal de Suez et l'océan Indien[1844]. Au début de l'année 1937, le chantier naval OTO de Livourne met à son tour sur cale le *Tachkent*, un navire de plus de 4 100 tonnes de déplacement qui, une fois mis à l'eau fin 1937, gagne la mer Noire.

La question du franchissement des Détroits est de nouveau évoquée lors d'une conférence qui se tient à Lausanne en 1923, et aboutit sur la signature du traité éponyme le 24 juillet 1923. Le traité de Lausanne, qui annule le traité de Sèvres, est signé par le gouvernement provisoire de Mustapha Kemal d'une part, et la France, la Grande-Bretagne l'Italie, le Japon, la Grèce et la Yougoslavie d'autre part. L'accord signé à Lausanne reconnaît la liberté de passage pour tous les navires de commerce en temps de paix et en temps de guerre dans la mesure où la Turquie est neutre (article 1). En temps de guerre, si la Turquie est belligérante, elle se réserve le droit d'interdire le franchissement du Bosphore et des Dardanelles aux navires de commerce battant pavillon ennemi. Enfin, l'article 18 prévoit la démilitarisation des rives des Détroits[1845]. Ce régime ne satisfait pas l'URSS qui manifeste tout au long des années 1920 sa volonté de fermer aux navires de guerre étrangers la navigation en mer Baltique et en mer Noire, tandis que la navigation y serait libre pour les Etats riverains.

[1843] *Ibid*.
[1844] *Ibid*.
[1845] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, pp. 745-746.

Au cours des années 1930, l'URSS renforce considérablement ses capacités navales. La mise en œuvre du plan premier Plan quinquennal (1928-1935) permet de relancer le complexe militaro-industriel russe, et les mises sur cale annuelles qui, en moyenne, font plus que doubler par rapport aux années 1920[1846]. L'espace pontique acquiert au cours de cette période une importance stratégique capitale dans la mesure où l'outil industriel qui y est implanté, notamment à Nikolaïev, est vital pour la production de navires pour la Marine soviétique[1847]. La Turquie et l'URSS n'ont eu de cesse, au cours des années 1920 et jusqu'en 1936, d'appeler à la renégociation du traité de Lausanne de 1923 : la première s'estimait dépossédée de sa souveraineté historique sur les Détroits, tandis que la seconde critiquait vivement la liberté de passage pour les navires de guerre des Etats étrangers. L'évolution du contexte politique et militaire européen au cours des années 1930 permet de vaincre les réticences britanniques sur la question. A l'été 1936, les parties intéressées se réunissent à Montreux, et le 20 juillet 1936, la Convention de Montreux instaurant un nouveau régime de circulation à travers les Détroits turcs est signée pour une durée initiale de vingt ans (art. 28)[1848]. La liberté de passage et de navigation à travers les Détroits est d'emblée affirmée par l'article 1. En temps de paix, les navires de commerce et de guerre jouissent d'une liberté de passage et de navigation (art. 2 et 10). Le passage des porte-avions est illégal[1849]. Pour les Etats non riverains, cette liberté de circulation est néanmoins astreinte d'une condition : les navires disposant d'un tonnage supérieur à 10 000 tonnes ne peuvent prétendre franchir les Détroits. En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante, les navires de commerce jouissent toujours d'une liberté de navigation dans le Bosphore et les Dardanelles (art. 4). En revanche, en ce qui concerne les bâtiments de guerre des puissances belligérantes, le franchissement des Détroits leur est interdit par l'article 19. En cas de guerre, si la Turquie est belligérante, Ankara décide de la liberté de passage des navires de guerre à travers les Détroits (art. 20)[1850]. Les navires de commerce qui ne battent pas le pavillon d'un Etat en guerre avec la Turquie continuent de disposer, selon l'article 5, d'une liberté de passage totale à travers les Dardanelles et le Bosphore. Enfin, la Convention de Montreux prévoit un quatrième et dernier

[1846] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques au cours de la période 1922-1953.
[1847] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 18.
[1848] Les Etats parties sont la Bulgarie, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, le Japon, la Roumanie, la Turquie, l'URSS et la Yougoslavie. Voir *Convention concernant le régime des Détroits, signée à Montreux le 20 juillet 1936*.
[1849] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, p. 748.
[1850] « *En temps de guerre, la Turquie étant belligérante,* (…) *; le passage des bâtiments de guerre sera entièrement laissé à la discrétion du Gouvernement turc* ». Voir article 20 de la *Convention concernant le régime des Détroits, signée à Montreux le 20 juillet 1936*.

cas : celui du contexte où pèse sur la Turquie un danger imminent. Dans ce cas-là, les Turcs sont autorisés à appliquer le régime du temps de guerre où la Turquie est belligérante, et donc à décider seuls de la liberté de navigation pour tous les bâtiments de guerre (art. 21). Le traité entre en vigueur le 9 novembre 1936, après ratification par les organes législatifs de tous les Etats signataires. Les dispositions de la Convention de Montreux satisfont les Turcs qui récupèrent à travers ce texte leur entière souveraineté sur les Détroits, et peuvent notamment les remilitariser. L'article 28 prévoyait que la Convention de Montreux soit en vigueur jusqu'en 1956, date à laquelle, moyennant un préavis de deux années avant l'expiration du traité, une révision de ces dispositions est rendue possible. Toutefois, aucune des parties contractantes n'en ayant fait la demande, la Convention de Montreux est à ce jour toujours en vigueur.

Si les dispositions du traité ne satisfont pas pleinement les aspirations soviétiques à la fermeture des Détroits à tout navire de guerre d'un Etat non riverain, elles délivrent en revanche le Bosphore et les Dardanelles de la surveillance exercée par les Occidentaux, notamment sur la circulation des navires de guerre de la flotte soviétique de la mer Noire. Seuls les sous-marins des puissances riveraines font l'objet de restrictions de navigation. L'article 12 prévoit en effet que seuls les submersibles achetés ou construits en dehors de la mer Noire et devant rallier leurs bases pontiques, ou ceux devant subir des réparations en dehors de la mer Noire peuvent franchir les Détroits, avec avertissement préalable des autorités turques[1851]. Cette disposition, qui à cette époque ne peut concerner principalement que l'URSS et la Turquie, empêche les sous-marins soviétiques basés en mer Noire de partir en patrouille en Méditerranée. Ce texte constitue une réponse à l'accroissement de la flotte sous-marine soviétique pontique au cours des années 1930 : 3 submersibles de la série D (série I) sont mis sur cale dès la fin des années 1920, 3 sous-marins de la série L (série II) et 36 submersibles de type M sont mis à l'eau au cours des années 1930 (série VI et VI bis, série XII, série XIII et XIII bis, série XV), soit près de 16 550 tonnes.

Malgré ses difficultés sécuritaires dans le bassin pontique, l'URSS ne renonce pas à investir la scène méditerranéenne. A défaut de pouvoir y entretenir une flotte de guerre, les Soviétiques développent une politique d'influence qui repose sur la sympathie et l'assistance

[1851] « *Les puissances riveraines de la mer Noire auront le droit de faire passer par les Détroits, en vue de rallier leur base, leurs sous-marins construits ou achetés en dehors de cette mer, si un avis de mise en chantier ou d'achat a été donné en temps utile à la Turquie. Les sous-marins appartenant auxdites Puissances pourront également traverser les Détroits pour être réparés dans des chantiers situés en dehors de cette mer à la condition que des précisions à ce sujet soient données à la Turquie. Dans l'un et l'autre cas, les sous-marins devront naviguer de jour et en surface et traverser les Détroits isolément* ». Voir article 12 de la *Convention concernant le régime des Détroits, signée à Montreux le 20 juillet 1936*.

apportée aux mouvements arabes révolutionnaires qui cherchent à s'émanciper des puissances mandatrices et coloniales. Dès le mois de juillet 1920, Lénine fait de la question coloniale l'un des pivots de la Révolution, et le IVe Congrès de l'Internationale communiste préconise même des alliances de circonstances avec « *avec l'aristocratie féodale et le mouvement panislamique* [1852]». La question des communautés orthodoxes et des Lieux Saints ne fait pas partie de la sphère d'intérêts de la nouvelle Russie bolchevique et athée. L'URSS soutient en revanche, par l'intermédiaire du Komintern, l'émergence de groupes ou de partis communistes en Egypte, en Palestine, au Liban, en Turquie ou encore en Syrie en 1925[1853]. Le Liban sous mandat français s'érige en portail pour la pénétration de l'influence soviétique au Levant. La première organisation communiste arabe y voit ainsi le jour au mois d'octobre 1924 : il s'agit du Parti du Peuple libanais[1854]. La Palestine intéresse également Moscou qui y perçoit une terre de prédilection pour sa rhétorique anti-impérialiste. Le Parti communiste palestinien est fondé en 1919 par des émigrés juifs partis de l'Empire russe. Dès 1930, le Comité éxecutif de l'Internationale communiste condamne le sionisme en le décrivant comme « *l'expression de l'exploitation et des aspirations à être une grande puissance oppressive de la bourgeoisie juive* [1855]». Toutefois, le manque de moyens et l'incapacité à établir des liaisons directes avec les rives Sud et Est de la Méditerranée tout au long des années 1920 empêchent Moscou d'apporter au volet diplomatique de ses aspirations méditerranéennes, un réel volet militaire comme cela sera le cas au cours des années 1950-1970.

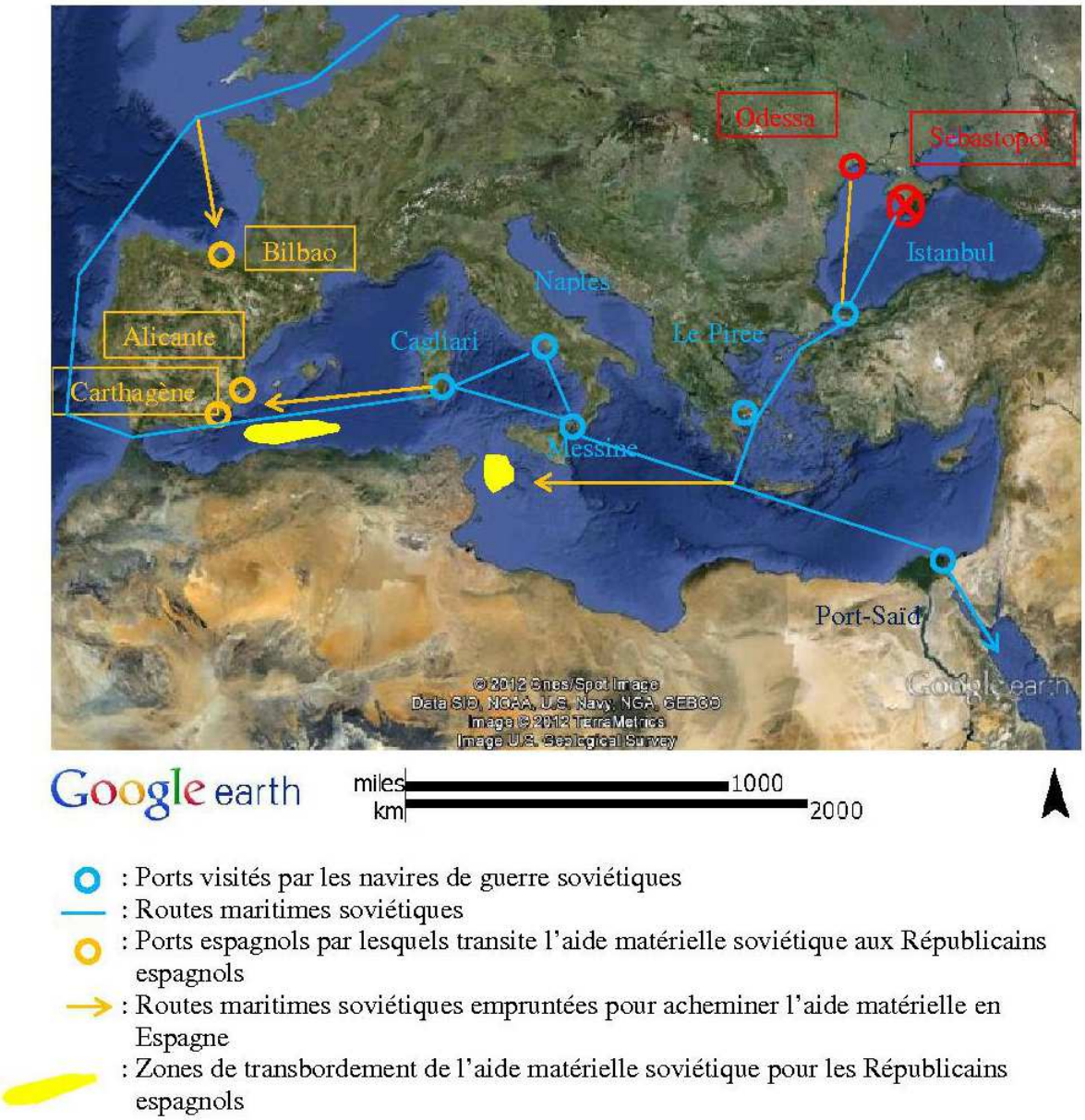
Au cours des années 1930, les navires soviétiques de la flotte de la mer Noire, rebaptisée officiellement « flotte de la mer Noire » le 11 janvier 1935[1856], effectuent quelques sorties sporadiques en Méditerranée, principalement dans les ports italiens et dans ceux de la mer Egée, comme nous l'avons évoqué auparavant. Toutefois, c'est la guerre d'Espagne (1936-1939) qui procure à l'URSS sa première opportunité pour s'ingérer dans les rapports de forces méditerranéens. Tandis que le général Franco reçoit l'assistance matérielle de l'Allemagne nazie et de l'Italie fasciste, l'Union soviétique aide les Républicains espagnols en leur livrant notamment 648 avions, 347 chars, 60 véhicules blindés, 1 186 pièces d'artillerie,

[1852] Cité par Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 2.
[1853] Une université des Travailleurs d'Orient est également créée à Moscou. Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *art. cit.*, p. 69.
[1854] En 1943, l'URSS est également l'un des tous premiers Etats à reconnaître l'indépendance du Liban. Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 33.
[1855] *Ibid*., p. 46.
[1856] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 18.

ainsi que près de 3 000 conseillers militaires et pilotes[1857]. L'essentiel de cette aide matérielle et technique soviétique arrive par voie maritime dans les ports espagnols de Bilbao sur la façade atlantique, et Alicante et Carthagène en Méditerranée. La présence de navires franquistes oblige les navires soviétiques et républicains à se retrouver loin au large des côtes espagnols, dans les environs d'Alger, voire de transborder l'armement bien plus à l'Est, au large de Bizerte. Le matériel de guerre à destination de l'Espagne était embarqué à bord de navires marchands soviétiques que Staline a toutefois toujours refusé de faire escorter par des navires de guerre. Les lignes maritimes entre Odessa et les ports d'Alicante et Bilbao sont dès lors surveillées à la fois par les navires franquistes qui patrouillent jusqu'au large de Malte afin d'arraisonner les bâtiments soviétiques, et également par les sous-marins italiens qui se postent en mer Egée, à la sortie des Détroits afin de guetter les bâtiments marchands battant pavillon de l'URSS[1858].

[1857] Les premiers convois maritimes d'aide soviétique arrivent dès le mois de septembre 1936 à Bilbao. Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, La Russie en mer Méditerranée), *op. cit.*, chap. 16.
[1858] *Ibid*.

Activité navale soviétique en Méditerranée (années 1920 et 1930)



Carte réalisée par nos soins à partir des données disponibles dans Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море,* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 16.

En Méditerranée occidentale, l'activité navale soviétique s'est donc essentiellement concentrée autour de la péninsule ibérique dans la seconde moitié des années 1930. Si la guerre d'Espagne permet à l'URSS de s'insérer dans les rapports de forces méditerranéens, ce conflit révèle néanmoins toute la faiblesse de sa marine hauturière balbutiante. L'impossibilité de déployer une escadre en Méditerranée afin de protéger efficacement les convois d'aide

matérielle aux Républicains espagnols, fait partie des facteurs qui décident Staline à lancer, dès 1938, la construction d'une flotte de haute-mer[1859].

Par ailleurs, l'URSS manifeste de nouveau son intérêt pour le bassin occidental en prenant part aux négociations concernant le règlement du statut de Tanger qui se déroulent à Paris au mois d'août 1945[1860]. En effet, si le bassin oriental avec le canal de Suez constitue le premier cercle d'intérêts soviétiques en Méditerranée, le bassin occidental et notamment le verrou de Gibraltar font également partie des préoccupations de Moscou en cette fin de première moitié du XXe siècle.

***

La présence navale russe en Méditerranée connaît une profonde rupture à la suite de la Première guerre mondiale et de la guerre civile en devenant sporadique. La Russie sort exsangue des années 1914-1922, et la reconstitution d'une puissante flotte de guerre apte à sillonner l'océan mondiale, comme le fit celle des tsars jusqu'au désastre de Tsushima, ne fait pas partie de ses priorités immédiates. La politique méditerranéenne soviétique de la première moitié du XXe siècle présente néanmoins des permanences par rapport à celle conduite jusque-là par les tsars.

Malgré l'impossibilité d'assurer une présence navale continue en Méditerranée, l'Union soviétique ne renonce pas à sa place au sein des affaires méditerranéennes, place censée lui procurer une certaine sécurité sur son flanc méridional. Ainsi, au cours des années 1920 et 1930, les intérêts soviétiques demeurent concentrés dans le bassin oriental de la Méditerranée, avec un important volet sécuritaire lié à la question des Détroits. L'un des principaux centres d'intérêts de la diplomatie soviétique reste la Turquie. Traumatisée par la guerre civile de 1917-1921, l'URSS perçoit avant tout la Turquie et les Détroits, comme un rempart à l'influence et à la présence occidentale en mer Noire, plus que comme un verrou l'empêchant d'accéder directement aux eaux méditerranéennes. Cette « inversion » de la représentation russe des Détroits caractérise les années 1920 et 1930, et est symptomatique de la faiblesse de la Marine de guerre russe qui a besoin de temps pour se reconstituer. La signature de la Convention de Montreux à l'été 1936 ne peut être envisagée comme une

[1859] Alexandre Sheldon-Duplaix , « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », *art. cit.*

[1860] Lors de ces négociations, le gouvernement soviétique émet notamment une note particulière qui contient des réserves quant aux droits de l'Espagne. Maurice Pernot, « L'Union soviétique et la Méditerranée », *art. cit.*, p. 24.

victoire pour la diplomatie soviétique qui y voit un « moindre mal », en se satisfaisant cependant de voir l'allié turc s'ériger en gardien des Détroits. L'URSS construit également une stratégie d'influence à travers le soutien aux communistes balkaniques et aux mouvements révolutionnaires arabes, sans pouvoir toutefois véritablement peser dans les affaires du Moyen-Orient. Dans cette région, le communisme et la sympathie témoignée à l'égard des mouvements de libération arabes, ont remplacé l'orthodoxie comme vecteur d'influence russe. Toutefois, les résultats de cette politique menée par le Komintern restent limités, essentiellement pour des raisons tenant à la structure multi-ethnique des sociétés du Levant[1861]. La guerre d'Espagne qui éclate en 1936 procure à l'URSS sa première opportunité de peser dans le rapport de force méditerranéen, en mettant en œuvre là une stratégie de soutien aux Républicains espagnols. La Méditerranée devient alors un théâtre où se déroule une guerre larvée entre l'URSS soutenant les Républicains espagnols d'une part, et l'Italie et les Franquistes d'autre part. Enfin, les années 1920-1930 confirment également le statut de zone de transit stratégique pour les navires soviétiques qui effectuent la route Cronstadt-Vladivostok. Grâce à la Convention de Monteux, la route Sébastopol-Vladivostok s'ouvre désormais de façon pérenne aux bâtiments de guerre russes.

En 1940, Hitler approche Staline afin de tenter de convaincre le dirigeant soviétique de son intérêt à participer à une alliance avec l'Allemagne nazie, l'Italie mussolinienne et le Japon. Le ministre soviétique des Affaires étrangères, Viatcheslav Molotov[1862], se rend à Berlin entre le 12 et le 14 novembre 1940, à l'invitation de la partie allemande, afin d'examiner les possibilités de rapprochement. Lors des négociations menées avec Molotov, le ministre allemand des Affaires étrangères, Joachim von Ribbentrop[1863], tente d'amadouer le diplomate soviétique en lui faisant miroiter les possibilités pour l'URSS d'acquérir vers le Sud « *un débouché sur les mers libres, vital pour elle* [1864]», notamment en direction du golfe Persique, définissant ainsi une sphère d'influence soviétique en direction de l'océan Indien. Molotov, qui avait préparé cette visite berlinoise avec Staline, détailla précisément quelles étaient les prétentions de Moscou en la matière :

[1861] Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *art. cit.*, p. 69.
[1862] Viatcheslav Mikhaïlovitch Molotov (1890-1986) occupe le poste de ministre soviétique des Affaires étrangères entre 1939 et 1949.
[1863] Joachim von Ribbentrop (1893-1946) occupe le poste de ministre allemande des Affaires étrangères entre 1938 et 1945.
[1864] Joachim von Ribbentrop, *De Londres à Moscou, mémoires*, Paris, Grasset, 1954, p. 182.

« *Les questions qui intéressaient l'Union soviétique au Proche-Orient traitaient non seulement de la Turquie mais aussi de la Bulgarie… Quant à la Roumanie et la Hongrie, leur sort intéressait également l'Union soviétique. L'Union soviétique voulait mieux connaître les intentions de l'Axe à l'égard de la Yougoslavie et de la Grèce, et les projets de l'Allemagne concernant la Pologne…*[1865] ».

Les négociations se poursuivent après le départ de Berlin de Molotov. Les Soviétiques font savoir aux Allemands le 26 novembre suivant qu'ils ne sont pas opposés au projet d'adhésion à un pacte, mais aux conditions suivantes: que l'URSS puisse annexer la Finlande, s'étendre vers le golfe Persique, exercer un protectorat sur la Bulgarie, établir des bases dans les Détroits turcs, et reprendre l'île Sakhaline au Japon[1866]. Si certaines conditions paraissent acceptables aux Allemands, notamment en ce qui concerne la Finlande, l'Italie s'oppose cependant au projet d'implantation de bases soviétiques dans les Dardanelles[1867]. Les conditions posées par les Soviétiques en vue de la conclusion d'un pacte avec l'Allemagne, l'Italie et le Japon en 1940 illustrent une fois de plus une forme de continuité dans les aspirations méditerranéennes russes. Tout comme les tsars cherchaient systématiquement à consolider leurs positions méridionales lors des guerres et traités de paix, l'URSS jette en 1940 dans la balance des négociations la question des Détroits, close depuis 1936. Staline, outre le fait qu'il ne fait pas confiance aux Turcs pour assurer la sécurité de l'URSS sur son flanc méridional, y voit une opportunité d'acquérir des positions au cœur des Détroits. Les pressentiments du dirigeant soviétique s'avérèrent fondés : lorsque la guerre éclate avec l'URSS en 1941, la Turquie les ferme non seulement aux bâtiments de guerre russes, mais également aux navires britanniques qui tentent d'acheminer une aide matérielle à l'Union soviétique. En outre, les Allemands, maîtres de la Roumanie et de la Bulgarie, acheminent par le Danube et par voie ferrée des submersibles et des navires afin de composer une flottille en mer Noire[1868].

Lorsque la Seconde guerre mondiale débute, la flotte soviétique de la mer Noire est en pleine modernisation, les programmes de construction navale des années 1930 n'étant pas tous achevés. Néanmoins, elle constitue la seconde flotte de guerre de l'Union soviétique avec un navire de ligne, 6 croiseurs, 3 destroyers cuirassés, 14 destroyers, 47 sous-marins et 625

[1865] Michael Bloch, *Ribbentrop*, Paris, Plon, 1996, p. 325.
[1866] *Ibid*., p. 326.
[1867] Лев Александрович Безыменскии, *Гитлер и Сталин перед схваткой*, Москва, Вече, 2000 (Léon Alexandrovitch Bezimensky, *Hitler et Staline avant le combat*, Moscou, Vetche, 2000), chap. 20.
[1868] Maurice Pernot, « L'Union soviétique et la Méditerranée », *art. cit.*, p. 22.

avions[1869]. Néanmoins, comme nous l'avons évoqué lors de notre précédent chapitre, elle ne dispose de presqu'aucune liberté de manœuvre dans la mesure où elle perd ses principales infrastructures ukrainiennes et criméennes dès le début du conflit. Confinés dans les bases navales caucasiennes aux capacités insuffisantes, les bâtiments russes tentent essentiellement d'harceler les lignes de communications maritimes ennemies entre la Crimée et le littoral occidental de la mer Noire.

2) L'Union soviétique : une puissance navale en Méditerranée (1945-1991)

« *С сего числа считать сформированной для несения боевой службы на Средиземноморском театре 5-ю Средиземноморскую эскадру кораблей ВМФ СССР. Место дислокации – Средиземное море* ».

Главнокомандующий ВМФ, 14 июля 1967 г., приказ № 0195[1870].

Le processus qui permet l'émergence de l'URSS en tant que véritable puissance navale en Méditerranée à compter de la fin des années 1960 s'inscrit dans le contexte global de la Guerre froide. A partir de la mer Noire, devenue dès les années 1950 un « lac soviétique[1871] » avec la Turquie pour seul concurrent potentiel, la Flotte soviètique entame sa recontitution, puis s'élance dès le début des années 1960 en Méditerranée. L'espace méditerranéen se retrouve projeté au cœur du rapport entre les deux blocs, et à travers la crise des Détroits de 1946, il est le théâtre de la première crise de la Guerre froide. En l'espace de deux décennies, l'URSS parvient à recomposer ses forces navales, à se constituer une flotte océanique et à annuler le monopole naval occidental en Méditerranée. Le régime soviétique accomplit ce que les tsars n'ont jamais pu mettre en œuvre sur une aussi longue durée et de façon aussi complète : entretenir de manière permanente une flotte de guerre en Méditerranée et implanter un indispensable chapelet de points d'appui et de bases navales, dont la localisation évolue entre la fin des années 1950 et 1991. Néanmoins, de la reconstitution de la flotte de guerre soviétique à l'irruption de l'*Eskadra* en Méditerranée, l'accroissement de la présence et de l'influence russe en Méditerranée s'est construit par étapes.

[1869] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 18.
[1870] « *A partir de ce jour est formé pour le service de combat sur le théâtre méditerranéen la 5e escadre méditerranéenne de la flotte soviétique. Zone de déploiement : la mer Méditerranée* ». Le commandant en chef de la Marine soviétique, 14 juillet 1967, ordre n° 0195. Cité par Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.
[1871] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 18.

a) Construire l'influence sans la flotte : la pénétration soviétique dans l'espace méditerranéen au lendemain de la Seconde guerre mondiale

"There isn't a doubt in my mind that Russia intends an invasion of Turkey and a seizure of the Black Sea Straits to the Mediterranean. Unless Russia is faced with an iron fist and strong language another war is in a making. Only one language do they understand-How many divisions have you?".

Extrait d'une lettre du président Harry Truman adressée au secrétaire d'Etat américain James Byrnes, 5 janvier 1946[1872].

Ces mots du président Truman font référence l'échec que connaît Staline lorsque, à la fin de la Seconde guerre mondiale, l'URSS tente d'obtenir d'importantes concessions de la part d'Ankara en ce qui concerne le franchissement des Détroits. Fort du prestige et de la puissance de l'Armée rouge, le Kremlin avait souhaité acquérir une plus grande liberté de circulation navale en Méditerranée à travers la sécurisation de bases soviétiques implantées dans les Détroits. Cette impossibilité d'assouplir dès 1946, par les textes et par les actes, le régime instauré par la Convention de Montreux, pérennise les conditions de circulations des navires de guerre soviétiques dans les Détroits jusqu'à la chute de l'URSS en 1991.

Lors de la conférence de Téhéran en 1943, Staline avait pourtant obtenu de Churchill que le droit de l'URSS à disposer d'un accès aux mers chaudes soit reconnu comme légitime, sans toutefois que le premier ministre britannique n'allie la parole à la signature d'un quelconque document[1873]. La volonté de Staline d'exploiter sa position de force en Europe orientale à la fin de la guerre le pousse à remettre sur la table la question des Détroits dès 1945. Ainsi, au mois de mars 1945, Moscou menace de ne pas renouveler le traité d'amitié et de coopération signé avec la Turquie en 1925. L'année suivante, Moscou appelle à renégocier le statut des Détroits et la Convention de Montreux, arguant que le gouvernement turc avait été dans l'incapacité d'interdire le passage de navires de guerre italiens et allemands, et avait donc failli à faire appliquer la Convention[1874]. Les Soviétiques tentent dans un premier temps de régler bilatéralement la question avec les Turcs et plaident pour que la sécurité dans les Détroits soit assurée conjointement par l'URSS et la Turquie en tant que puissances riveraines. Les pressions exercées par Moscou sur Ankara, ainsi que la situation en Grèce, en proie à une guerre civile qui voit s'affronter les monarchistes soutenus par les Britanniques

[1872] Lettre intégralement disponible sur : http://teachingamericanhistory.org/library/index.asp?document=592 .
[1873] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, p. 126.
[1874] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, pp. 752-753.

aux maquis communistes du commandant Markos soutenus par Moscou, conduisent les Etats-Unis à remplacer la Grande-Bretagne en tant que contrepoids à la poussée russe, rôle que Londres avait efficacement assuré depuis 1856. Néanmoins, Staline semble conscient des faiblesses de l'URSS au lendemain de la guerre, et ne souhaite pas provoquer outre mesure les Américains en apportant une assitance sans limites aux communistes grecs, comme le laissent entendre ces propos du dirigeant soviétique :

"*What do you think that Great-Britain and the United States – the United States, the most powerful state in the world – will permit you to break their line of communication in the Mediterranean Sea! Nonsens. And we have no nay. The uprising in Greece must be stopped, and as quickly as possible*[1875]".

La doctrine Truman apporte en 1947 un cadre à la sortie de l'isolationnisme américain et justifie *a posteriori*, la formation et le déploiement fin 1946 d'un *Mediterranean Squadron*, rebaptisé au mois de juin 1948 VIe flotte opérationnelle (*Sixth Task fleet*), puis, en 1950, VIe flotte américaine[1876]. En énonçant sa doctrine devant le Congrès américain, le président Truman évoque d'ailleurs directement la question de la Turquie et de la Grèce[1877]. La politique américaine du *containment* qui allait caractériser les relations entre l'Est et l'Ouest au cours de la seconde moitié du XXe siècle trouve ainsi ses racines dans la crise des Détroits. Ce n'est qu'à partir de la mort de Staline que l'URSS, dans une note officielle adressée à Ankara, fait savoir qu'elle abandonnait l'idée d'une défense conjointe avec la Turquie des Détroits. Dès lors, la Convention de Montreux n'a plus été remise en cause,

[1875] Milovan Djilas, *Conversations With Stalin*, New-York, Harcourt, Brace & Worl, 1962, p. 182. Cité par Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit*., p. 39.

[1876] Bénédicte Suzan « La présence de la VIe flotte américaine en Méditerranée, une remise en question? », *Hérodote*, n° 4/2001, p. 41.

[1877] Le président affirme ainsi dans son discours: "*One aspect of the present situation, which I wish to present to you at this time for your consideration and decision, concerns Greece and Turkey. The Greek Government has also asked for the assistance of experienced American administrators, economists and technicians to insure that the financial and other aid given to Greece shall be used effectively in creating a stable and self-sustaining economy and in improving its public administration.*[…] *Greece's neighbor, Turkey, also deserves our attention. The future of Turkey as an independent and economically sound state is clearly no less important to the freedom-loving peoples of the world than the future of Greece.* […] *And during the war, the United States and Great Britain furnished Turkey with material aid. Nevertheless, Turkey now needs our support. Since the war Turkey has sought financial assistance from Great Britain and the United States for the purpose of effecting that modernization necessary for the maintenance of its national integrity. That integrity is essential to the preservation of order in the Middle East. The British government has informed us that, owing to its own difficulties can no longer extend financial or economic aid to Turkey*". Intégralité du discours disponible à l'adresse suivante : http://www.historyguide.org/europe/truman1947.html

même si elle n'a à ce jour toujours pas été renouvelée, aucune des parties contractantes n'en ayant officiellement formulée la demande[1878].

Dans la décennie qui suit l'immédiat après-guerre, la présence navale russe en Méditerranée est nulle[1879]. La période 1945-1955 est celle du répit et de la reconstitution du potentiel naval soviétique car à la fin de la guerre, aussi bien en mer Baltique qu'en mer Noire, les forces navales soviétiques sont affaiblies et ne peuvent rivaliser avec leur principale concurrente, la Marine américaine[1880]. Comme nous l'avons évoqué lors de notre chapitre précédent, les mises sur cale ne reprennent qu'à la fin des années 1940 et les premiers navires de guerre comme les croiseurs du Projet 68-bis de Type *Sverdlov* ne sortent des cales sèches qu'au début des années 1950[1881]. Au cours de cette décennie, l'URSS n'abandonne pas pour autant la scène diplomatique méditerranéenne. Privée de l'outil de puissance naval, elle tente néanmoins de construire ou reconstruire des relais d'influence. Sa stratégie de pression sur la Turquie a doublement échoué : non seulement la Turquie ne cède pas sur la question de la gestion des Détroits, mais elle se rallie dès 1946 au camp occidental, bientôt suivie par la Grèce. L'influence de Moscou dans la péninsule balkanique connaît toutefois dans un premier temps un certain succès. Comme l'explique l'ex-général soviétique Dmitri Volkogonov[1882], la Yougoslavie occupe une place particulière pour Staline : il s'agit d'un grand pays qui dispose d'une large interface méditerranéenne, et dont la situation en fait un parfait bastion avancé pour alimenter le mouvement communiste grec[1883]. Même si la Yougoslavie et l'Albanie se sont libérées toutes seules, sans l'aide de l'Armée rouge, elles adhèrent néanmoins au modèle politique de la démocratie populaire, ce qui les rapproche du camp de l'URSS. En outre, les services de renseignements soviétiques opèrent en Yougoslavie depuis 1945 : Moscou y envoie des conseillers militaires et civils, et leur activité s'intensifie après la création du Kominform en 1947.

Le maréchal Tito et Staline s'étaient déjà rencontrés au mois de septembre 1944, puis encore en avril 1945. Toutefois, lorsqu'il se rend à Moscou le 27 mai 1946, Tito vient

[1878] Tolga Bilener, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *art. cit.*, pp. 753-754.
[1879] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 17.
[1880] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 239.
[1881] En 1948, les chantiers navals soviétiques mettent sur cale une dizaine d'unités et près de 28 000 tonnes pour la flotte de la mer Noire. Deux ans plus tard, ces mêmes chantiers mettent en chantier une douzaine d'unités pour un tonnage total qui approche les 75 000 tonnes. Voir dans le chapitre précédent la section consacrée à la production des chantiers navals soviétiques pour la période 1922-1953.
[1882] Dmitri Volkogonov (1928-1995) était un officier soviétique (général trois étoiles) qui fut à la tête de l'administration politique de l'armée, puis, à partir de 1985, Directeur de l'Institut d'histoire militaire.
[1883] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime*, *op. cit.*, p. 132.

demander de l'assistance aux Soviétiques : il a besoin d'armements et du savoir-faire de l'URSS pour établir un complexe militaro-industriel yougoslave. Staline, qui cherche à intensifier son emprise sur les Balkans, accède à l'intégralité des demandes du dirigeant[1884]. Malgré le soutien initial apporté par l'URSS au projet de fédération balkanique portée par Tito, cette dernière est néanmoins rapidement interprétée par Staline comme une tentative dangereuse de substituer l'influence de Belgrade à celle de Moscou dans les Balkans. Les tensions entre Tito et Staline conduisent à la rupture entre les deux parties : le Kominform exclut Belgrade de ses rangs au mois de juin 1948, ce qui provoqua le retrait des conseillers soviétiques de Yougoslavie[1885]. Aussi, en 1948, à l'échec de la politique soviétique vis-à-vis des Détroits, s'ajoute la rupture avec la Yougoslavie titiste, et la perte d'influence dans les Balkans qui, pour autant, ne tombent pas dans la sphère occidentale.

En Méditerranée, les obstacles d'ordre interne à la présence de la flotte de guerre soviétique sont aggravés par l'adhésion de la Grèce et de la Turquie à l'OTAN. L'adhésion d'Ankara à l'Alliance atlantique accentue l'internationalisation de la question des Détroits déjà consacrée par la Convention de Montreux de 1936 : en cas de coup de force, Moscou s'expose désormais à des représailles collectives des membres de l'Alliance selon le cadre défini par l'article 5 du traité de Washington[1886]. Par ailleurs, la Marine américaine exerce une véritable hégémonie sur la scène navale méditerranéenne dans la mesure où elle dispose de nombreuses facilités navales et aériennes accordés par les Etats de la rive Nord (Espagne, France Italie), tandis que l'URSS n'entretient aucune flotte de guerre en Méditerranée et ne dispose pas non plus de points d'appui navals. Pour autant, les aspirations de Moscou à préserver un rôle sur la scène méditerranéenne ne disparaissent pas et se concentrent sur la partie orientale du bassin méditerranéen. Elles empruntent principalement les chemins de la diplomatie, même si ces derniers sont parfois sinueux et en apparence dépourvus de lignes directrices. La région du Moyen-Orient représente toujours un espace stratégique pour les lignes de communications mondiales de l'URSS. La route maritime entre les ports du Nord et l'Extrême-Orient, si elle passe par la Méditerranée, sillonne également les eaux de la mer

[1884] *Ibid*., p. 133.
[1885] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, pp. 138-139.
[1886] L'article 5 stipule notamment que : « *Les parties conviennent qu'une attaque armée contre l'une ou plusieurs d'entre elles survenant en Europe ou en Amérique du Nord sera considérée comme une attaque dirigée contre toutes les parties, et en conséquence elles conviennent que, si une telle attaque se produit, chacune d'elles, dans l'exercice du droit de légitime défense, individuelle ou collective, reconnu par l'article 51 de la Charte des Nations Unies, assistera la partie ou les parties ainsi attaquées en prenant aussitôt, individuellement et d'accord avec les autres parties, telle action qu'elle jugera nécessaire, y compris l'emploi de la force armée, pour rétablir et assurer la sécurité dans la région de l'Atlantique Nord* ». Voir sur le site de l'OTAN : http://www.nato.int/terrorism/cinq.htm

Rouge. En leur temps, les tsars l'avaient compris, et avaient déployé leur activité diplomatique du côté de l'Abyssinie afin d'y assurer des relais d'influence et d'y concurrencer le monopole britannique[1887]. Ainsi, après avoir soutenu depuis les années 1920 les aspirations à la liberté et à l'indépendance des populations arabes du Levant tout en dénonçant encore en 1946 et au début de l'année 1947 le sionisme de façon virulente[1888], l'URSS est le premier Etat à reconnaître l'existence *de jure* d'Israël en 1948. Lors de la première guerre israélo-arabe de mai-juin 1948, l'URSS fait parvenir des armes aux Israéliens par l'intermédiaire de la Tchécoslovaquie[1889]. Cette reconnaissance, loin d'être innocente, repose sur une communauté de personnes dans la mesure l'élite politique israélienne, dont David Ben Gourion, est alors majoritairement russophone et issue de l'ancien Empire russe[1890]. En outre, Moscou espère ainsi disposer d'un relais d'influence situé à la fois au Levant et sur les rives du bassin oriental de la Méditerranée. Néanmoins, cette reconnaissance entre vite en contradiction avec les autres efforts diplomatiques russes visant à accroître l'influence soviétique dans le bassin oriental méditerranéen.

La crise de Suez qui éclate en 1956 fournit une nouvelle opportunité à la diplomatie soviétique de réinvestir la scène du moyen-orientale. Si elle n'en retire aucun fruit dans l'immédiat, la position adoptée par l'URSS lors de cette crise contribue néanmoins à accroître sa popularité en Egypte et à discréditer les ex-puissances coloniales, la France et la Grande-Bretagne[1891]. La position adoptée par Moscou à l'égard de la crise de Suez illustre plus généralement le soutien apporté par l'Union soviétique aux groupes nationalistes arabes dès les années 1950. Cette stratégie d'influence soviétique est évoquée en 1956 par l'attaché militaire français en poste à Moscou :

« *Ainsi, en ce qui concerne le Proche-Orient, on a la double impression d'une part que l'URSS s'efforce, par tous moyens, d'entretenir des abcès, d'en créer même là où il n'en existe pas, d'autre part qu'elle cherche à s'appuyer pour cette campagne sur l'opinion publique des « masses » que l'on travaille en profondeur, la jeunesse au premier chef.* […]

[1887] Voir à la section précédente les activités de l'URSS en Abyssinie.
[1888] Voir à la section précédente les activités de l'URSS au Levant.
[1889] Renata Fritsch, « La politique de l'Union soviétique », *Revue française de science politique*, année 1969, vol. 19, n° 2, p. 402.
[1890] Voir Igor Delanoë, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », Fondation pour la Recherche Stratégique, *Recherches & Documents*, n° 06/2010, juillet 2010, p. 5. Article intégralement disponible sur le site internet de la FRS : http://www.frstrategie.org/barreFRS/publications/rd/2010/RD_201006.pdf
[1891] Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *art. cit.*, p. 71.

L'URSS se montre toujours « offensive » dans le Proche-Orient, par la parole et les écrits, tout au moins, entretenant des foyers d'incendie ou les suscitant[1892] ».

L'aide économique et militaire que l'URSS apporte aux Etats arabes du Moyen-Orient connaît une croissance jumelle de celle de l'influence de Moscou dans la région au cours des années 1950 et 1960, jusqu'à la Guerre des Six Jours de 1967[1893]. Pour ce qui est du volet économique de l'aide soviétique, il convient tout de même d'en pointer les limites. Tout d'abord, la question énergétique, si importante pour l'Occident dans cette région, se pose avec moins d'acuité pour l'URSS qui figure parmi les principaux pays producteur et exportateur de matières premières dans la seconde moitié du XXe siècle. En 1979 par exemple, l'Union soviétique exporte près de 320 millions de tonnes d'équivalent-pétrole, soit seulement 15% de sa production énergétique, tandis qu'elle en importe 21 millions. L'Occident représente près de 33% des exportations soviétiques de pétrole qui tendent à égaler celles de l'Irak au cours des années 1970[1894]. En outre, si les projets de coopérations économiques et techniques, tel que la construction du barrage d'Assouan en Egypte, favorisent l'émergence d'une influence soviétique au Moyen-Orient, ils ne permettent toutefois pas d'y pérenniser la présence économique de Moscou[1895]. Les Etats de la région s'intéressent en effet davantage au cours des années 1970 à l'octroi de prêts destinés à financer leurs économies émergentes. Or, en ce domaine, les économies occidentales restent bien plus compétitives et aptes à financer ces projets que ne l'est celle de l'URSS pour des raisons structurelles[1896].

L'URSS poursuit au lendemain de la Seconde guerre mondiale la construction de relais d'influence depuis le Levant jusqu'aux rives de la mer Rouge en instrumentalisant non pas le vecteur religieux, mais le vecteur idéologique. La déclaration de politique étrangère soviétique du 16 avril 1955 préfigure la pénétration de l'influence soviétique au Proche et Moyen-Orient, qui trouve sa justification dans l'assistance que Moscou entend désormais

[1892] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Note d'information de l'attaché militaire français en poste l'ambassade de France à Moscou, 6 décembre 1956.
[1893] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?, op. cit*, p. 2.
[1894] Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *in Politique étrangère*, n° 1, 1983, 48e année, p. 142.
[1895] En 1966, l'URSS accepte encore de financer à hauteur de $250 millions un projet de construction d'un barrage hydroélectrique en Syrie, sur l'Euphrate. Voir Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, p. 241.
[1896] Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 144.

apporter aux mouvements de libérations nationaux[1897]. Ainsi, après avoir été l'un des premiers Etats à reconnaître l'indépendance du Liban en 1943, l'URSS apporte un soutien financier et militaire au Mouvement National libanais lorsque la guerre civile éclate au Liban au printemps 1975[1898]. Dans la partie occidentale du bassin méditerranéen, toujours dans l'optique d'y développer son influence en instrumentalisant les aspirations à l'indépendance des peuples arabes, Moscou manifeste sa sympathie à l'égard du peuple algérien. Le 30 mars 1956, le Jour de l'Algérie est ainsi célébré à Moscou sans toutefois que cela ne se traduise par les débordements d'une foule soviétique en liesse[1899]. Jusqu'à la chute de Ben Bella en 1965, l'Algérie reste le principal pivot de la diplomatie soviétique dans la partie occidentale du bassin Méditerranéen[1900].

Néanmoins, c'est bien l'Egypte et la Syrie qui concentrent tout l'intérêt du Kremlin dès les années 1950. Rappelons que Moscou avait appuyé par l'intermédiaire du Komintern la formation d'un Parti communiste syrien dès 1925. L'URSS établit ses premières relations diplomatiques avec l'Etat syrien dès 1944, alors même que ce dernier n'est pas encore reconnu comme indépendant[1901]. Il faut attendre l'arrivée au pouvoir de Nikita Khrouchtchev en 1953 pour voir les liens entre Moscou et Damas s'intensifier, et l'épicentre de l'activité d'influence soviétique se déplacer de Beyrouth vers Damas[1902]. Dès 1955, un accord de coopération commerciale est signé entre l'URSS et la Syrie tandis que la coopération militaire syro-soviétique s'intensifie également. La Syrie commence à absorber l'aide militaire soviétique dès 1955 comme l'évoque l'attaché militaire français en poste en URSS :

« *Du point de vue du support apporté par l'URSS aux pays arabes, il semble bien, d'après de informations de bonne source, que la Syrie se soit assez compromise en la matière avec Moscou.*

En tous les cas, Son Ambassadeur auprès du Kremlin a confirmé, très récemment, qu'il y avait une centaine d'avions de modèle soviétique sur le territoire syrien.

[1897] Charles Zorgbibe, « La question méditerranéenne sous la guerre froide », *Géostratégiques*, novembre 2008, n° 21, « Quelle Union pour la Méditerranée? », p. 95.
[1898] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?,op. cit.*, p. 33.
[1899] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Note d'information de l'attaché militaire français en poste l'ambassade de France à Moscou, 2 avril 1956.
[1900] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, p. 240.
[1901] La Syrie est reconnue comme un Etat indépendant au mois d'avril 1946. Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?, op. cit.*, p. 13.
[1902] *Ibid*.

Sans vouloir donner d'autres précisions, il a déclaré à notre informateur que ces matériels seraient venus « par la Méditerranée » [1903]».

L'année suivante, une importante délégation militaire syrienne se rend à Moscou entre le 24 juillet et le 7 août 1957: elle est composée du ministre syrien de la Défense nationale, du Chef de l'Etat-Major Général, et doit officiellement discuter d'enjeux commerciaux avec les Soviétiques[1904]. Cette visite reflète l'intensité du partenariat militaro-technique qui s'est noué entre l'URSS et la Syrie depuis 1953. Au cours de la seconde moitié des années 1950, Damas reçoit de la part de Moscou l'équivalent de $294 millions d'aide financière et militaire, tandis que l'URSS est directement impliquée en Syrie dans la construction de barrages hydroélectriques et dans l'établissement de réseaux d'irrigation[1905]. L'accession au pouvoir du parti Baas à partir de 1963 renforce les relations syro-russes : le nouveau pouvoir syrien est imprégné d'aspirations socialistes, ce qui permet un resserrement direct des liens entre le Parti communiste soviétique et le parti Baas en 1967 ; et par ailleurs un nouveau crédit de $120 millions a été octroyé par l'URSS à la Syrie l'année précédente[1906].

Toutefois, si les groupes et partis communistes arabes reçoivent le soutien de l'URSS par l'intermédiaire du Kominform, Moscou ne souhaite pas que cela se fasse au détriment des relations interétatiques. Moscou avait déjà expérimenté cette délicate recherche d'un équilibre entre le soutien à une formation communiste et la nécessité de développer de bonnes relations avec un Etat en Turquie au début des années 1920. Le soutien de Lénine au parti communiste turc trouvait ainsi sa limite avec l'impérieuse nécessité de nouer de bonnes relations avec la Turquie kémaliste qui, en l'absence d'une puissante flotte de guerre soviétique en mer Noire, était devenue *de facto* la meilleure garante de la sécurité de l'URSS sur son flanc méridional. Au Moyen-Orient, si Moscou encourage dès 1964 les partis communistes à contribuer à la formation de fronts nationaux, elle ne souhaite pas que cela compromette pour autant ses relations avec les Etats de cette région. Le soutien de l'URSS aux partis frères trouve ainsi ses limites dans les intérêts méditerranéens soviétiques qui consistent alors à occuper

[1903] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Note d'information de l'attaché militaire français en poste l'ambassade de France à Moscou, 21 novembre 1956.
[1904] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ : Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Note d'information de l'attaché militaire français en poste l'ambassade de France à Moscou, 8 août 1957.
[1905] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?, op. cit.*, p. 13.
[1906] *Ibid*., p. 14.

diplomatiquement un espace où l'influence de Moscou se substitue progressivement à celle des Occidentaux. L'exemple de l'Egypte est le plus emblématique : Le Caire mène une politique anticommuniste bien que l'influence de l'URSS s'y accroisse au cours des années 1950 et 1960[1907]. A l'inverse, les relations entre Moscou et ses relais d'influence communistes au Moyen-Orient sont tributaires des relations que l'URSS entretient avec les Etats de la région. Ainsi, le pouvoir au Caire prend des mesures de répressions contre les communistes égyptiens à la faveur du déclin des liens avec Moscou[1908].

En Méditerranée occidentale, l'influence soviétique se fraie un chemin par l'intermédiaire des Partis communistes locaux. Staline s'intéresse en particulier au parti communiste italien dont il reçoit le dirigeant, Secchi, en décembre 1947. Secchi repart de Moscou avec une aide finacière de $600 000 accordée par le Kremlin. En 1956, Nikita Khrouchtchev reçoit à son tour une délégation de communistes italiens, dont Giancarlo Paieta, Celeste Negarvile et Giacomo Pellegrini. Au cours des années 1970, l'aide financière soviétique mise en œuvre par Moscou aux « partis frères » se poursuit, principalement en direction de l'Italie et de la France[1909].

***

L'URSS n'attend pas la fin de la Seconde guerre mondiale pour réinvestir la scène diplomatique méditerranéenne. Des enjeux aussi vitaux que ceux de la circulation dans les Détroits ou la reconnaissance du droit légitime de l'Union soviétique à disposer d'un accès aux mers chaudes font déjà l'objet de discussions lors des grandes conférences des Alliés à partir de 1943. Néanmoins, l'activité diplomatique soviétique à l'égard des Balkans et de la Turquie se caractérise par son agressivité : Staline souhaite exploiter sa place de grand vainqueur pour obtenir d'importantes concessions, notamment de la part d'Ankara en ce qui concerne les Détroits. Cette politique de pressions et d'ultimatums contribue à pousser les Turcs dans le camp occidental, verrouillant ainsi un peu plus les Dardanelles et le Bosphore après l'intégration de la Turquie et de la Grèce dans l'OTAN. Si les aspirations méditerranéennes de l'URSS connaissent des coups d'arrêts en Turquie et dans les Balkans, avec la rupture entre Tito et Staline en 1948, l'influence russe s'accroît en revanche au

[1907] Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 139.
[1908] *Ibid*.
[1909] L'URSS consacre ainsi $14 millions au financement des partis communistes étrangers en 1971 et 1972, puis $15 millions par an entre 1973 et 1977. Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime, op. cit.*, p. 341.

Proche-Orient. Le Liban, la Syrie et l'Egypte y constituent les têtes-de-ponts soviétiques à partir desquelles l'URSS entend développer sa présence en Méditerranée et au-delà, au Moyen-Orient, notamment grâce à l'appui des communistes locaux. Cependant, Moscou souhaite que l'accroissement de l'influence soviétique au Moyen-Orient à travers le soutien à des groupes ou des partis communistes ne se fasse pas au détriment des relations interétatiques. Autre contradiction de la diplomatie soviétique : celle qui concerne l'attitude de l'URSS vis-à-vis d'Israël. Néanmoins, malgré les limites que nous venons d'évoquer, l'activité déployée par l'Union soviétique en Méditerranée dès la fin des années 1940 et au cours des années 1950 jette les bases nécessaires à l'ascension ultérieure de l'URSS comme puissance navale dans les eaux méditerranéennes. La Marine soviétique est en effet en mesure de réinvestir le théâtre naval dès le milieu des années 1950, et d'apporter ainsi à ses aspirations méditerranéennes le volet naval qui lui faisait jusque-là profondément défaut.

b) L'URSS en Méditerranée : vers l'affirmation d'un *Sea Power* soviétique

« *D'ici, avec une flotte puissante, nous serions maîtres de toute la Méditerranée, du Bosphore à Gibraltar ! Nous pourrions maîtriser n'importe qui* ».

Nikita Khrouchtchev en visite dans le port albanais de Vlora, mai 1959, *in* Enver Hodja, *Les Khrouchtchéviennes. Souvenirs*, Tirana, Editions « 8 Nentori », 1980, pp. 399-400, cité par Romain Yakemtchouk, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *Annuaire français de droit international*, vol. 40, 1994, p. 391.

Durant la période qui suit immédiatement la Seconde guerre mondiale, la Marine soviétique demeure entièrement subordonnée à l'Armée rouge qu'elle doit appuyer en cas de conflit. La stratégie navale soviétique consiste en la consolidation des défenses côtières de l'URSS et, en temps de guerre, à interdire les approches maritimes de l'Union soviétique. La flotte de guerre soviétique s'organise ainsi essentiellement au cours de la période 1945-1953 autour d'unités côtières telles que les sous-marins d'attaque de type *Whiskey* (Projet 613) et les croiseurs légers de classe *Sverdlov* (Projet 68-bis). Comme nous l'avons évoqué auparavant, lorsque Nikita Khrouchtchev arrive au pouvoir, il souhaite avant tout miser sur les missiles et l'atome pour protéger l'URSS, et ne manifeste en ce sens que bien peu d'intérêt pour la constitution d'une Marine soviétique océanique[1910]. La posture stratégique de la flotte

[1910] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques entre 1953 et 1991.

soviétique est alors purement défensive, et doit donner les moyens à l'URSS d'affronter l'émergence de ce que Samuel Huntington n'hésite pas à nommer en 1954 la « flotte transocéanique américaine », matérialisée en Méditerranée par la constitution de la VIe flotte américaine dès 1948[1911]. L'arrivée de Nikita Khrouchtchev au pouvoir se traduit presqu'immédiatement par une chute dramatique de la productivité des chantiers navals soviétiques, avec une année 1958 particulièrement pauvre en mises sur cale : cette année-là, ce sont moins de 10 000 tonnes qui sont mises en chantier pour la flotte de la mer Noire[1912].

La crise des missiles de Cuba révèle toutes les limites de la pensée khrouchtchévienne en matière navale : l'URSS, privée d'une flotte hauturière, est incapable de mettre en œuvre la politique de puissance mondiale à laquelle elle prétend. Aussi, après une période qui, entre 1957 et 1964, voit l'apogée de la flotte en eaux brunes soviétique avec notamment des forces sous-marines hypertrophiées, l'URSS entame la constitution d'une Marine océanique. La destitution de Nikita Khrouchtchev et la mise en chantier de nouveaux programmes navals se traduit aussitôt par un accroissement de la productivité des chantiers navals soviétiques, avec un pic à 50 000 tonnes mises sur cale pour la flotte de la mer Noire en 1965[1913]. A partir de 1965, les missions assignées à la flotte soviétique reposent sur cinq éléments :

- **Les attaques stratégiques (1)** : les capacités stratégiques navales de l'URSS reposent sur ses sous-marins lanceurs d'engins nucléaires. Rappelons que les Soviétiques maîtrisent la technologie et la technique du tir de missiles balistiques intercontinentaux à partir d'un sous-marin depuis 1955, et le premier tir d'un missile balistique, le R-11FM, à partir d'un submersible de classe *Zulu*[1914].
- **La défense contre les groupes de porte-avions américains (2)**. L'URSS compte sur ses navires lance-missiles, ses submersibles et son aéronavale pour neutraliser la menace que font peser sur elle les groupes de porte-avions américains. Entre 1965 et 1972, les bâtiments de surface aptes à mener ce type de mission passent de 1 050 à 1 460 unités, tandis que l'URSS dispose en 1972 de 40 sous-marins nucléaires et 28 sous-marins classiques d'attaque[1915].

[1911] Samuel P. Huntington "National Policy and the Transoceanic Navy", *Proceedings*, n° 80, 1954.
[1912] Une productivité aussi faible ne se retrouve par la suite qu'au début des années 1980.
[1913] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques entre 1953 et 1991.
[1914] Steven J. Zaloga, "Soviet/Russian Strategic Nuclear Forces, 1945-2000", *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 203.
[1915] CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities*, June 1972, pp. 4-5.

- **La projection de forces à longue distance (3)**. Il s'agit à la fois d'étendre le périmètre de défense de l'URSS tout en jouant, en temps de paix, un rôle « *en termes à la fois de projection de puissance et de démonstration de force*[1916] ». L'amiral Sergueï Gorskov, commandant en chef des forces navales de l'URSS à partir de 1956, et véritable fondateur de la Marine océanique soviétique, reçoit avec l'arrivée au pouvoir de Léonid Brejnev en 1964, les moyens de mettre en œuvre son programme de constitution de la flotte de haute-mer soviétique. Dès lors, la nécessité de disposer de facilités navales dans les ports étrangers situés dans les zones stratégiques, comme en Méditerranée, apparaît de plus en plus nécessaire.
- **La lutte anti-sous-marine (4)**. Les submersibles stratégiques américains représentent une menace que la flotte soviétique doit pouvoir neutraliser. Dès la fin des années 1950, les sous-marins américains équipés de missiles Polaris peuvent mettre en œuvre une frappe nucléaire sur le sol soviétique[1917]. Les Soviétiques répondent à cette menace en construisant des navires de surface comme les croiseurs de lutte ASM de type *Moskva*, et les submersibles de type *Charlie* à partir de 1967[1918].
- **Les missions d'interdiction (5)**. Il s'agit d'interdire la circulation maritime sur les routes océaniques du globe en cas de conflit. En temps de paix, la flotte soviétique doit cependant être capable de surveiller le trafic et la nature du trafic le long de ces routes.

La Méditerranée, en tant que théâtre naval, permet à la flotte soviétique de remplir au moins quatre des cinq objectifs susmentionnés. Jusqu'au milieu des années 1960, le bassin méditerranéen reste une *mare nostrum* occidentale, dominée par les flottes otaniennes, au premier rang desquelles se trouve la VIe flotte américaine. Les Américains entretiennent alors en Méditerranée un groupe aéronaval puissant, qui comprend suivant les périodes et le contexte de 1 à 2 porte-avions, une dizaine de bâtiments de surface, 3 à 4 navires d'assaut, 3 à 4 submersibles et plusieurs navires auxiliaires[1919]. En outre, ils déploient des missiles stratégiques en Italie et en Anatolie au moins jusqu'en 1962 pour cette dernière région, ainsi qu'à bord de leurs SNLE d'engins (*Polaris* puis *Poséidon*)[1920]. En laissant le monopole des

[1916] Hervé Coutau-Bégarie, « Soviétiques (Théoriciens) », *in* Thierry de Montbrial, Jean Klein (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit.*, p. 522.
[1917] CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities, op. cit.*, p. 6.
[1918] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op.cit.*, p. 244.
[1919] Charles A. Meconis, Boris Nikolaïevitch Makeev, *U.S.-Russian naval cooperation*, Westport, Praeger, 1996, p. 35.
[1920] SNLE : sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.

eaux méditerranéennes aux Occidentaux, l'URSS prend le risque de les voir leur interdire la route maritime reliant les ports du Nord à l'Extrême-Orient en cas de conflit. Dès lors, l'entretien d'une flotte de guerre soviétique dans l'espace méditerranéen doit servir à remplir les objectifs 2 à 5. En neutralisant en avance le groupe aéronaval américain méditerranéen, l'URSS élimine le risque de frappes aériennes que les avions déployés à bord du bâtiment font peser sur le flanc méridional de l'URSS. Une des premières missions dévolues aux Tu-16 de l'aviation soviétique à long rayon d'action et de détruire les groupes aéronavals américains « marqués » par les submersibles et les bâtiments de surface[1921]. De même, en repérant, puis en pistant les sous-marins stratégiques otaniens, les navires et submersibles soviétiques doivent, en cas de conflit, les neutraliser avant qu'ils n'aient pu tirer leurs missiles balistiques depuis les eaux méditerranéennes. A la fin des années 1940 et au cours des années 1950, les moyens de détections soviétiques reposent encore beaucoup sur les installations terrestres, notamment celles déployées en Crimée, avec les stations de goniométrie inspirées des stations allemandes. Cependant, l'avènement en 1956 de l'aviation embarquée à long rayon d'action sur les porte-avions américains contraint les Soviétiques à revoir leur stratégie dans la mesure où désormais ils doivent envisager l'attaque des groupes aéronavals de l'US Navy à environ 2 000 km des côtes de l'URSS[1922]. La technologie contraint par conséquent les Soviétiques à réaliser un désenclavement de leurs capacités de détections et d'interceptions en les projetant au cœur du théâtre méditerranéen. Les missions d'interdiction en Méditerranée se résument quant à elles à empêcher la pénétration de forces hostiles en mer Noire à travers les Détroits, et au-delà, à s'assurer le contrôle des points stratégiques de Gibraltar et de la zone du canal de Suez en cas de conflit. Enfin, le déploiement de forces navales soviétiques en Méditerranée permet également d'étendre le périmètre défensif méridional de l'URSS en repoussant virtuellement la frontière des Détroits au théâtre méditerranéen.

L'accroissement de l'activité navale soviétique et de son rayon d'action à partir du milieu des années 1960 va de pair avec une amélioration qualitative des unités ainsi qu'une augmentation du nombre des unités de surface au détriment de la composante sous-marine[1923]. Alors qu'ils effectuaient 6 300 jours en mer en 1965, les navires de guerre soviétiques en

[1921] Alexandre Sheldon-Duplaix, « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », *art. cit.*
[1922] *Ibid*.
[1923] CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities*, *op. cit.*, pp. 7-9.

passent désormais près de 35 000 en 1971, avec des pics en 1967 et 1970, notamment dus à l'explosion de la présence navale de l'URSS en Méditerranée[1924].

Nous l'avons évoqué, tandis que la mer Noire devient un espace sous domination soviétique avec les Détroits pour frontière[1925], la présence navale de l'URSS en Méditerranée dans la période post Seconde guerre mondiale, est nulle jusqu'au milieu des années 1950. Le premier bâtiment de guerre soviétique à franchir les Détroits et à sillonner la Méditerranée après 1945 est le croiseur *Amiral Nakhimov* (Projet 68-bis) de la flotte de la mer Noire, qui se rend, accompagné de deux destroyers, en Albanie où l'escadre fait une halte en mai-juin 1954 dans le port de Durrës[1926]. Nikita Khrouchtchev souhaite améliorer les relations entre l'URSS et la Yougoslavie, et dépêche, en juin 1956, le navire-amiral de la flotte de la mer Noire, le croiseur *Mikhaïl Koutouzov* (Projet 68-bis), accompagné de deux destroyers, qui se rendent dans le port yougoslave de Split. A son bord se trouve le commandant en chef de la flotte soviétique de la mer Noire, l'amiral Kasatonov. L'année suivante, au mois d'octobre 1957, le ministre soviétique de la Défense, le maréchal Joukov, se rend également en Yougoslavie à bord du *Kuybichev* (Projet 68) accompagné de deux destroyers[1927]. L'intensification progressive de l'activité navale soviétique est perçue par l'attaché militaire français en poste à Moscou qui note toutefois pour l'année 1957 l'absence formelle « *en Méditerranée de prolongements de la flotte de la mer Noire* » :

« *Le théâtre de la mer Noire, considéré jusqu'ici comme une zone de défense contre l'aile orientale du Nato, va certainement utiliser, pour se développer, les possibilités que lui donnent les satellites (Albanie) et les alliés arabes (Syrie, Egypte) et devenir ainsi une zone plus active et dotée de prolongements en Méditerranée* [1928]».

Le réinvestissement du théâtre naval méditerranéen par la flotte soviétique au cours de la seconde moitié des années 1950 fait apparaître un nouveau besoin : celui de maîtriser la connaissance de cette région. En 1958 et 1959, l'URSS dépêche ainsi deux expéditions à

[1924] *Ibid*., p. 10.
[1925] Sophie Enos-Attali, « De l'Empire byzantin à l'Union soviétique, le bassin de la mer Noire, un espace sous domination », *in* Baptiste Chatré et Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit*., pp. 44-45.
[1926] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 17.
[1927] *Ibid*.
[1928] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, Attaché militaire français en URSS, *Rapport de fin d'année*, 1957, 1er février 1958, f. 98 et f. 106.

caractère scientifique en Méditerranée. La campagne de 1958 dure un mois et demi, et se concentre essentiellement autour de la mer Egée, de la mer Ionienne et de l'Adriatique. L'année suivant, trois mois et demie durant, deux navires de l'Institut d'océanologie de l'Académie des Sciences de l'URSS sillonnent le bassin oriental de la Méditerranée[1929]. L'activité scientifique soviétique en Méditerranée à la fin des années 1950 permet d'acquérir une connaissance suffisante des fonds méditerranéens qui doit servir aux sous-mariniers soviétiques opérant en Méditerranée, notamment à partir de la base navale dont l'URSS dispose dès 1958 en Albanie[1930].

L'activité navale soviétique se développe en effet dans la partie orientale de la Méditerranée, en particulier en direction de la mer Adriatique et de la Yougoslavie, sans que l'URSS ne soit toutefois en mesure d'y déployer en permanence une flotte faute de facilités navales. Pourtant, ce n'est pas dans les ports yougoslaves que la Marine soviétique établit sa première base navale méditerranéenne, mais dans ceux de l'Albanie d'Enver Hodja.

Les contacts entre l'URSS et l'Albanie se développent dès la seconde moitié des années 1940. Enver Hodja se rend à Moscou au mois de juillet 1947 pour y rencontrer Staline. Il vient à la fois chercher le soutien politique du chef du Kremlin dans le rapport de force qui s'est établi avec la Yougoslavie titiste, et cherche également à obtenir une assistance matérielle de l'URSS. Staline décide d'intensifier la coopération militaro-technique albano soviétique en livrant du matériel militaire à Tirana, et en participant au développement de projets de fortification de la côte albanaise[1931]. Au mois de mai 1959, Nikita Khrouchtchev se rend en Albanie afin de rendre visite au chef du Parti communiste albanais, Enver Hodja. Le dirigeant soviétique sollicite son homologue albanais afin que ce dernier accorde une facilité navale à l'URSS pour y déployer des submersibles. Il obtient la possibilité d'utiliser le port de Vlora, à l'entrée du canal d'Otrante, où l'Union soviétique déploie une base flottante, 8 submersibles de classe *Whiskey*, plus quatre qu'elle accorde à l'Albanie pour célébrer l'amitié entre les peuples albanais et soviétique[1932]. Les submersibles soviétiques sont rattachés au commandement de la flotte de la mer Noire et forment à Vlora la 40^{e} Brigade autonome[1933]. Au mois d'octobre suivant, l'attaché militaire français en poste à Moscou signale dans une de

[1929] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, lettre de l'attaché militaire français en URSS, 19 décembre 1959.
[1930] *Ibid*.
[1931] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime*, *op. cit.*, p. 127.
[1932] Romain Yakemtchouk, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *art. cit.*, p. 391.
[1933] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer Méditerranée*), *op. cit.*, chap. 17.

ses notes d'informations que la coopération militaire navale albano-soviétique ne doit manifestement pas en rester là : l'URSS aurait en effet négocié l'ouverture d'une seconde base navale au Sud de l'Albanie, à Butrinti, juste en face de l'île de Corfou où, quelques siècles plus tôt, la Marine des tsars avait installé sa base navale.

« *Projet de base navale à Butrinti (Albanie du Sud) :*

Les projets techniques pour la construction de cette base seraient à l'heure actuelle terminés. Ils comporteraient en particulier la construction d'une cale sèche. On en serait à la phase d'arrivée sur place des techniciens soviétiques[1934] ».

Toutefois, ce projet ne voit jamais le jour : si la nécessité de disposer d'une cale sèche pour l'entretien des navires soviétiques était probablement une réalité, le site choisi n'a probablement pas permis d'accueillir les infrastructures nécessaires. En revanche, la coopération militaire entre les deux Etats fonctionne : des navires marchands battant pavillon soviétique et albanais effectuent régulièrement la liaison Odessa-Durrës, et embarqueraient notamment dans leurs cales du matériel militaire[1935]. A l'été 1960, les marines de deux Etats réalisent des exercices navals bilatéraux en mer Ionienne[1936]. La coopération entre Tirana et Moscou bat cependant rapidement de l'aile : l'URSS souhaite en effet placer la base sous commandement opérationnel soviétique, ce que les Albanais refusent. Sur le plan idéologique, l'Albanie s'oppose en outre à la ligne révisionniste du Kremlin. Au mois de décembre 1961, les relations diplomatiques entre les deux Etats sont rompues et les sous-marins soviétiques, sauf les quatre submersibles accordés aux albanais, sont évacués[1937]. L'échec de l'expérience albanaise révèle une fois de plus toute la fragilité des lignes de communications navales soviétiques en Méditerranée.

Dans sa quête de facilités navales méditerranéennes pour sa flotte de guerre, Moscou se tourne dès la seconde moitié des années 1950 vers l'Egypte. L'Egypte fournit à la

[1934] SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, *Note d'information*, par l'attaché militaire français en poste l'ambassade de France à Moscou, 10 octobre 1959.

[1935] L'attaché militaire français évoque « *un trafic maritime quasi régulier (à raison d'un voyage tous les vingt jours)* » entre les deux ports. Les navires embarqueraient notamment de l'armement, dont des mitrailleuses. Voir *Ibid*.

[1936] Côté soviétique, c'est la flotte de la mer Noire qui y participe en envoyant le croiseur *Kuybichev* et deux destroyers. Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 17.

[1937] Romain Yakemtchouk, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *art. cit.*, p. 391.

diplomatie soviétique l'occasion de réaliser un désenclavement régional, en s'intéressant davantage à une zone où jusque-là elle n'avait pas pris pied. En outre, la situation stratégique du pays, à la croisée des routes qui relient la Méditerranée à l'océan Indien, intéresse Moscou. Lorsqu'en 1955 il est contacté par Nasser qui lui demande une aide matérielle militaire, Nikita Khrouchtchev s'empresse d'accèder aux demandes du Caire[1938]. Le 27 septembre 1955, Le Caire et Prague concluent un accord sur la fourniture d'armements soviétiques à l'Egypte. Le contrat, dont le montant est estimé à $90 millions, comprend la livraison de chasseurs MiG-15, d'avions de lutte ASM Il-38, ainsi que des chars T-34 et Mark-III. Les Egyptiens bénéficient en outre de facilités de paiement qui doit se faire ennature, sous forme de livraison de coton[1939]. A la faveur du réveil nationaliste égyptien, l'URSS développe ainsi de bonnes relations avec Nasser qui se traduisent par un intense partenariat militaire et économique entre les deux Etats : sur la période 1955-1958, l'Egypte absorbe ainsi pour près de $485 millions d'aide économique et militaire soviétique. En outre, Moscou accorde un crédit de $275 millions au Caire, notamment pour aider à la construction du barrage d'Assouan[1940]. Au total, l'assistance militaire soviétique à l'Egypte s'élève à près de $1,5 milliard pour la période 1956-1967[1941].

Dès 1959, Moscou entame de pourparlers avec Le Caire pour pouvoir bénéficier d'installations navales en Egypte :

« *Installations navales soviétiques en Egypte :*

Des pourparlers auraient eu lieu entre le Gouvernement soviétique et celui de la RAU en vue de la construction de cales sèches destinées en particulier à la réparation de pétrolier à Port-Saïd et Alexandrie.

Le gouvernement de la RAU aurait repoussé les prétentions soviétiques tendant à s'assurer la propriété de ces installations. Un compromis aurait été conclu sur la base de l'inclusion de celles-ci parmi les réalisations à entreprendre au titre de l'accord d'assistance technique soviéto-égyptien[1942] ».

[1938] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime, op. cit.*, p. 228.
[1939] Charles Zorgbibe, « La question méditerranéenne sous la guerre froide », *art. cit.*, p. 95.
[1940] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?, op. cit.*, p. 13.
[1941] *Ibid*., p. 111.
[1942] RAU: République Arabe Unie, formée par l'union de l'Egypte et de la Syrie entre 1958 et 1961. SHD, Fonds des Archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, *Note d'information*, par l'attaché militaire français en poste l'ambassade de France à Moscou, 10 octobre 1959.

Néanmoins, les Soviétiques ne parviennent pas à vaincre les réticences égyptiennes alors même que la perte de la base navale de Vlora en Albanie rend encore plus urgent le redéploiement des capacités navales soviétiques ailleurs dans le bassin méditerranéen. Au mois de mai 1964, Nikita Khrouchtchev se rend par voie de mer en Egypte afin de rendre visite à Nasser, élevé entre temps au rang de Héros de l'Union soviétique, et de participer à l'inauguration du barrage d'Assouan construit avec l'assistance soviétique[1943]. Le dirigeant ne parvient toutefois toujours pas à obtenir de Nasser le droit d'utiliser les ports égyptiens pour y déployer la flotte soviétique. Au mois d'octobre 1966, un détachement de bâtiments de la flotte soviétique de la mer Noire se rend à Alexandrie pour une visite avant de mettre le cap sur Toulon. Le port méditerranéen est alors le premier port français à recevoir la visite de navires soviétiques[1944]. Aussi, les Soviétiques ne sont pas parvenus à leurs fins au terme de presque dix années d'efforts visant à obtenir des Egyptiens, comme des Syriens, des concessions navales pour leur flotte en Méditerranée. Ce que la diplomatie soviétique n'a pu réaliser en une décennie, la Guerre des Six-Jours, déclenchée par Israël en 1967, l'accomplit en l'espace de seulement quelques mois.

Les partenariats de défense et de coopération militaro-technique que l'URSS noue avec certains Etats arabes du Moyen-Orient, au premier rang desquels se trouvent l'Egypte et la Syrie, constituent, avec le vecteur idéologique, l'un des principaux supports pour la pénétration de l'influence soviétique dans l'espace méditerranéen. Nous avons évoqué l'accroissement de l'aide militaire apportée par l'URSS aux Syriens et aux Egyptiens au cours des années 1950 et 1960. Malgré l'inaction de Moscou pour aider ses alliés arabes face à Israël lors de la guerre de 1967, la défaite de la Syrie et de l'Egypte contribue toutefois à accroître encore davantage l'aide militaire et technique de Moscou à ces deux Etats[1945]. Ainsi, dans les années qui suivent la Guerre des Six-Jours, l'aide économique au Caire et à Damas s'élève à $1 milliard tandis que l'assistance militaire s'élève à $1,7 milliard[1946]. Au cours de la première moitié des années 1970, Damas dépend presqu'entièrement de Moscou pour ses importations d'armements[1947]. Cependant, plus que l'accroissement de l'assistance militaro-technique entre l'URSS et l'Egypte, c'est la concession par cette dernière de facilités navales et aériennes aux Soviétiques en 1968 qui ouvre de nouvelles perspectives à l'accroissement de

[1943] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 17.
[1944] Il s'agit du navire lance-missiles *Boïki* (Projet 57-bis) accompagné de l'escorteur *Pantera* (Projet 50, classe *Riga*) et de la base flottante pour submersible *Magomed Hadji bey* (Projet 310, classe *Don*). *Ibid*.
[1945] Moscou ne dépêche qu'un escadron de Tu-16 en Egypte le 14 juin 1967, soit 4 jours après la cessation des hiostilités, afin d'apporter un « soutien moral » aux Egyptiens. *Ibid.*, chap. 18.
[1946] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 14.
[1947] Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 134.

la présence de la flotte de guerre russe en Méditerranée. En 1968, l'Union soviétique obtient de l'Egypte le droit pour ses navires de guerre d'accéder et d'utiliser les infrastructures portuaires d'Alexandrie (dont les chantiers navals), de Port-Saïd et de Mersa-Matrouh, ainsi que la possibilité pour son aviation militaire d'utiliser des aérodromes, notamment ceux situés au Caire (aéroport de l'Ouest) et à Mersa-Matrouh[1948]. Pour Le Caire, la présence permanente militaire de l'URSS sur le sol égyptien, toute encombrante qu'elle soit, présente néanmoins un certain nombre d'avantages. Tout d'abord, les armements livrés par l'URSS n'ont pas empêché la défaite de l'Egypte. Moscou, qui entreprend de reconstituer le potentiel militaire égyptien dès la fin des hostilités en 1967, accentue les aspects liés à la formation du personnel militaire égyptien en dépêchant de plus en plus de conseillers. En outre, Le Caire estime qu'en cas de nouveau conflit avec Israël, la présence de militaires soviétiques en Egypte favoriserait l'intervention directe de Moscou dans le conflit, ce qui n'avait pas été le cas lors de la guerre des Six-Jours[1949]. L'URSS déploie sur le sol égyptien des missiles anti-aériens SAM-2 et SAM-3 à proximité de la zone du canal, ainsi que des pilotes pour son aéronavale déployée dans les bases aériennes dont elle obtient l'usage en 1968[1950]. Toutefois, c'est bien la possibilité accordée par Le Caire à Moscou de déployer des navires de guerre dans ses ports qui donne une puissante impulsion à la présence navale de l'URSS dans le bassin méditerranéen.

La présence navale soviétique en Méditerranée devient permanente à partir de 1964, alors même que l'URSS ne dispose plus à cette époque de bases navales méditerranéennes. L'escadre méditerranéenne que l'Union soviétique entretient alors en Méditerranée se compose de 1 à 4 sous-marins diesels (en provenance de la flotte du Nord[1951]), de 1 à 4 bâtiments de surface et jusqu'à 6 navires auxiliaires, soit entre 8 et 14 navires déployés en permanence en Méditerranée[1952]. Cet accroissement de la présence navale russe dans les eaux méditerranéennes reflète à la fois l'intérêt de plus en plus marqué pour le Moyen-Orient ainsi que l'augmentation de la production des chantiers navals soviétiques : le tonnage mis sur cale

[1948] R.E. Harkavy, *The New Geopolitics : Arms Transfers and the major Power's Competition for Overseas Bases, in Arms Transfers in the Modern World*, New-York, Praeger, 1980, p. 137, cité par Romain Yakemtchouk, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *art. cit.*, p. 394 ; Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.
[1949] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours*, *op. cit.*, p. 246.
[1950] William E. Griffith, « La coopération avec l'Union Soviétique au Moyen-Orient et en Afrique du nord », *Politique étrangère*, n° 5-6, 1971, p. 695.
[1951] Les dispositions de l'article 12 de la Convention de 1936 empêchent les sous-marins soviétiques opérant en mer Noire d'effectuer de patrouilles en Méditerranée.
[1952] CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities*, *op. cit.*, p. 11.

pour la flotte de la mer Noire augmente continuellement entre 1959 et 1966, comme nous l'avons démontré précédemment[1953]. A partir de 1964, la présence navale de l'URSS en Méditerranée se manifeste sous la forme d'un prolongement de la flotte de la mer Noire pour les unités de surface, et comme un prolongement de la flotte du Nord pour les submersibles[1954]. L'activité navale russe ne fait alors que s'accroître : le nombre d'unités présentes quotidiennement en Méditerranée double entre 1964 et 1966, et quadruple en 1967. Cependant, cette présence reste limitée avec une moyenne de 22 bâtiments présents par jour dans les eaux méditerranéennes, contre une cinquantaine pour la VIe Flotte américaine[1955]. A l'été 1967, la présence navale soviétique en Méditerranée orientale augmente très fortement du fait de l'activité de la Marine russe au large de la Syrie, et surtout de l'Egypte. Près de 66% de l'augmentation à 6 500 jours passés en mer par les bâtiments de la Marine soviétique sont dus à l'implication navale de l'URSS pendant et après le conflit de la Guerre des Six Jours[1956]. Ainsi, Moscou déploie au large de la Syrie au mois de juin 1967 un croiseur, le *Molotov* (Projet 26-bis), les destroyers *Nastoïshiviy* et *Blagorodniy* (Projet 56), et *Gnevniy* (Projet 57-bis), ainsi qu'un grand navire de lutte ASM, le *Provorniy* (Projet 61). Toutefois, c'est au large de l'Egypte que le déploiement de forces navales soviétiques est le plus important. L'URSS y déploie au cours du printemps et de l'été 1967 le croiseur lance-missile *Amiral Golovko* (Projet 58), le croiseur léger *Mikhaïl Koutouzov* (Projet 68-bis), un grand navire de débarquement, six grands navires de lutte ASM, quatre destroyers et huit escorteurs[1957]. Entre le mois de juillet 1967 et le 1er janvier 1968, ce sont près de 115 bâtiments soviétiques qui croisent en Méditerranée, dont 36 submersibles, 54 bâtiments de surface et 25 navires auxiliaires[1958]. L'essentiel du dispositif naval soviétique est déployé au large de l'Egypte dans la mesure où Moscou souhaite être en mesure de pouvoir sécuriser le canal de Suez que Nasser fait fermer suite au déclenchement des hostilités[1959]. Néanmoins, jusqu'en 1967, l'expansion navale de l'URSS en Méditerranée reste considérablement freinée par l'absence de bases navales dans le bassin méditerranéen. Les navires soviétiques croisant en

[1953] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques pour la période 1953-1991.
[1954] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 19. Cf. les dispositions de l'article 12 de la Convention de Montreux de 1936.
[1955] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, p. 241.
[1956] CIA, Directorate of Intelligence SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities, op. cit.*, pp. 10-11.
[1957] Il convient d'ajouter un certain nombre de bâtiments de soutien ainsi que les submersibles en provenance de la flotte du Nord sur lesquels nous n'avons pas trouvé d'informations concernant leur nombre et leur type.
[1958] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18
[1959] Le canal de Suez reste fermé à la circulation maritime jusqu'en 1975.

Méditerranée devaient se relayer fréquemment, et réaliser constamment des allers retours entre la Méditerranée et leurs bases de la mer Noire[1960].

La crise de l'été 1967 accélère l'investissement naval de l'URSS en Méditerranée en lui démontrant toute la nécessité d'apporter au volet de l'influence idéologique un solide volet naval. Le 14 juillet 1967, l'ordre n° 0195 crée officiellement la Ve escadre opérationnelle de la Méditerranée (5-я ОпЭск), apportant un cadre à la présence navale soviétique en Méditerranée[1961]. Les missions assignées à la 5e escadre opérationnelle, ou 5e *Eskadra*, étaient "*determined by the necessity of denying the ships of the U.S. Sixth Fleet the ships of NATO an unlimited control of the sea, which it had (…), and also to limit the possibility of using the Sixth Fleet in foreign policy goals, including the regimes then friendly toward the Soviet Union*[1962]". Suite à la guerre israélo-arabe de 1967, l'URSS quadruple le déploiement de ses submersibles en Méditerranée et de ses bâtiments de surface en Méditerranée, et y entretient des unités amphibies comme nous l'avons mentionné[1963]. Surtout, c'est à partir de l'été 1967 que l'Union soviétique déploie également des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins en Méditerranée, incluant ainsi le théâtre naval méditerranéen à sa stratégie sous-marine de dissuasion nucléaire.

En 1968, l'URSS obtient l'usage d'indispensables bases navales et aériennes en Egypte, ce qui lui permet d'augmenter considérablement sa présence quotidienne et le nombre de ses unités déployées en Méditerranée. Au cours de la première moitié des années 1970, la 5e escadre opérationnelle soviétique se compose en moyenne de 50 unités déployées quotidiennement dans le bassin méditerranéen, avec un pic de 73 navires de surfaces et 23 submersibles déployés en 1973 lors de la guerre du Kippour[1964]. En général, elle met en œuvre 15 à 20 bâtiments de surface, 10 à 15 submersibles et jusqu'à 20 unités auxiliaires[1965]. En 1971, les unités de *l'Eskadra* croisent 18 000 jours en Méditerranée, ce qui représente près de 50% du déploiement total pour cette année des unités navales soviétiques dans les mers du globe, et contribue à projeter la Méditerranée au cœur de la stratégie navale soviétique. Ce déploiement de force permet à la Flotte soviétique de rivaliser avec la VIe Flotte américaine

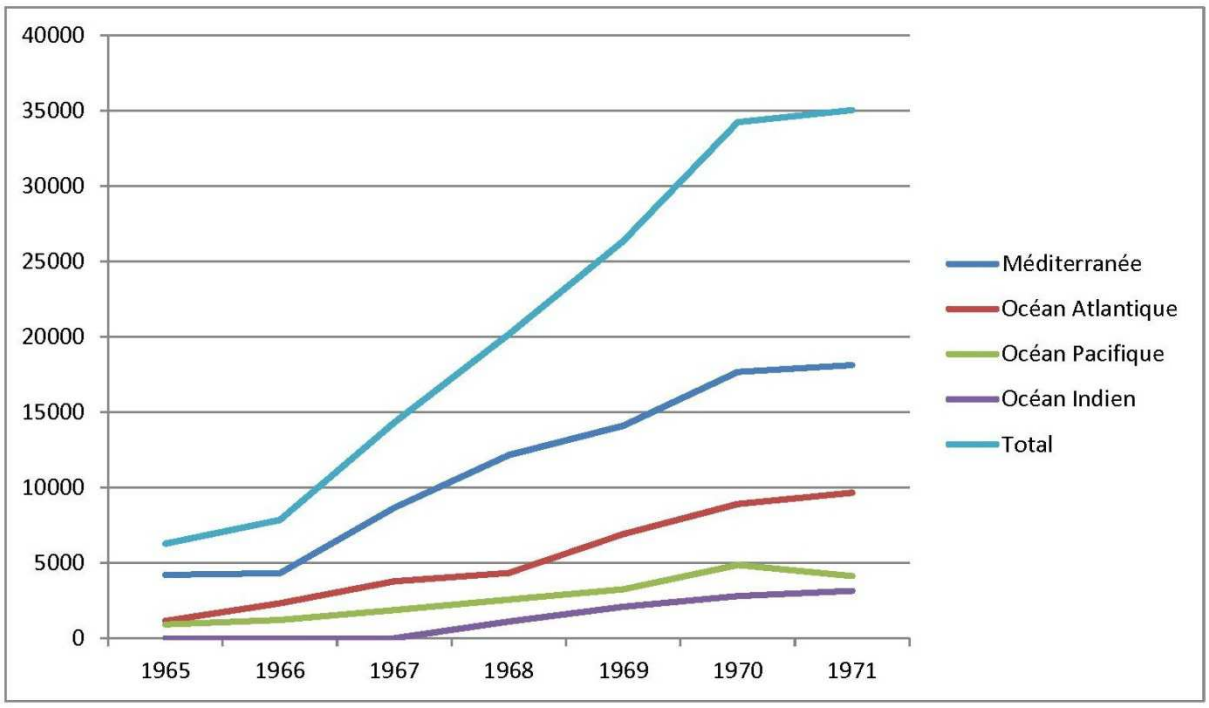
[1960] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours, op. cit.*, p. 241.
[1961] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.
[1962] Charles A. Meconis, Boris Nikolaïevitch Makeev, *U.S.-Russian naval cooperation, op. cit.*, p. 35.
[1963] CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities, op.cit.*, p. 11.
[1964] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 19.
[1965] CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities, op. cit.*, p. 11.

en mettant en œuvre les objectifs suivants décrits dès 1971 par les analystes américains de la CIA:

"*The Soviets probably view their present Mediterranean force as approaching the optimum level to counter the US Sixth Fleet, provide a limited interdiction force in crisis situations, gather intelligence, demonstrate support for their friends, and constrain the political and military options of other countries*[1966]".

L'évocation de ces objectifs nous ramène à la liste des missions assignées à la Marine soviétique dès 1965 évoquées plus tôt: les missions de lutte ASM et de défense contre les groupes aéronavals américains figure bien dans les objectifs cités ci-dessus (« *to counter the US Sixth Fleet* »), de même que les missions d'interdiction (« *provide a limited interdiction force in crisis situations* ») et de projection de forces (« *demonstrate support for their friends, and constrain the political and military options of other countries* »). Le graphique suivant représente l'évolution de la présence navale soviétique dans l'océan mondial entre 1965 et 1971 :

Evolution de la présence navale soviétique dans l'océan mondial (en nombre de jours passés en mer par les navires soviétiques par an et par région, 1965-1971)



Graphique réalisé par nos soins d'après les données disponibles dans CIA, Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities, op. cit.*, p. 45.

[1966] *Ibid*.

Si le nombre de jours passés en mer par les navires soviétiques au cours de la période 1965-1971 connaît sa plus forte progression en Méditerranée (+ 430%), la part occupée par l'espace méditerranéen dans l'activité navale soviétique au sein des océans du globe tend à se tasser, passant de 67% en 1965 à 52% en 1971. Ce tassement peut être mis en rapport avec l'augmentation de la présence navale soviétique dans les autres océans, notamment dans l'océan Indien à partir de 1968.

A compter de 1968, l'URSS déploie massivement et en permanence des bâtiments de guerre dans les ports égyptiens, et de façon plus sporadique, en Syrie. En Egypte, les bases aérodromes situés à Mersa-Matrouh et à l'Ouest du Caire accueillent jusqu'en 1972 l'aéronavale soviétique composée d'escadrilles de bombardiers stratégiques Tu-16R, d'appareil de lutte ASM et de patrouille maritime Il-38, d'avion de reconnaissance Be-12 et d'avions de transport An-12[1967]. L'URSS déploie dans les ports égyptiens une large palette de capacités navales : des submersibles[1968], des grands navires de lutte ASM (Projet 61), des destroyers (Projet 30bis, Projet 57bis, Projet 56 PLO, Projet 56EM), des croiseurs légers (Projet 68bis), des escorteurs (Projet 35, Projet 50, Projet 159 et 159A). En tout, ce sont plus de quarante unités différentes qui sont régulièrement déployées dans les ports égyptiens ; ces navires proviennent majoritairement de la flotte de la mer Noire, mais aussi de manière plus exceptionnelle, de la flotte de la Baltique et de la flotte du Nord. En Syrie, Moscou déploie en 1968 un grand navire de débarquement, le BDK-6 (Projet 1171) et un escorteur, le *Kounitsa* (Projet 50), entre les mois de mai et décembre 1968, afin de dissuader une éventuelle attaque israélienne. En 1968, le sous-marin nucléaire K-181 (Projet 627, type Novembre) de la flotte du Nord fait une halte dans le port égyptien d'Alexandrie : il s'agit alors de la première visite d'un submersible atomique soviétique dans un port étranger[1969].

Les relations soviéto-égyptiennes culminent avec la signature, le 29 mai 1971, d'un traité d'amitié et de coopération bilatéral. A compter de cette période, les relations entre les deux partenaires se dégradent rapidement : Nasser cherchait à normaliser les relations entre Le Caire et Washington, tandis que Moscou rechigne à augmenter ses livraisons d'armements

[1967] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op.cit.*, chap. 18. Entre 1967 et 1972, ce sont entre 8 et 10 Tu-16R (bombardiers stratégiques) et entre 4 et 6 An-12 et An-24 (transports) qui sont déployés à l'aéroport du Caire Ouest, tandis que l'aérodrome de Mersa-Matrouh accueille une escadrille composée de 6 à 8 Il-38 (lutte ASM) et Be-12 (reconnaissance). Владимир Заборский, « Советская Средиземноморская эскадра » (Vladimir Zaborsky, « L'escadre méditerranéenne soviétique »), *Независимая Газета* (*Nezavissimaïa Gazeta*), 13 octobre 2010, consultable sur : http://nvo.ng.ru/history/2006-10-13/5_eskadra.html

[1968] Comme le S-97 (Projet 613), déployé entre les mois d'avril et juillet 1968.

[1969] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.

à l'Egypte en 1971-1972[1970]. Le successeur de Nasser, Anouar el-Sadate, poursuit l'effort d'affranchissement de la tutelle soviétique, et en 1972, il expulse 20 000 conseillers militaires soviétiques, puis abroge en 1976 le traité soviéto-égyptien de 1971[1971]. Ainsi, en 1973 et 1976, Moscou perd progressivement toutes les facilités navales et aériennes accordées en son temps par Nasser, et se remet en quête de nouvelles infrastructures navales méditerranéennes. L'URSS obtient notamment un point d'appui naval en mer Adriatique, à Kotor (Cattaro), en Yougoslavie, et parvient à établir des liens privilégiés avec la Libye de Mouammar Khadafi en 1974[1972]. Toutefois, c'est en Syrie que la Marine soviétique obtient le plus d'avantages pour son escadre méditerranéenne.

Comme nous l'avons évoqué, la coopération syro-soviétique se développe au cours de la seconde moitié des années 1950. Lorsque Damas fait sécession de la république arabe unie en 1961, l'Union soviétique est le premier Etat à reconnaître la Syrie. Toutefois, c'est au lendemain de la guerre des Six-Jours que les relations entre les deux Etats s'intensifient, principalement sur le plan militaire. Hafez el-Assad, arrivé au pouvoir au mois de novembre 1970, se rend en visite à Moscou en février 1971. Lors de cette visite, le dirigeant syrien signe un contrat d'achat d'armement pour $700 millions, à l'origine des livraisons massives d'armements soviétiques dès 1972, puis encore en 1973[1973]. La rupture entre Le Caire et Moscou au cours de la première moitié des années 1970 accélère le regain d'intérêt de l'URSS pour la Syrie, tandis qu'après la guerre du Kippour (octobre 1973), Damas cherche à obtenir davantage d'assistance militaire soviétique. Au cours des années 1970, l'assistance économique et technique apportée par Moscou à Damas triple, tandis que sur la même période, le montant de l'aide militaire soviétique absorbée par la Syrie s'élève à près de $3,7 milliards. Au mois d'octobre 1980, Hafez el-Assad se rend une nouvelle fois à Moscou où il signe avec Léonid Brejnev un traité d'amitié et de coopération. D'après le SIPRI[1974], entre 1974 et 1985, la Syrie aurait reçu de l'URSS 550 avions de combat et 2 500 chars, dont la plupart ont été livrés après la signature des accords de Camp David en 1979[1975]. Cette étroite coopération militaro-technique fait de Damas en 1986 le premier acheteur non communiste en armements soviétiques. Dmitri Volkogonov s'est rendu en Syrie à de maintes occasions dans

[1970] Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 136.
[1971] *Ibid*., pp. 134-135 ; Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 39.
[1972] Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *art. cit.*, p. 72.
[1973] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 15.
[1974] Stockholm International Peace Research Institute.
[1975] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 15.

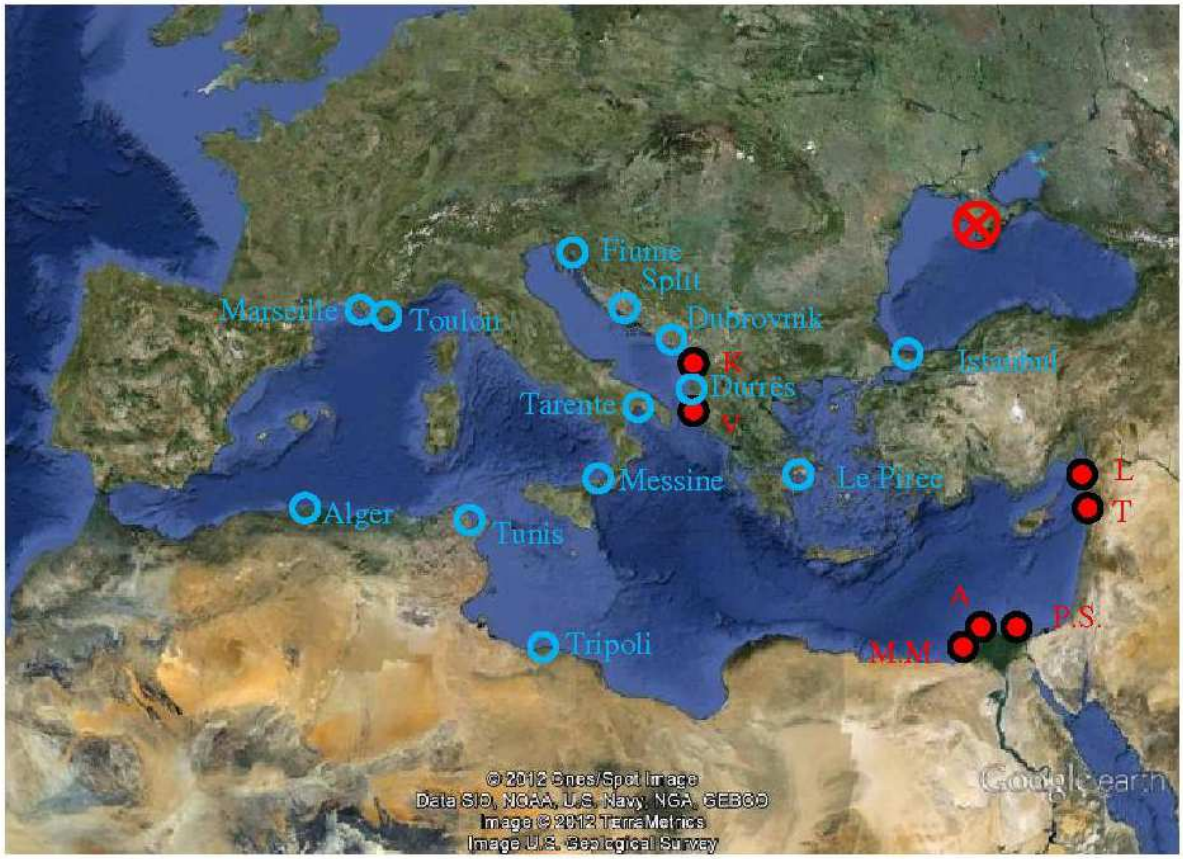
le cadre de ses fonctions d'officier de l'Armée rouge. Voici la description qu'il livre de la Syrie à l'époque où Youri Andropov[1976] dirige l'URSS :

"*No country ever had as many Russian-speaking advisers as Syria. I spent time there on a number of occasions, and I found many Soviet advisers and specialists in the two dozens garrisons of the country's disproportionately large army. It was the main Arab force opposing Israel. Everyone lived in a state of half-war, half-peace*[1977]".

Le développement de la coopération syro-soviétique permet à Moscou de compenser la perte progressive de ses installations égyptiennes en redéployant son dispositif naval vers les ports syriens de Tartous et Lattaquié dès le début des années 1970. Au mois de septembre 1973, à la veille de la guerre du Kippour, la 5e escadre opérationnelle soviétique se compose de 50 bâtiments dont 11 submersibles[1978]. Si les navires soviétiques reprennent leurs patrouilles dans les eaux méditerranéennes dès la seconde moitié des années 1950, la décennie des années 1970 voit l'intensification de la présence navale soviétique en Méditerranée et dans les ports méditerranéens. Les bâtiments de guerre battant pavillon de l'URSS relâchent de plus en plus régulièrement dans les principaux ports des deux rives, renouant ainsi avec une tradition de visites abandonnée depuis l'époque tsariste.

[1976] Iouri Vladimirovitch Andropov (1914-1984) occupe le poste de secrétaire général du Comité central du Parti communiste de l'Union soviétique entre novembre 1892 et février 1984.
[1977] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime, op. cit.*, p. 359.
[1978] L'E*skadra* se composait de submersibles diesels du Projet 613 et 641, ainsi que de deux SNLE rattachés à la flotte du Nord. La flotte de la mer Noire avait envoyé 2 croiseurs, le *Grozny* et le *Dzerjinski*, (Projet 58 et Projet 68bis), 4 grands bâtiments de lutte ASM (*Provorny*, *Krasny Kavkaz*, *Smetlivy* et *Skory*, du Projet 61), le *Nikolaïev*, un grand bâtiment de lutte ASM du Projet 1134B, des destroyers du Projet 30bis et du Projet 56), des escorteurs, des grands navires de débarquement du Projet 773 et 1171), ainsi que des navires auxiliaires. Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.

Ports méditerranéens visités par l'*Eskadra* soviétique (1954-1991)



: Base navale de Sébastopol
: Bases navales soviétiques en Méditerranée :
- V : Vlora
- A : Alexandrie
- M.M. : Mersa-Matrouh
- P.S. : Port-Saïd
- T. : Tartous
- L. : Lattaquié
- K : Kotor (facilité navale)

: Ports méditerranéens ayant fait l'objet de visites de la part des navires soviétiques

Carte réalisée par nos soins d'après la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

Les navires soviétiques se livrent non seulement aux types de missions que nous avons évoqués auparavant, notamment la surveillance des flottes otaniennes, mais également à d'autres type de mission comme les missions d'évacuation. Ainsi, au mois de juin 1974, lors de la crise chypriote, le navire amphibie SDK-82 (Projet 773) évacue les ressortissants soviétiques présents sur le théâtre de la crise. Toutefois, la principale évolution qu'il convient

de souligner concernant la Marine soviétique réside dans son emploi en temps de paix. Jusqu'aux années 1950, les navires de guerre russes avaient été principalement sollicités lors des périodes de conflit. Cette évolution des fonctions de la Marine soviétique est due à l'amiral Gorchkov qui lance une réflexion sur ce thème au cours des années 1970. Dans son ouvrage intitulé *La puissance navale de l'Etat*, le commandant en chef de la Marine soviétique consacre un chapitre entier à l'emploi et aux missions de la flotte en temps de paix[1979]. Voici comment le commandant des forces navales soviétiques décrit les missions imparties à l'*Eskadra* en temps de paix :

« *La Marine de guerre soviétique est aussi utilisée par la diplomatie de notre Etat. Mais le but de cette utilisation est, en principe, différent du but des Etats impérialistes. La marine soviétique représente l'instrument de la politique de paix et de relations amicales entre les peuples, de la politique de répression contre l'effort agressif de l'impérialisme, de barrage aux aventures militaires et de la résistance définitive contre la menace sur la sécurité des peuples de la part des Etats impérialistes.*
Avec le départ de la Marine de guerre sur toutes les mers du monde, l'URSS a reçu une nouvelle, une très grande mission : la défense des intérêts de l'Etat. C'est là sa véritable utilisation en temps de paix. Ce rôle est rempli avec succès [1980]».

Dès la seconde moitié des années 1960, le déploiement important d'unités navales en Méditerranée sert non seulement à empêcher l'OTAN d'exercer un monopole sur le théâtre naval méditerranéen, mais il sert également à affirmer l'émergence d'une diplomatie navale de l'URSS qui entend ainsi utiliser cet outil pour peser pleinement dans les relations internationales. Il s'agit de consolider le statut de l'URSS de seconde puissance navale mondiale, statut qu'elle atteint au cours des années 1970[1981], en envoyant ses bâtiments effectuer des démonstrations de puissance dans les ports étrangers et sur l'océan mondial. Selon l'amiral Gorchkov, la Marine est l'une des meilleures ambassadrices de la puissance et « *est un exemple concret et l'indicateur du niveau de développement de l'économie d'un Etat* » car « *pour la construction de bâtiments de guerre contemporains, un haut niveau de développement est nécessaire dans tous les domaines de l'industrie et des sciences du*

[1979] Сергей Георгиевич Горшков, *Морская Мощь Государства*, Москва, Воеиздат, 1976 (Serguei Gueorguiïevitch Gorchkov, *Les capacités navales de l'Etat*, Moscou, Editions militaires, 1976), pp. 371-372.
[1980] *Ibid*., cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique, op. cit*., p. 66.
[1981] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, p. 277.

pays [1982]». Ainsi, lorsqu'en 1966 des navires soviétiques relâchent à Toulon, premier port méditerranéen à recevoir la visite de navires de l'URSS, il s'agit de marquer le réchauffement des relations entre Paris et Moscou à la faveur des dissensions entre Charles De Gaulle et les Etats-Unis[1983]. De même, les haltes régulièrement effectuées par les bâtiments soviétiques au cours des années 1970 et 1980 dans les ports capitales du Maghreb[1984] doivent permettre non seulement de manifester la sympathie de l'URSS à l'égard de ces Etats nouvellement indépendants, mais également de matérialiser la puissance de l'Union soviétique aux yeux de ces potentiels alliés. Le principe des « visites amicales » est ainsi revisité par les marins soviétiques qui lui adjoignent les aspects dissuasifs de la « diplomatie de la canonnière ». L'effet psychologique recherché est d'autant plus efficace qu'elle est accentuée par l'aspect impressionnant des bâtiments soviétiques, comme les croiseurs lance-missiles du Projet 1164 *Atlant*[1985]. La circumnavigation de l'Afrique effectuée par le *Minsk* en 1979 illustre de façon emblématique cette représentation nouvelle qu'ont les élites militaires soviétiques de l'utilisation de leur Marine en temps de paix. Le *Minsk* (Projet 1143, type *Kiev*) appartient à la seconde génération des porte-aéronefs construits par l'URSS, après ceux du Projet 1123 *Kondor* (type *Moskva*) construits au cours des années 1960 à Nikolaïev. Non seulement il s'agit de l'aboutissement de plusieurs années de réflexions quant à la mise au point d'un porte-avions nucléaire, mais il s'agit d'un bâtiment disposant d'un déplacement deux fois supérieur à celui des navires de la classe *Moskva* : 36 000 tonnes à pleine charge[1986]. Lorsqu'il quitte la mer Noire après sa remise au Ministère soviétique de la Défense, le bâtiment entame une croisière autour de l'Afrique afin de rejoindre la flotte du Pacifique à laquelle il a été affecté. Sur la route qui le mène à Vladivostok, le porte-avions et son groupe de soutien font une halte de 6 jours à Luanda, dont l'objectif est décrit de la manière suivante par un analyste britannique :

[1982] Сергей Георгиевич Горшков, *Морская Мощь Государства*, (Serguei Gueorguiïevitch Gorchkov, *Les capacités navales de l'Etat*), *op. cit.*, p. 364.

[1983] C'est en 1966 que la France se retire du commandement militaire intégré de l'OTAN, et que Charles de Gaulle prononce un discours à Phnom Penh dans lequel il critique l'attitude des Etats-Unis dans le Sud-est asiatique.

[1984] Des navires soviétiques relâchent ainsi à Tripoli (1981, 1984), Tunis (1974, 1975, 1977, 1980, 1982, 1985, 1987) et à Alger (1970, 1974, 1978, 1981, 1988). Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

[1985] Les bâtiments du Projet 1164 *Atlant*, hérissés de tubes lance-missiles, de canons et de radars, affichent ostensiblement leurs armements, matérialisant ainsi sur les mers non seulement leur puissance de feu, mais à travers elle, le retour sur les océans du globe de l'Union soviétique. Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques entre 1953 et 1991.

[1986] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union, op. cit.*, p. 247.

« *Le rôle du Minsk, des deux croiseurs modernes, du bâtiment amphibie Ivan Rogov et du pétrolier qui l'accompagnaient, était de laisser un souvenir impressionnant de puissance et de consolider l'alliance soviétique avec l'Angola* [1987]».

Ainsi, au but stratégique de renforcement des capacités navales de la flotte du Pacifique, était adjoint un but politique : renforcer la stature de l'URSS dans une région où traditionnellement son influence était limitée. Cette mission est clairement définie dès 1976 par l'amiral Gorchkov qui écrit que « *la marine de guerre comme composante de la force militaire de l'Etat possède encore une mission, la capacité concrète de démontrer la puissance militaire réelle de son pays sur l'arène internationale* [1988]».

Le développement des visites amicales concerne également les bâtiments de la flotte de la mer Noire : en 1975, ils réalisent ainsi 10 visites officielles et 346 autres types de visites dans 50 ports de 28 Etats[1989]. Autre manifestations de l'investissement des mers et des océans par la Marine soviétique en temps de paix : la réalisation d'exercices navals. Comme l'évoque lui-même l'amiral Gorchkov, si l'objectif de la flotte est de rechercher à acquérir la victoire en temps de guerre, cet objectif ne peut être atteint sans la maîtrise de l'art naval auquel la Marine soit s'adonner en temps de paix[1990]. Dès 1969, le croiseur de lutte ASM *Moskva* participe ainsi aux exercices *Броня* (Armure) et *Весна* (Printemps). Ce sont toutefois les exercices navals Океан (Océan), réalisés aux mois d'avril-mai 1970 dans l'Atlantique Nord, la Méditerranée, l'océan Indien et l'ocan Pacifique qui réunissent pour la première fois le plus grand nombre de navires et font office d'une véritable démonstration politico-militaire de la nouvelle puissance navale soviétique[1991]. Ces manœuvres, qui se déroulent sur un théâtre traditionnellement abandonné aux flottes otaniennes, mobilisent 200 bâtiments de guerre, et clôturent une série de visites effectuées par les bâtiments soviétiques dans une dizaine de ports étrangers situés en Amériques, en Europe et en Afrique. A compter de la fin des années

[1987] James Cable, *Gunboat Diplomacy Political Applications of Limited Naval Force, 1919-1991*, London, Macmillian, 1994, p. 136. Cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, *op. cit.*, p. 482.

[1988] Сергей Георгиевич Горшков, *Морская Мощь Государства*, (Serguei Gueorguiïevitch Gorchkov, *Les capacités navales de l'Etat*), *op. cit.*, p. 365.

[1989] Ces visitent sont effectuées en tout par 47 bâtiments de combat et 60 bâtiments auxiliaires. Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.

[1990] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 248.

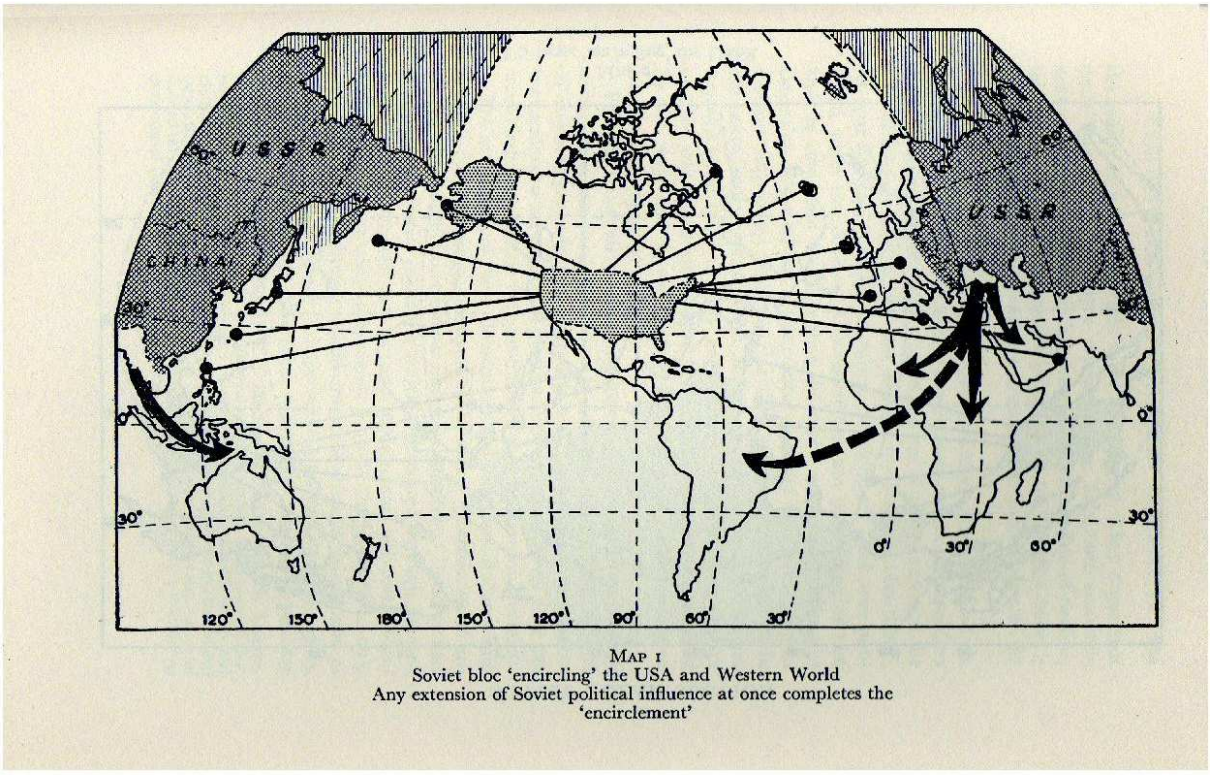
[1991] Pour la Méditerranée, ce sont les bâtiments suivants qui participent aux manoeuvres : Grand navire de lutte ASM *Komsomolets Ukraïniy*/Projet 61 ; Grand navire de débarquement BDK-69/Projet 1171 ; Croiseur ASM *Leningrad*/Projet 1123 Kondor ; Croiseur ASM *Moskva*/Projet 1123 Kondor ; Sous-marin S-70/Projet 613V ; Sous-marin S-74/Projet 613V ; Sous-marin S-97/Projet 613 ; Sous-marin S-100/Projet 613, ainsi que des navires de soutien. *Ibid.* ; Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 40.

1960, la flotte soviétique réalise chaque année des manœuvres qui impliquent exclusivement des bâtiments de l'*Eskadra* (Юг/Sud, en 1971 ;Вымпел/Fanion en 1972 ; Океан/Océan en 1975 ; Крым/Crimée en 1976 et 1979 ; Запад/Occident en 1981 ; Щит/Bouclier en 1982 et 1983 ; Гранит/Granit en 1985 et Осень/Automne en 1988) ou des exercices navals bilatéraux, comme l'exercice naval Заслон/Ecran réalisé en 1984 avec des bâtiments cubains en mer des Caraïbes[1992].

L'avènement de l'atome et la mise au point de porte-avions, toute compliquée et laborieuse qu'elle fût avant tout pour des raisons tenant à la conception même du rôle de la Marine en URSS[1993], permettent à l'Union soviétique d'étendre son périmètre défensif à l'océan mondial. La mer Méditerranée joue ici un rôle clef en tant que fenêtre principale de l'URSS sur l'océan mondial. Tout d'abord, tous les porte-avions soviétiques, depuis ceux du Projet 1123 jusqu'à ceux, avortés, du Projet 1134.7, sont fabriqués à Nikolaïev, au chantier naval *Tchernomorsky*. Ensuite, comme nous l'avons démontré auparavant, c'est par la fenêtre méditerranéenne que les navires soviétiques, tous comme les vaisseaux des tsars en leur temps, partent sillonner l'océan Indien, tout en disposant également d'un précieux accès à l'océan Atlantique. Ainsi, dès l'été 1957, les premiers destroyers construits en mer Noire pour le compte de la flotte du Pacifique, traversent le canal de Suez puis l'océan Indien afin de rejoindre leur port d'attache de Vladivostok[1994]. La fin des années 1960, mais surtout les années 1970, voient se développer une intense activité navale soviétique qui devient non seulement permanente en Méditerranée, mais s'étend aux autres océans du globe principalement à partir de la région méditerranéenne. Le document suivant, qui date de 1958, illustre le rôle central de la Méditerranée dans la poussée navale soviétique sur les océans du globe:

[1992] Ce dernier exercice mobilise notamment le croiseur de lutte ASM *Leningrad* (Projet 1123 *Kondor*).
[1993] Voir au chapitre précédent la section consacrée à l'activité des chantiers navals soviétiques.
[1994] Il s'agit des destroyers *Bezsledniy* et *Bourliviy* (Projet 56PLO) qui franchissent le canal aux mois de juin-juillet 1957. En 1962, l'URSS envoie également les escorteurs *Grison*, *Korsak*, *Puma* et *Sarytch* (Projet 50) à Surabaya via le canal de Suez après que ces bâtiments ont été vendus à l'Indonésie. Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

The Geopolitical Aspects of Soviet Imperialism



MAP 1
Soviet bloc 'encircling' the USA and Western World
Any extension of Soviet political influence at once completes the 'encirclement'

« Le bloc soviétique « encerclant » les Etats-Unis et le Monde occidental. Toute extension de l'influence politique soviétique complète immédiatement « l'encerclement » ». Jan Kowalewski, " The Geopolitical Aspects of Soviet Imperialism", *in* Commander M.G. Sannders (ed.), *The Soviet Navy*, Weidenfeld and Nicolson, 1958[1995].

Ce document, qui ne date pourtant que de 1958, lorsque la Marine océanique soviétique n'existait pas encore, illustre néanmoins le rôle clef que l'espace méditerranéen tient en tant que tremplin pour l'expansion de l'influence russe dans le monde. L'ascension ultérieure de la flotte de haute-mer soviétique apporte l'outil nécessaire à la politique d'influence mondiale de Moscou, et amène les militaires occidentaux à considérer, dès la fin des années 1960, l'émergence d'un *Sea Power* soviétique, comme le laisse entendre ce major de l'US Air Force, lorsqu'il écrit en 1969 :

[1995] Cité par Tsutomu Takashima, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, *op. cit.*, p. 116.

"*The significance of the Mediterranean Squadron lies not in its immediate military capability or propaganda value but in the implication of a new Soviet approach to the use of sea power.* […]*The long-cherished dream of operating south of Turkey and Persia (Iran) may soon become reality*[1996]".

De son côté, George Sokoloff évoque les interrogations de l'Occident quant à la mise en œuvre plus large d'une stratégie globale dont les aspects navals ne seraient qu'un volet :

« *Face à une sphère d'influence soviétique qui grandit tout en préservant jalousement ses anciens acquis, l'Occident s'interroge : une stratégie réfléchie de conquête du monde ?* [1997]»

Un débat émerge au sein même de la Marine américaine et porte sur la nécessité de revoir les responsabilités de la flotte des Etats-Unis face à l'irruption du pavillon de guerre soviétique dans l'océan mondial. Dans un article intitulé «Missions of the U.S.Navy », le vice-amiral Stansfield Turner, président du Naval War College, évoque la nécessité de redéfinir les rôles de la Marine américaine selon une lecture en termes d'investissements et non de retours sur investissements[1998]. Il confirme par ailleurs le rôle clef que jouent les bâtiments américains dans la stratégie avancée de *containment* de l'expansion soviétique grâce à l'accomplissement de quatre missions principales : la dissuasion stratégique, le *Sea Control*, la projection de puissance et l'affirmation de la présence des États-Unis auprès de ses alliés ultra-marins.

L'irruption d'une présence navale soviétique permanente en Méditerranée dès le milieu des années 1960 permet en effet par la suite à la Marine de l'URSS d'étendre sa zone d'activité à d'autres régions du globe. Dès la fin des années 1960, on assiste à un éclatement de la zone de compétence de la flotte de la mer Noire dont les bâtiments rayonnent depuis Sébastopol et la Méditerranée jusqu'en mer des Caraïbes, dans l'Atlantique et dans l'océan Indien. Les côtes africaines en particulier revêtent un intérêt stratégique pour l'URSS, intérêt renouvelé par la fermeture à la navigation du canal de Suez entre 1967 et 1975. Contraints à la

[1996] William T. Wilson, « A New Vitality in Soviet "Defense" Posture Variations to "Standard" Soviet Military Strategy », *Air University Review*, US Air Academy, July-August 1969, p. 7.
[1997] George Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, p. 276.
[1998] Le vice-amiral souhaite ainsi voir « *the Navy to think in terms of output rather than input* ». Stansfield Turner, "Missions of the U.S. Navy", *Naval War College Review* 26, n° 5, March–April 1974, pp. 2–17, reprinted in vol. 51, n° 1, Winter 1998, pp. 87–103. Cité par Wayne P. Hughes, « A Bimodal Force for the National Maritime Strategy », *Naval War College Review*, Spring 2007, p. 30.

circumnavigation de l'Afrique, les navires de la flotte de la mer Noire font étape à Casablanca, Dakar, Lagos, Bissau, Conakry et à Luanda ; des bâtiments soviétiques sont même déployés dans ce dernier port au cours des années 1970[1999]. L'URSS investit des sommes considérables notamment en Guinée où elle construit un aéroport, des usines, une centrale énergétique, une station de réfrigération, un hôpital, un hôtel, une école polytechnique, et où elle envoie également des conseillers militaires. Moscou reçoit en outre le droit d'utiliser l'aéroport de Conakry dont elle fait une base de transit pour l'envoi de matériel vers Cuba[2000]. Dans l'Atlantique, les navires de la flotte de la mer Noire se rendent régulièrement à La Havane dès la seconde moitié des années 1960 (1967, 1969, 1981, 1984, 1985, 1986 et encore en 1990) afin d'y témoigner de l'amitié avec Cuba. Enfin, les navires de la flotte de la mer Noire sillonnent également les eaux de la mer des Caraïbes et relâchent notamment à Fort-de-France et Bridgetown en 1969[2001]. Tout en se livrant à des visites amicales, les bâtiments soviétiques promènent également le pavillon de l'URSS sur l'océan mondial.

L'URSS cherche par ailleurs à compenser la perte de la route maritime via le canal de Suez en implantant de nouveaux points d'appuis navals en mer Rouge et dans la Corne de l'Afrique, afin de soutenir l'expansion de sa flotte dans l'océan Indien amorcée dès 1967. Comme le souligne Jacques Levesque, « *la fermeture du canal de Suez rendait beaucoup plus coûteuses les communications maritimes de tous ordres de la partie européenne de l'URSS vers l'Inde et le Sud-Est asiatique* [2002]», ce qui pousse l'Union soviétique à élargir sa zone d'influence en direction de la région du Golfe. L'intérêt porté par l'URSS pour la zone de l'océan Indien s'accroît en effet au cours des années 1960. Toutefois, ce n'est qu'à partir de 1968 que les premiers bâtiments battant pavillon de l'URSS s'y déploient de façon régulière : en 1971, l'océan Indien reçoit 9% du déploiement des forces navales soviétiques dans l'océan mondial[2003]. L'influence de l'URSS dans la région s'accroît davantage après la signature d'un traité d'amitié et de coopération entre Moscou et New-Delhi au mois d'août 1971 : l'Inde

[1999] Le grand navire de débarquement BDK-6 (Projet 1171) est ainsi déployé à Luanda entre janvier et mai 1971, puis entre mai et juillet 1976 et encore de novembre 1977 à janvier 1978. Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

[2000] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime*, *op. cit.*, pp. 228-229.

[2001] Le croiseur lance-missiles *Grozny* (Projet 58) fait ainsi une halte entre le 6 et le 8 août 1969 à Fort de France, tandis que le destroyer *Bedovy* (Projet 56M) relâche à Bridgetown entre le 9 et le 11 août 1969. Voir la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

[2002] Jacques Levesque, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours*, *op. cit.*, p. 246.

[2003] Le groupe de navires soviétiques alors déployés dans l'océan Indien se compose de 4 bâtiments de surface, dont un amphibie, de un à deux submersibles et d'une dizaine de bâtiments de soutien. CIA Directorate of Intelligence, SR WP 72-2: *The Soviet Navy: Strategy, Growth and Capabilities*, *op. cit.*, p. 12.

devient dès lors la pierre angulaire de la stratégie de pénétration régionale soviétique, grâce notamment à une intense coopération militaro-technique qui se développe dès la fin des années 1960 entre les deux Etats[2004].

La Marine soviétique s'intéresse à la Corne africaine et la région du Golfe qui représentent des zones d'accès à l'océan Indien. L'intérêt porté par l'URSS au Sud Yémen[2005], et les bonnes relations entretenues par Moscou avec Bagdad[2006] dès le début des années 1970 illustrent l'accroissement de l'influence soviétique dans le golfe arabo-persique. La République du Sud Yémen accorde ainsi des facilités navales à l'URSS qui obtient un droit de mouillage à Aden ainsi qu'une base navale sur l'île de Socotra, située au débouché de la mer Rouge, à l'entrée de l'océan Indien. Moscou reçoit également des facilités aériennes pour son aéronavale : les avions soviétiques utilisent les pistes de l'aéroport international d'Aden ainsi que celles de la base aérienne d'Al-Anad[2007]. Toutefois, c'est du côté de l'Ethiopie que Moscou obtient le plus d'avantages pour sa Marine. Cette région, qui avait déjà attiré la diplomatie des tsars à la fin du XIXe siècle, est fréquentée dès la seconde moitié des années 1960 par les destroyers soviétiques qui viennent relâcher dans le port éthiopien de Massaoua. En 1967, l'amiral Gorchkov se rend ainsi personnellement à Massaoua à bord d'un croiseur lance-missiles, témoignant ainsi de l'intérêt que Moscou porte à cette région pour sa stratégie d'expansion navale[2008]. A compter de 1973, l'URSS déploie régulièrement des navires dans les ports éthiopiens avant que ne soit finalement signé en 1977, à l'occasion de la visite à Moscou du dirigeant Mariam Mengistu Haile, un traité qui autorise les bâtiments soviétiques à utiliser les installations de Massaoua en échange d'une assistance matérielle et militaire. En outre, l'Union soviétique se voit octroyer une base navale dans l'archipel des Dahlak (île de Nocra), au cœur de la mer Rouge, ainsi que le droit d'utiliser l'aérodrome d'Asmara que les avions de l'aéronavale soviétique investissent pour survoler l'océan Indien[2009]. Plus au Sud, l'île Maurice signe également en 1970 un traité avec Moscou qui

[2004] L'amiral Gorchkov se rend personnellement en Inde à bord d'un bâtiment au mois de février 1968. Cette visite marque le début de la coopération militaro-technique entre New-Delhi et Moscou. Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 44.
[2005] Le Yémen du Sud et l'URSS signent un traité d'amitié et de coopération en 1981. Marie Mendras, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 137.
[2006] Les deux Etats signent un traité d'amitié et de coopération en avril 1972. Jusque dans la seconde moitié des années 1970, les relations entre l'Irak et l'URSS permettent une étroite coopération. Toutefois, en 1978, le régime irakien réprime sévèrement les communistes locaux. *Ibid*., pp. 134-135.
[2007] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 44.
[2008] *Ibid*.
[2009] La base navale soviétique (ПМТО 933) dans les Dahlak consiste en une installation de reparation avec une cale sèche de 8 500 tonnes, et un dépôt de carburant. *Ibid*., p. 45. Mariam Mengistu Haile se rend une nouvelle fois à Moscou au mois de mars 1984 pour y rencontrer Konstantin Tchernenko. Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime, op. cit.*, p. 417.

octroie aux bâtiments de pêche soviétiques des facilités navales. Ce droit est également rapidement utilisé par les navires de guerres de l'*Eskadra* qui viennent trouver à Port-Louis un mouillage au cœur de l'océan Indien[2010].

A la même époque, dans la partie orientale de l'océan Indien, la présence navale soviétique dans cette région franchit une nouvelle étape avec la signature le 3 novembre 1978 d'un traité d'amitié et de coopération entre Hanoï et Moscou. Au terme de ce traité, l'URSS se voit octroyer des facilités aériennes et des bases navales au Viêt-Nam, dans les anciennes bases françaises de Da Nang et Cam Ranh[2011]. Ainsi, à l'aube des années 1980, la Marine soviétique dispose des points d'appui nécessaires au développement et à la pérennisation de sa présence dans l'océan Indien ; les routes Cronstadt-Vladivostok et Sébastopol-Vladivostok empruntent la route maritime qui contourne le contient eurasiatique et dessert les bases navals soviétiques en Syrie, en Ethiopie, et au Viêt-Nam. Ce que le régime des tsars n'était pas parvenu à réaliser, et qui avait notamment conduit à la catastrophe navale de Tsushima faute de points d'appui naval, le régime soviétique l'accomplit, en donnant à sa flotte les moyens d'opérer continuellement dans l'océan Indien, sur le pourtour méridional de l'Eurasie. La seconde moitié des années 1970 correspond à un « moment » naval pour l'URSS qui voit son *Sea Power* s'exprimer depuis la Méditerranée jusqu'à l'océan Indien, et dispose des navires et des infrastructures nécessaires à l'affirmation de sa puissance dans les eaux chaudes méridionales. A son apogée, l'escadre opérationnelle soviétique déployée dans l'océan Indien met en œuvre 20 à 25 bâtiments, prélevés principalement sur les capacités de la flotte du Pacifique, tout comme la 5^{e} escadre opérationnelle est composée majoritairement de navires affectés à la flotte de la mer Noire[2012].

La flotte soviétique promène ainsi son pavillon et affirme sa puissance sur les côtes du *Rimland*, cette région constituée par les côtes de l'*Heartland* où, selon le géographe britannique MacKinder, le rapport de force entre la puissance continentale (l'URSS) et la puissance océanique (les Etats-Unis) trouve son expression la plus forte[2013]. L'*Eskadra* soviétique réalise alors non seulement un désenclavement géographique, mais également un

[2010] Au mois d'avril 1970, un détachement de bâtiments de la flotte du Pacifique emmené par un croiseur lance-missiles effectue ainsi une visite prolongée à Port-Louis. Plus tard, en octobre 1974, le grand navire de lutte ASM *Skory* (Projet 61) de la flotte de la mer Noire vient également relâcher à Port Louis.

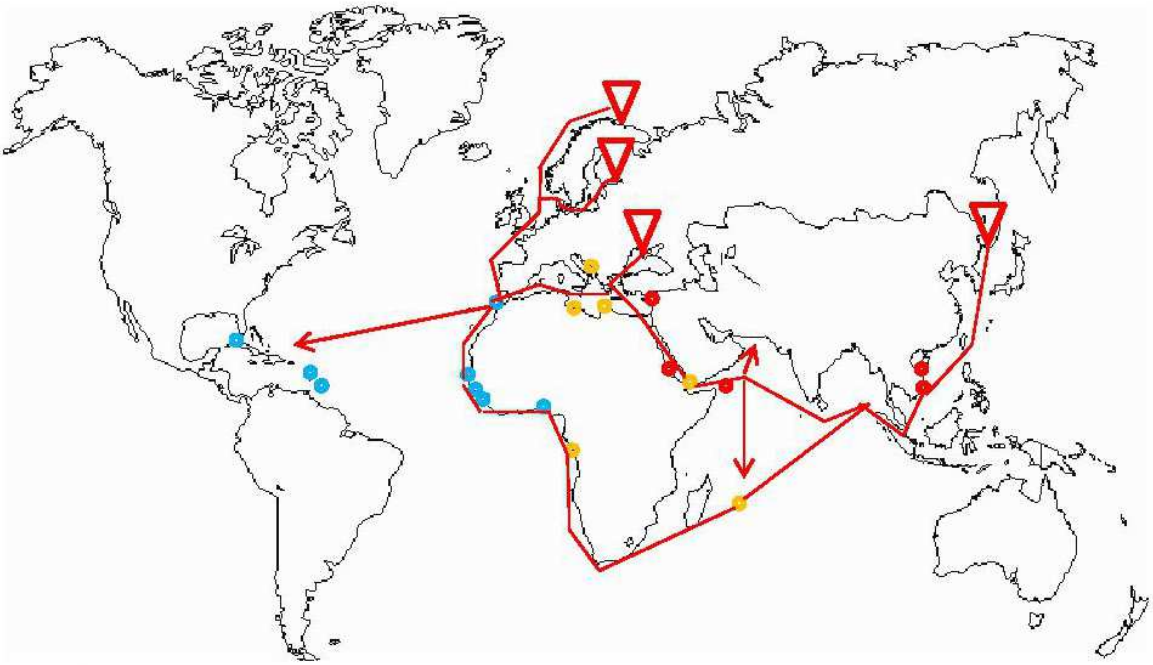
[2011] Romain Yakemtchouk, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *art. cit.*, p. 394.

[2012] L'escadre de l'océan Indien dispose d'une large palette de navires : bâtiments de surface, submersibles, bâtiments amphibies, navires auxiliaires. Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 45.

[2013] Halford John MacKinder, "The Round World and the Winning of the Peace", *Foreign Affairs*, July 1943, vol. 21, n° 4, p. 695. Voir dans l'étude préliminaire la section consacrée aux rapports entre la Russie et la mer.

désenclavement stratégique, en contournant le cordon sanitaire mackinderien créé par l'Occident pour contenir son expansion. La création de l'OTAN en 1949 à l'Ouest, celle du Pacte de Bagdad en 1955 au Moyen-Orient, puis celle de l'OTASE[2014] en 1954 en Asie, entrent dans le cadre de la stratégie américaine de *containement* édictée dès 1947 par le président Truman, et dont la mise en œuvre se déroule sur le *Rimland*. L'inclusion du Japon et de la Corée du Sud dans le système d'alliance américain permettait de compléter en Extrême-Orient le dispositif destiné à contenir les velléités expansionnistes soviétiques[2015].

Les installations et routes navales soviétiques au début des années 1980



▽ : Principales bases navales soviétiques: Severomorsk, Cronstadt, Sébastopol et Vladivostok.

● : Bases navales soviétiques à l'étranger: Syrie (Tartous, Lattaquié), Ethiopie (île de Nocra), Yémen du Sud (Socotra), Viêt-Nam (Cam-Ranh, Da Nang).

● : Facilités navales soviétiques à l'étranger: Yougoslavie (Kotor), Libye (Benghazi, Tripoli), Yémen du Sud (Aden), Ile Maurice (Port-Louis), Angola (Luanda).

● : Ports visités par les navires soviétiques de la flotte de la mer Noire dans l'océan mondial: La Havane, Fort-de-France, Bridgetown, Casablanca, Dakar, Bissau, Conakry, Lagos.

Carte réalisée par nos soins d'après les données disponibles dans Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, pp. 44-45 ; base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire ; Romain Yakemtchouk, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *art. cit.*, p. 394.

[2014] Organisation du Traité de l'Asie du Sud-Est. Elle regroupe les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la France (jusqu'en 1965), l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Thaïlande, les Philippines et le Pakistan.

[2015] Ioannis Loucas, « La question d'Orient et la géopolitique de l'espace européen du Sud-est », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, P.U.F., n° 217, 2005/1, p. 26.

Au cours des années 1980, la 5e escadre opérationnelle soviétique dispose encore de moyens opérationnels considérables avec une cinquantaine de bâtiments déployés. Elle met ainsi en œuvre en Méditerranée 12 bâtiments de surface (croiseurs, destroyers et frégates), 7 sous-marins d'attaque, 2 submersibles lance-missiles de croisière, de 1 à 3 dragueurs de mines, de 1 à 3 bâtiments amphibies, et 25 navires de soutien logistique[2016]. A l'aube de la diminution de l'influence et de la présence navale soviétique dans le bassin méditerranéen, la flotte de la mer Noire dispose de 26% des principaux bâtiments de surface en service dans les forces navales de l'URSS, et de 7% des submersibles, tous à propulsion classique et ne mettant pas en œuvre d'armes nucléaires[2017].

La perte d'influence ainsi que la diminution de la présence navale soviétique en Méditerranée datent du milieu des années 1980. Les origines de l'atténuation de la présence soviétique dans le bassin méditerranéen, atténuation qui est le prélude à son retrait unilatéral en 1991, sont multiples, et reposent sur un processus progressif. En termes de production d'abord, si le tonnage annuel mis sur cale pour le compte de la flotte de la mer Noire ne fait qu'augmenter, comme nous l'avons évoqué, entre le début des années 1950 et le milieu des années 1960, à compter de la seconde moitié des années 1960, il ne fait que diminuer, malgré une reprise dans la première moitié des années 1970. A partir de la seconde moitié des années 1970, la production des chantiers navals soviétiques construisant des navires pour la flotte de la mer Noire retrouve globalement le niveau de la seconde moitié des années 1930, soit entre 10 000 et 20 000 tonnes mises sur cale. Enfin, au cours des années 1980, les mises en chantiers tombent en dessous de la barre des 10 000 tonnes par an[2018]. Si la rupture avec l'Egypte à partir de 1972 compromet les positions russes en Méditerranée, elle n'empêche pour autant pas son expansion navale au-delà du bassin méditerranéen comme nous l'avons démontré ci-dessus. De même, l'entrée en 1979 des troupes soviétiques en Afghanistan, un pays musulman, ternit certes l'image de Moscou chez ses alliés musulmans méditerranéens, mais pour autant, ces derniers ne remettent pas en cause leur coopération avec l'URSS. Au Moyen-Orient et en Afrique, les « Etats frères » continuent d'absorber du matériel de guerre soviétique et à accueillir des conseillers militaires envoyés par Moscou, tandis que, comme l'affirme Dmitri Volkogonov, « *leur économie s'enfonçait toujours plus dans le chaos*[2019] ».

Les causes de la perte d'influence de Moscou dans l'espace méditerranéen doivent d'abord être recherchées au milieu des années 1980, du côté de la politique d'ouverture mise

[2016] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 19.
[2017] *Ibid*.
[2018] Voir, au chapitre précédent, la section consacrée à la production des chantiers navals soviétiques.
[2019] Dmitri Volkogonov, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime, op. cit.*, p. 389.

en œuvre par Mikhaïl Gorbatchev qui arrive au pouvoir en 1985[2020]. Le volet méditerranéen de la *Perestroïka* comprend notamment une évolution décisive avec des ouvertures en direction d'Israël dès 1988[2021]. Cette politique de détente, qui permet l'émigration de centaines de milliers de juifs soviétiques vers Israël, contribue à tendre les relations entre Damas et Moscou qui étaient déjà compliquées depuis le début des années 1980[2022]. Alors que la Syrie cherchait à atteindre une forme de parité avec Israël en termes d'armement conventionnel, Moscou se refusait à augmenter ses livraisons d'armement à l'armée syrienne au niveau de celui des Etats-Unis à Israël. Lors de la visite d'Hafez el-Assad à Moscou fin avril 1987, Mikhaïl Gorbatchev indique à son homologue syrien qu'en la matière, l'objectif de l'URSS est d'armer la Syrie jusqu'à un niveau qui dissuade les Israéliens d'engager une guerre, mais pas de surarmer les forces syriennes, car cela augmenterait le risque de conflit[2023]. La sphère d'influence soviétique en Méditerranée est en outre remise en question lorsque les Etats-Unis bombardent la Lybie, une nation pourtant amie de Moscou, en 1987. Autre illustration de la perte d'influence soviétique au Moyen-Orient : la relative inactivité de l'URSS lors de la guerre du Golfe (1990-1991). Malgré le déploiement de navires dans la région du Golfe, Moscou n'est ni en mesure d'empêcher le conflit, et ne peut également éviter la défaite de l'Irak à qui elle a livré du matériel militaire au cours des années 1960 et 1970[2024].

La diminution de la présence navale soviétique dans l'espace méditerranéen est avant tout due à une série de facteurs internes à l'URSS. Outre la diminution de la production de l'outil industriel, le plan quinquennal initié par Mikhaïl Gorbatchev dès 1986 prévoit une baisse générale des dépenses afin de tenter de relever l'économie du pays. Car comme le rappelle George Sokoloff, « *la défense de l'empire repose sur un potentiel militaire – stratégique, conventionnel, maritime, chimique et bactériologique – physiquement équivalent à celui des Etats-Unis, mais prélevé sur un PIB qui ne dépasse guère les deux cinquième du*

[2020] Mikhaïl Sergueïevitch Gorbatchev (1931-) a occupé le poste de secrétaire général du Comité central du parti communiste de l'Union soviétique entre 1985 et 1991.
[2021] Taline Ter Minassian, « Les avatars du « grand dessein russe », *art. cit.*, p. 72.
[2022] Les relations entre Israël et l'URSS sont officiellement rétablies en 1991 après avoir été rompues à l'initiative de Moscou en 1967, en guise de protestation face à la Guerre des Six-Jours. Voir Igor Delanoë, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », *art. cit.*
[2023] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?, op. cit*, p. 17.
[2024] Au cours de l'opération Tempête du désert menée par la coalition internationale contre l'Irak, l'Union soviétique souhaite affirmer sa présence en déployant dans le Golfe un grand bâtiment de surface, un navire amphibie et une quinzaine de navires de soutien, dont des bâtiments de renseignements afin de surveiller l'activité de la coalition. Cette flottille opère à partir d'une base flottante mouillée dans le golfe d'Oman et à partir de la base navale située dans les Dahlak. Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 45.

leur [2025]». La baisse des investissements dans la Marine se traduit immédiatement, dès 1986, par une diminution de la présence en mer des navires de l'*Eskadra*. Entre 1986, date de la mise en œuvre de la Perestroïka, et 1989, les sorties annuelles réalisées par la flotte soviétique diminuent ainsi de 6% par an[2026]. A la fin des années 1980, la 5e escadre opérationnelle soviétique a réduit sa voilure, et ne met plus en œuvre que 30 à 40 bâtiments, dont 6 à 10 grandes unités de surface et 5 à 7 sous-marins d'attaque[2027]. Les objectifs de réduction des moyens attribués à la Marine de guerre soviétique lors du plan quinquennal de 1986-1990 sont poursuivis avec le 13e Plan de 1991 : il est prévu que les forces navales soviétiques perdent 26 sous-marins, un régiment de l'aéronavale, une unité de l'infanterie navale doit être dissoute et 45 bâtiments de surface doivent en outre être désarmés[2028]. A la même époque, l'administration du président Reagan prévoit de renforcer la flotte américaine en l'augmentant de 600 unités[2029]. Toutefois, c'est un régime de rigueur encore plus strict et violent qui attend la flotte de l'URSS après 1991.

Si la Guerre froide débute en Méditerranée avec la question des Détroits soulevés par la Russie dès 1945, un des épisodes qui la conclut se déroule également en Méditerranée avec l'entrevue entre Mikhaïl Gorbatchev et Georges Bush qui se déroule au mois de décembre 1989 à Malte, au cœur du bassin méditerranéen. Ultime tentative de démontrer la puissance navale acquise par l'URSS, le dirigeant soviétique souhaite que les discussions avec son homologue américain se déroulent à bord du croiseur lance-missiles *Slava* (Projet 1164 *Atlant*, type *Slava*)[2030]. Néanmoins, la présence navale ainsi que l'influence soviétique sur la scène méditerranéenne sont déjà loin de ce qu'elles furent quelques années auparavant.

***

Après la Seconde guerre mondiale, l'URSS entreprend de reconstituer son potentiel naval. La Méditerranée constitue l'un des tous premiers espaces investi par l'influence soviétique dès la fin de la Seconde guerre mondiale. Privé de l'outil naval approprié durant la

[2025] George Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 285.
[2026] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 253.
[2027] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 19.
[2028] Christopher C. Lovett, « The Soviet Cold War Navy », *in* Robin Higham, Frederick W. Kagan, *The Military History of the Soviet Union*, *op. cit.*, p. 254.
[2029] John J. Mearsheimer, "A strategic misstep. The Maritime strategy and deterrence in Europe", *International Security*, vol. 11, n° 2, Fall 1986, p. 3.
[2030] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море* (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer* Méditerranée), *op. cit.*, chap. 18.

décennie qui suit la fin de la guerre, l'URSS s'emploie néanmoins à construire son influence dans l'espace méditerranéen grâce à l'appui qu'elle accorde aux groupes communistes en Méditerranée et aux mouvements nationalistes et indépendantistes arabes. Si cette stratégie échoue par manque de finesse dans les Balkans, elle porte en revanche ses fruits au Proche-Orient où le Liban, puis la Syrie deviennent avec l'Egypte des têtes de pont de l'influence soviétique dans l'espace méditerranéen. D'abord axé autour de la construction d'une Marine destinée à protéger les approches de l'URSS, les programmes de constructions navales soviétiques s'adaptent dès le milieu des années 1950 à la nouvelle donne stratégique issue de l'apparition de l'atome et des missiles. Néanmoins, l'hypertrophie de ses forces sous-marines stratégiques ne permet pas à l'URSS de mettre en œuvre une politique de rayonnement mondial pourtant revendiquée au lendemain de la guerre. Lors de la crise des missiles de 1962, le Kremlin est humilié notamment à cause de l'incapacité de sa Marine à déployer des unités dans l'océan mondial afin de contrer le blocus américain. Cet épisode marque une rupture dans la posture navale soviétique. Symbole de la construction d'une flotte océanique soviétique dès les années 1960, l'amiral Gorchkov apporte à la Marine de l'URSS ses forces, ses missions et sa doctrine d'emploi, en temps de paix comme en temps de guerre. La présence navale soviétique en Méditerranée, préparée et facilitée par la pénétration de l'influence de Moscou à travers l'activité du Kominform, devient permanente dès le milieu des années 1960, et s'accentue considérablement au lendemain de la guerre israélo-arabe de 1967. Cristallisée par le conflit, la présence navale soviétique s'accentue en bénéficiant d'un cadre officiel à travers la création, au mois de juillet 1967, de la 5^{e} escadre opérationnelle soviétique destinée à être déployée en Méditerranée. Cette présence navale s'enracine ensuite grâce aux bases navales que l'URSS obtient en Egypte dès la fin des années 1960 et en Syrie dès le début des années 1970, annulant ainsi les contraintes logistiques qui obligeaient jusque-là les unités de la flotte de la mer Noire à multiplier les allers retours entre leurs bases pontiques et la Méditerranée. Portée par une politique, parfois contradictoire, de soutien aux pays arabes à travers le développement d'intenses partenariats de défense, et servie par une Marine gorchkovienne, la présence navale russe en Méditerranée permet à l'URSS de déployer son pavillon de guerre dans l'océan mondial. Les unités de la flotte de la mer Noire rayonnent depuis Sébastopol vers l'océan Indien, les ports africains, l'océan Atlantique et jusque dans la mer des Caraïbes. La Méditerranée conserve alors non seulement sa dimension stratégique de zone de transit incontournable sur la route reliant les ports du Nord à ceux de l'Extrême-Orient, mais elle acquiert également le statut de fenêtre sur l'océan mondial qui permet, au cours des années 1970, à l'URSS de construire et d'affirmer un *Sea Power*

soviétique dans les eaux méridionales. S'érigeant en une véritable forteresse navale de l'URSS, la mer Noire a joué un rôle de matrice en étant à la fois le berceau de la flotte grâce à ses chantiers navals, et le point d'entrée par lequel l'URSS investit la scène méditerranéenne. La question des Détroits, que Staline tente de renégocier dès 1945, reste cependant réglée par la Convention de Montreux de 1936. Bien que verrouillés, les Détroits n'ont pour autant pas pu empêcher l'extension de l'activité navale soviétique en Méditerranée et la remise en question du monopole naval occidental sur les eaux méditerranéennes dès les années 1970. En outre, la période des années 1970 voit la naissance puis l'ascension d'une diplomatie navale soviétique théorisée par l'amiral Gorchkov. Il s'agit alors d'un fait nouveau dans l'histoire russe dans la mesure où, jusque-là, la Russie n'avait pas attribué de réels objectifs à sa flotte en temps de paix ; elle se livrait certes à des exercices et à de rares visites dans les ports étrangers, mais son activité n'était pas alors guidée par des objectifs diplomatiques précis.

Néanmoins, toute impressionnante que soit l'ascension de la présence navale de l'URSS en Méditerranée, il convient d'en souligner les limites. L'ambiguïté des relations que l'URSS entretient avec certains Etats méditerranéens repose avant tout sur l'existence de deux vecteurs de pénétration : l'un idéologique, à travers le soutien accordé aux partis communistes des Etats riverains du bassin méditerranéen, et l'autre militaro-technique, avec la signature de traités d'amitié et de coopération. Si les partis communistes constituent bien les premiers relais d'influence de Moscou en Méditerranée, le soutien que l'Union soviétique leur accorde ne se fait jamais au détriment des relations interétatiques. Par ailleurs, si l'URSS devient la principale pourvoyeuse d'armements en Egypte jusqu'à la rupture de 1972, et en Syrie, elle refuse néanmoins de répondre aux exigences de ses clients qui souhaitent toujours plus d'équipements afin de contrer la menace israélienne. Par ailleurs, si l'on assiste à la formation d'un *Sea Control* soviétique sur le pourtour du *Rimland* au cours des années 1970, il convient de ne pas en surestimer la nature. Il s'agit en effet avant tout d'un *Sea Control* défensif qui vise à garantir à l'URSS la capacité de protéger ses lignes de communication stratégique entre les interfaces européennes et asiatiques, à lui procurer une capacité de seconde frappe en cas d'agression par l'Ouest, à exercer une action de nuisance contre les intérêts occidentaux en cas de conflits interposés (Viêt-Nam) et, également, à alimenter le prestige de l'URSS en faisant flotter son pavillon sur les mers chaudes. Enfin, toute fulgurante que fût cette ascension, elle repose néanmoins sur des bases économiques fragiles comme en témoigne la rapidité avec laquelle s'effondre la Marine soviétique dès 1991.

Conclusion du chapitre 2

Le sociologue russe Nikolaï Danilevski avait raison lorsqu'il décrivait la mer Noire comme une formidable forteresse naturelle protégeant le flanc méridonal de la Russie. L'analyse des différents modes opératoires mis en œuvre par la Russie dans le bassin pontique au cours de conflits de l'époque moderne et contemporaine révèle que, si la mer Noire fait office de forteresse maritime naturelle, la flotte de la mer Noire est une flotte forteresse destinée à verrouiller le flanc méditerranéen russe. En mer Noire, la Russie acquiert un *Command of the Sea* local suite à la destrution de la flotte ottomane à Sinope en 1853, ce qui provoque imméditaement la formation d'une coalition anglo-française afin d'empêcher l'Empire russe de mettra la main sur les Détroits. Envisagée selon une grille de lecture géopolitique, la Question d'Orient reflète toute l'importance stratégique de la région pontique pour une puissance océanique comme la Grande-Bretagne, et pour une puissance continentale comme la Russie. Il s'agit d'une zone où s'entrechoquent les intérêts des deux puissances, et dont l'épicentre se situe dans les Détroits, verrou à l'expansion russe en direction de l'océan mondial.

La Russie acquiert un *Command of the Sea* pontique au cours de l'époque tsariste qui repose sur plusieurs élements dont la conjonction ne lui a jamais permis cependant de prendre Constantinople, l'un des trois verrous mondiaux à son désenclavement. Son hégémonie, la Russie le doit en premier lieu à la possession de la Crimée, qui, par sa situation, sert de base de départ à l'expansion dans le bassin pontique et à l'acquisition de la plus grande interface côtière en mer Noire. Il s'agit là du second point qui caractérise le *Command of the Sea* russe : sa position hégémonique repose également sur le fait qu'elle est la puissance riveraine qui maîtrise la plus grande partie du littoral pontique. Or, dans une mer enclavée comme la mer Noire, la maîtrise des côtes et des eaux brunes procure mécaniquement une supériorité stratégique régionale. L'accroissement des unités destinées à opérer depuis ou vers les côtes (destroyers, torpilleurs, sous-marins, bâtiments amphibies) afin d'en garantir la maîtrise ou au contraire, d'en interdire les approches, s'explique avant tout par le caractère fermé de l'espace maritime pontique. Rappelons qu'à l'époque de l'URSS, la flotte de la mer Noire est, de toutes les flottes et flottilles soviétiques, celle qui dispose de la plus importante composante amphibie.

Lorsqu'elle évolue en Méditerranée, la flotte impériale russe opère principalement sur les marges méditerranéennes du *Heartland*, là où sont concentrés ses intérêts : les Balkans, les

côtes méridionales de l'Asie mineure et le Levant. Toutefois, son activité connaît des limites. Tout d'abord, la Marine russe n'a pu efficacement opérer en Méditerranée que lorsqu'elle a pu disposer d'au moins une base logistique située en Méditerranée (Corfou par exemple), ou à défaut, lorsqu'elle a pu compter sur ses bases pontiques, et donc jouir d'une liberté de circulation partielle ou totale à travers les Détroits turcs. Par ailleurs, sa liberté d'action a également toujours été facilitée en Méditerranée lorsqu'elle a pu compter sur l'appui logistique d'au moins une puissance occidentale (la Grande-Bretagne lors des campagnes napoléoniennes, jusqu'en 1807 ; la France après 1892). Le percement et l'ouverture à la navigation du canal de Suez en 1869 accroissent la dimension stratégique de la Méditerranée qui se trouve désormais au cœur de la route maritime qui relie les ports occidentaux et extrême-orientaux de la Russie. Cette route contribue également à renforcer chez les élites russes une représentation avant tout continentale de leur puissance, représentation que l'on retrouve chez Nikolaï Danilevski et Fiodor Dostoïevski.

Pour autant, son *Command of the Sea* pontique n'a pas permis à l'Empire russe de parachever son œuvre de désenclavement en prenant Constantinople. Le contre-poids franco-britannique a certes été déterminant, mais si la Russie avait voulu se saisir des Détroits en mettant en œuvre, par surprise, un coup de force en profitant de la faiblesse de la Porte, elle y serait parvenue. En attestent les craintes de la Grande-Bretagne qui, au cours des années 1890, déploie préventivement son escadre méditerranéenne au large des Dardanelles, et fait tout son possible pour verrouiller juridiquement les Détroits à la Russie. L'œuvre d'endiguement des puissances occidentales conforte la stratégie globalement défensive adoptée par l'Empire russe dans la région pontique. La flotte de la mer Noire est avant tout envisagée comme un outil au service d'une stratégie intrinséquement continentale de renforcement puis de protection des périphéries maritimes de l'Empire, ce qui correspond à la définition de la flotte forteresse. Au cours des années 1920, l'apparition du concept de *Small War at Sea* correspond à l'expression la plus élémentaire de la flotte forteresse, et traduit la faiblesse de l'outil naval soviétique en mer Noire. La position de dictateur spatial acquise par l'URSS après 1945 repose sur les élements que nous avons cités auparavant, mais également sur la possibilité offerte à Moscou de faire désormais transiter ses navires à travers les Détroits grâce aux dispositions de la Convention de Montreux. Cette liberté, assortie de l'obtention de bases navales au cœur du bassin méditerranéen (Albanie, puis Egypte, puis Syrie) permet à l'URSS de virtuellement s'affranchir de la contrainte que lui posent son incapacité à maîtriser le Bosphore et les Dardanelles. La Méditeranée joue alors le rôle de tremplin pour l'expansion navale soviétique sur l'océan mondial. L'amiral Gorchkov, véritable père fondateur de la

flotte océanique de l'URSS, lui apporte sa doctrine d'emploi et contribue à en faire un outil diplomatique dès les années 1970. L'*Eskadra* remet ainsi en cause le monopole occidental en Méditerranée, et le lui conteste sur le pourtour de l'Eurasie où elle établit des bases et une présence permanente dans l'océan Indien. Toutefois, même le déploiement de bases navales soviétiques à l'étranger s'inscrit dans une posture stratégique globalement défensive qui vise à rendre possible puis péreniser le désenclavement géopolitique de l'URSS. A ce désenclavement vient s'ajouter un désenclavement de la pensée navale soviétique qui parvient à se départir d'une vision strictement défensive de l'emploi de la flotte qui fait également office d'objet de propagande et sert le rayonnement de l'Union soviétique sur les mers du globe.

Conclusion de la partie II

Créée par Catherine II en 1783 au moment de la fondation de Sébastopol, la flotte de la mer Noire devient l'outil avec lequel la Russie entend réaliser son désenclavement territorial vers les mers méridionales. Née sur les rives des grands fleuves de l'espace pontique, la flotte de la mer Noire est une flotte bicéphale. Tandis que l'une des têtes regarde vers les terres, l'autre regarde au-delà des Détroits, vers la Méditerranée. La flotte de la mer Noire, comme la flotte de la Baltique, possède cette double dimension : il s'agit avant tout d'une flotte forteresse conçue pour protéger le littoral pontique de l'Empire, et y appuyer les opérations terrestres de l'armée russe. Dans le même temps, dès qu'elle acquiert la possibilité de franchir les Détroits (guerres napoléoniennes, années 1830), la flotte de la mer Noire devient l'outil privilégié de l'expansion de la présence navale russe en Méditerranée. Cette dualité explique la permanence d'une forte composante amphibie ainsi que la présence de nombreuses unités destinées à opérer en eaux brunes. Le caractère enclavé du bassin pontique y conditionne mécaniquement le format de la flotte russe dont le *Command of the Sea* s'exprime localement aussi grâce à la forte assise littorale de l'Empire russe dans la mer Noire. Mise au service de l'expansion de l'Empire sur les côtes orientales et occidentales du bassin pontique, la flotte de la mer Noire met en œuvre un *Command of the Sea* offensif. Concurrencée sur son propre théâtre, elle revient à ses racines de flotte forteresse et met en œuvre un *Command of the Sea* défensif.

A la fois berceau d'une flotte russe et forteresse naturelle sur le flanc méridionale de la Russie, la mer Noire se retrouve convoquée par la pensée géopolitique russe qui fait de sa maîtrise, et de celle des Détroits, l'une des conditions de l'expansion navale de la Russie vers l'océan mondial, et donc de l'accomplissement du projet pétrovien de désenclavement géographique. L'Empire russe, puis après lui, l'Empire soviétique, s'approprient tous deux l'espace pontique : ils répandent sur sa rive septentrionale l'outil industriel, d'abord à Kherson, puis à Nikolaïev, dont les chantiers navals servent aussi bien la couronne impériale que le pavillon soviétique. Sébastopol transcende les régimes pour rester le symbole de la puissance navale pontique russe acquise, puis conservée, avec l'esprit du sacrifice (Guerre de Crimée, Seconde guerre mondiale). La flotte de la mer Noire n'est cependant pas uniquement conçue dans le bassin pontique ; l'aire baltique s'érige dès la première moitié du XIXe siècle en une auxiliaire précieuse dans l'édification de la flotte, et conserve sa place de second bassin de production jusque sous la période soviétique.

Les premiers navires de guerre russes qui sillonnent la Méditerranée, ceux envoyés par Catherine II dès 1769 pour combattre les Turcs à partir du théâtre méditerranéen, n'arrivent pas du bassin pontique, mais de la mer Baltique. L'irruption de la flotte russe en Méditerranée s'inscrit dans l'héritage direct de Pierre le Grand, pourvoyeur de la fenêtre sur l'Europe et fondateur de la Marine de guerre russe. Dès la fin des années 1790, l'Empire russe acquiert la possibilité de se rendre directement en Méditerranée à travers les Détroits turcs que la Porte lui ouvre afin de lutter contre Napoléon. La Russie réussit ainsi à pénétrer l'espace maritime et diplomatique méditerranéen avec un outil de puissance crédible qui fait ses preuves dès les campagnes italiennes menées par l'amiral Ouchakov. La Méditerranée acquiert sous la période tsariste une forte dimension stratégique pour l'Empire russe qui y établit une présence régulière, parfois intense. Elle est d'abord une fenêtre sur l'océan mondial que les vaisseaux russes peuvent rejoindre à travers le détroit de Gibraltar, puis à partir de 1869, en franchissant le canal de Suez. En ce sens, l'espace méditerranéen constitue l'une des clefs du désenclavement géographique de la Russie. En outre, la Méditerranée se trouve au cœur des routes maritimes qui relient les ports de la Russie d'Europe à Vladivostok. Elle s'érige également dès la fin du XIXe siècle comme une zone de réserve pour des opérations dans l'océan Indien et en Extrême-Orient. La recherche de points d'appui navals implantés directement dans le bassin méditerranéen est une constante dans l'histoire de la Russie qui cherche ainsi à s'affranchir de la contrainte des Détroits et de la trop longue circumnavigation de l'Europe.

Passage obligé pour les navires russes se rendant ou rentrant de Méditerranée, les Détroits constituent un véritable frein à l'expansion de la présence navale russe dans l'espace méditerranéen, et au-delà, dans les mers du globe. Il s'agit d'une pièce maîtresse dans la mise en œuvre du volet méditerranéen du *Balance of Power* britannique, puis plus tard du *containment* américain. La question des Détroits s'internationalise dans le contexte de l'accroissement de l'influence russe qui menace de faire dispsaraître l'Empire ottoman. Elle trouve une réponse juridiquement provisoire avec la Convention de Montreux (1936) qui fournit à l'URSS la capacité de projeter sa flotte pontique en Méditerranée ; cette liberté, certes partielle, permet néanmoins à l'URSS, dès la seconde moitié des années 1960, de devenir une puissance navale en Méditerranée. La 5e escadre opérationnelle soviétique déploie ses bâtiments à partir des ports de ses alliés arabes, et annule le monopole des flottes otaniennes sur le théâtre méditerranéen. Au-delà, la prospection pour des bases navales en mer Rouge et en Asie du Sud-Est, permet à Moscou de déployer de façon également permanente une escadre dans l'océan Indien. La Méditerranée joue par conséquent un rôle

clef dans le succès de l'expansion navale soviétique en lui servant de base arrière. Le père fondateur de la Marine océanique de l'URSS, l'amiral Gorchkov tente d'allier au désenclavement géographique un désenclavement de la pensée navale soviétique. En faisant de l'Eskadra un outil diplomatique au service du rayonnement de l'URSS sur les mers du globe, il tente d'atténuer la dimension encore fortement continentale de la flotte soviétique. Les débats qui animent le paysage de la pensée navale soviétique au sujet des porte-avions, déjà animés dans les années 1930 par les tenants de l'ancienne et de la jeune école, attestent de la difficulté qu'a l'URSS à larguer les amarres du continent eurasiatique. Sa quête de facilités navales sur le pourtour du Rimland de l'Eurasie et l'émergence d'un *Sea Power* soviétique dès les années 1970, démontre avant tout la volonté de Moscou de maîtriser les routes maritimes qui déservent ses ports européens et extrêmes-orientaux, afin de se prémunir et de dissuader toute attaque occidentale contre ses intérets. En fait, le *Sea Power* soviétique sert avant toute chose à repousser le périmètre défensif de l'URSS vers l'océan mondial, et s'érige ainsi en une prolongation du glacis défensif européen formé par Moscou au lendemain de la Seconde guerre mondiale.

L'expansion de la présence navale russe en Méditerranée connaît cependant des limites. A la différence de la Grande-Bretagne, la Russie n'est jamais parvenue à obtenir son « Gibraltar » méditerranéen. Malgré des tentatives dans les deux parties du bassin méditerranéen, aussi bien sous la période impériale que sous l'URSS, la flotte russe n'a jamais pu compter sur un point d'appui méditerranéen pérenne. Son influence a par conséquent emprunté d'autres chemins destinés à lui procurer une assise méditerranéenne : l'Orthodoxie, le pan slavisme, puis le communisme et la lutte contre l'impérialisme servent de vecteur à la pénétration de l'influence russe puis soviétique en Méditerranée. L'activation de cette stratégie d'influence présentait l'avantage de pouvoir se passer jusqu'à un certain point de l'ouil naval. L'Empire russe, à travers son statut de puissance slave orthodoxe, puis l'URSS à travers le Komintern, ont ainsi établi des têtes de pont principalement dans le bassin oriental de le Méditerranée, une région que la Russie considère comme son « *ventre mou* [2031]». Lorque l'influence soviétique s'atténue au Proche et au Moyen-Orient au milieu des années 1980, la présence navale russe dans l'océan mondial compte déjà ses heures. L'effondrement de cette présence provient avant tout de phénomènes internes à l'URSS, et s'explique notamment par l'essoufflement du système soviétique, épuisé par l'hypertrophie du complexe militaro-industriel.

[2031] L'expression est d'Evgueni Primakov, l'ancien ministre russe des Affaires étrangères (1996-1998). Cité par Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit*, p. 11.

La présence navale russe en Méditerranée s'articule ainsi autour de tendances lourdes qui transcendent les régimes pour guider, tels des axes, les aspirations et les ambitons méditerranéennes de la Russie. Il convient d'examiner dans une dernière partie, à la lumière des résultats mis en évidence dans les parties précédentes, les déterminants de l'actuelle présence de la Russie en Méditerranée.

Université de Nice-Sophia Antipolis
Ecole doctorale Lettres, Arts, Sciences humaines

Igor Delanoë

La flotte de la mer Noire, de Catherine II à Vladimir Poutine : un outil de puissance au service des ambitions méditerranéennes de la Russie (1783-2012)

Thèse pour le doctorat en histoire des mondes modernes et contemporains soutenue publiquement le 26 novembre 2012

sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire

Frégate du Projet 22350 *Amiral Gorchkov*, OSK (http://www.oaoosk.ru/product19.html).

composition du jury :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur d'histoire moderne, Université de Nice-Sophia Antipolis & Institut Universitaire de France
Anthony JONES, Professeur à l'Université de Harvard et à l'Université de Northeastern
Francine-Dominique LIECHTENHAN, Directrice de recherches au CNRS, Université Paris IV
Anne-Sophie MILLET-DEVALLE, Maître de Conférences HDR en droit public, Université de Nice-Sophia Antipolis
Eric SCHNAKENBOURG, Maître de Conférences HDR en histoire moderne, Université de Nantes & Institut Universitaire de France
Michel VERGE-FRANCESCHI, Professeur d'histoire moderne, Université François-Rabelais, Tours

Tome III

Université de Nice-Sophia Antipolis
Ecole doctorale Lettres, Arts, Sciences humaines

Igor Delanoë

La flotte de la mer Noire, de Catherine II à Vladimir Poutine : un outil de puissance au service des ambitions méditerranéennes de la Russie (1783-2012)

Thèse pour le doctorat en histoire des mondes modernes et contemporains
soutenue publiquement le 26 novembre 2012

sous la direction de Pierre-Yves Beaurepaire

composition du jury :

Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Professeur d'histoire moderne, Université de Nice-Sophia Antipolis & Institut Universitaire de France
Anthony JONES, Professeur à l'Université de Harvard et à l'Université de Northeastern
Francine-Dominique LIECHTENHAN, Directrice de recherches au CNRS, Université Paris IV
Anne-Sophie MILLET-DEVALLE, Maître de Conférences HDR en droit public, Université de Nice-Sophia Antipolis
Eric SCHNAKENBOURG, Maître de Conférences HDR en histoire moderne, Université de Nantes & Institut Universitaire de France
Michel VERGE-FRANCESCHI, Professeur d'histoire moderne, Université François-Rabelais, Tours

Tome III

Partie III

La flotte de la mer Noire face aux nouveaux enjeux stratégiques et sécuritaires contemporains

« *La perte d'une importante partie de leur frontière maritime sur la mer Noire et de leur domination dans l'est, le nord et l'ouest de l'espace pontique a été perçue par les Russes comme l'une de leurs principales défaites géopolitiques* ».

Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, Perpignan, Artège, coll. « Initiation à la géopolitique », p. 22.

La Fédération de Russie en 1991

Source : marie-mendras.org (Atelier de cartographie de Sciences Po, 2011)

L'implosion de l'URSS au lendemain de la démission de Mikhaïl Gorbatchev le 25 décembre 1991 secoue non seulement toute la Russie et l'espace ex-soviétique, mais au-delà, elle questionne l'ordre mondial. Qualifiée de « *plus grande tragédie géopolitique du XXe siècle* » par Vladimir Poutine[2032], l'effondrement de l'Union soviétique se traduit d'abord par une perte considérable de territoires pour la Russie qui est « *ramenée à ses frontières de 1683, amputées de l'Ukraine orientale* [2033]», avec un territoire qui passe d'une superficie de 22 400 000 km² à 17 100 000 km². Comme l'écrit Anne de Tinguy, « *lorsque la Russie émerge des cendres de l'URSS, elle doit accepter de se (re)construire dans un espace immense* (…)*, mais réduit et délimité par des frontières qui ne sont pas, à ses yeux, légitimes, car elles bornent un territoire qui ne coïncide ni avec l'URSS, ni avec celui à l'organisation duquel les Russes ont pris au fil des siècles une part qu'ils estiment décisive* [2034]». La question de la représentation russe de ce que devrait être, ou aurait dû être, le territoire de la nouvelle Fédération de Russie est ici essentielle pour comprendre les relations que Moscou entretient avec ses nouveaux voisins après 1991. En effet, la Russie voit s'éloigner des territoires comme une partie de la « fenêtre sur l'Europe », soit une partie des rives de la mer Baltique acquises par Pierre le Grand, et comme la Crimée, annexée par Catherine II, et donnée à l'Ukraine en 1954 par Nikita Khrouchtchev. Ces fleurons de l'ex-Empire russe puis soviétique appartiennent désormais à ce que les Russes nomment le « proche étranger ». La Russie subit également une hémorragie en termes de population : alors que l'URSS comptait 287 millions d'habitants au moment de sa disparition, la Russie ne conserve que 142 millions

[2032] Lors d'un discours prononcé à Berlin le 25 avril 2005, le président russe Vladimir Poutine déclare ainsi: « *La dissolution de l'URSS est la plus grande tragédie géopolitique du XXe siècle, celui qui ne la regrette pas n'a pas de cœur, celui qui veut la reconstituer sous sa forme d'avant n'a pas de cervelle* ».

[2033] Andréas Kappeler, *La Russie, empire multi-ethnique*, Paris, Institut d'études slaves, 1994, cité par Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, Paris, Autrement, coll. « Atlas Monde », 2007, p. 6.

[2034] Anne de Tinguy, « La sortie de l'empire : le poids de l'héritage », *Questions internationales*, n° 27, septembre-octobre 2007, « La Russie », p. 10.

d'habitants en 1991[2035]. Ce traumatisme amène l'ancien ministre russe des Affaires étrangères Evgueni Primakov à affirmer que « *ce qui s'est passé après l'effondrement de l'Union soviétique a effectivement écarté la Russie de sa position de superpuissance mondiale* [2036]».

L'implosion de l'URSS et ses conséquences sur l'environnement stratégique russe

Dans quelle mesure le traumatisme subi par l'espace russe en 1991 affecte-t-il la pensée stratégique russe, et par voie de conséquence la politique de défense du pays ? Rappelons ici une constante : le complexe d'encerclement et d'obsidionalité nourri par les tsars, puis par les dirigeants soviétiques au sujet de leur Empire. Il existe toujours actuellement dans la culture stratégique russe l'invariant selon lequel les forces armées du pays doivent être capables d'intervenir simultanément sur tout ou partie des trois théâtres suivant : le théâtre occidental (de l'espace baltique aux Carpates), le théâtre méridional (de l'espace pontique à l'espace caspien) et le théâtre oriental (le flanc asiatique)[2037]. Même si les fondements idéologiques ont profondément évolué, les stratèges russes sont aujourd'hui les dépositaires d'une tradition stratégique impériale et soviétique. Pour certains observateurs comme Dmitri Trenin, l'élite politico-militaire russe actuelle ne possède cependant aucune idéologie[2038]. Elle s'inscrit plutôt dans un courant qui tient plus de la *Realpolitik*, en considérant les profondes évolutions qui ont affecté l'espace ex-soviétique, et ont conduit en deux décennies à dégrader l'environnement stratégique et sécuritaire russe[2039].

Le théâtre méridional occupe une place particulière dans la mesure où il est considéré par Moscou comme son flanc le plus instable, dont la sécurité est compromise par la perte d'une importante interface, conséquence de l'indépendance de l'Ukraine. Les Révolution de 2003 en Géorgie (Révolution des roses) et de 2004 en Ukraine (Révolution orange) ont d'ailleurs affecté le théâtre pontique. L'instabilité liée aux conflits gelés ou ouverts dans le Caucase, la progression de l'influence de nombreux acteurs étrangers dans l'espace pontique, et au-delà, le conflit au Proche-Orient, constituent autant de sujets de préoccupation pour

[2035] Vladislav Inozemtsev, « Russie, une société sans citoyens », *Le Monde Diplomatique*, octobre 2010. Vladislav Inozemtsev est Directeur du Centre de recherches sur la société postindustrielle et rédacteur en chef du magazine *Svobodnaïa Mysl* (Moscou).
[2036] Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique, op. cit.*, p. 7. Evgueni Primakov a occupé la poste de ministre russe des Affaires étrangères entre 1996 et 1998.
[2037] Thomas Gomart, « Politique étrangère russe : l'étrange inconstance », *Politique étrangère*, n° 1, 2006, p. 27.
[2038] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives*, Carlisle, PA, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 2007, p. 35. Ancien officier de l'Armée rouge, Dmitri Trenin est aujourd'hui Directeur du Carnegie Moscow Center.
[2039] *Ibid*., pp. 35-36.

Moscou qui entame une remilitarisation de cet espace dès les années 2000. Aujourd'hui, l'activité occidentale, et principalement celle des Etats-Unis et de l'OTAN, constitue le principal défi auquel la Russie est confrontée dans son « proche étranger ». L'ingérence occidentale dans l'ancien Empire est en effet systématiquement perçue par Moscou comme une atteinte à sa propre souveraineté, et comme une source alimentant les mouvements séparatistes[2040]. Ce dernier point, lié à l'accroissement de l'extrémisme religieux et ethnique, a d'ailleurs également été identifié par Moscou comme une menace pour la sécurité de la Fédération de Russie.

Au terme des deux dernières décennies, Washington a accru son influence dans l'ancienne sphère soviétique à travers notamment l'ouverture de bases militaires en Roumanie, en Bulgarie et en Asie centrale, et a tissé des partenariats de défense avec l'Ukraine et la Géorgie notamment. Cette progression de l'influence occidentale dans le « proche étranger » s'inscrit, du point de vue de Moscou, dans l'exacte continuité de la stratégie de confinement mise en œuvre par les Etats-Unis à l'égard de l'URSS au cours de la Guerre froide. Par ailleurs, l'élite politico-militaire russe a également pu constater que, depuis 1991, la politique étrangère américaine se caractérise par une tendance régulière au recours à la force (Bosnie, 1995 ; Kosovo, 1999), en particulier au sein du *Rimland* mackinderien[2041]. Cette volonté manifeste des Occidentaux d'ignorer, ou de contourner, les mécanismes internationaux de sécurité (ONU, OSCE) afin de garantir une forme de stabilité internationale, constitue également un défi sécuritaire pour la Russie qui a pu en outre constater que ses intérêts pouvaient être déconsidérés par l'Occident. Le « proche étranger », cet ancien glacis protecteur de l'Empire, constitue donc une source de crispation dans la politique étrangère russe, en particulier lorsqu'il s'agit de territoires disposant d'une forte charge historique comme l'Ukraine et la Crimée. A la fois espace de sécurité et de puissance, le « proche étranger » constitue une zone contiguë qui doit permettre à Moscou de repousser le périmètre défensif de la Russie face à des menaces extérieures[2042]. Il semblerait donc bien que d'une certaine manière, la théorie continentaliste de MacKinder ait survécu à la disparition de l'URSS. L'affaiblissement du potentiel militaire russe au cours des années 1990 n'a fait qu'accentuer dans l'élite politico-militaire russe un sentiment d'encerclement et de menace

[2040] Thomas Gomart, « Politique étrangère russe : l'étrange inconstance », *art. cit.*, p. 28 ; Didier Roch, « Les mutations de l'armée russe: 1991-2005 », *Cahier de la recherche doctrinale*, Centre de Doctrine d'Emploi des Forces, Division Recherche et Retour d'Expérience, 2005, p. 16

[2041] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives, op. cit.*, p. 39.

[2042] Isabelle Facon, *Russie. Les chemins de la puissance*, *op. cit.*, 2010, p. 62.

qui se traduit par une remilitarisation de la Russie amorcée dès l'arrivée de Vladimir Poutine au pouvoir.

Les structures de sécurité de l'ex-URSS ne sont pas épargnées par la décomposition du système soviétique et la profonde crise économique qui s'en suit[2043]. L'armée russe, qui hérite des principales infrastructures et de la majorité du matériel de l'ex-Armée rouge, ainsi que de deux tiers de ses effectifs, voit ces derniers fondre en une décennie : de 3 millions d'hommes en 1991, elle passe à 1,2 million de soldats lorsque Vladimir Poutine arrive à la présidence en 2000[2044]. En 2006, ses effectifs sont d'environ 1 million d'hommes, dont 142 000 servent dans la Marine[2045]. Les nouveaux dirigeants russes sont amenés dès le lendemain de la disparition de l'Union soviétique à reconsidérer l'environnement stratégique de la Russie et à réévaluer les menaces potentielles qui pèsent sur le pays. Ils doivent également définir la nature des nouveaux intérêts de la Fédération russe, ainsi que les moyens qualitatifs et quantitatifs de les protéger, voire de les défendre. A la fin du mois de mai 1992, un projet de doctrine militaire élaborée par le nouveau Ministère russe de la Défense voit le jour. Toutefois, le premier document officiel en matière de sécurité est le « Concept de sécurité militaire des Etats-membres de la CEI » adopté à Bichkek au mois d'octobre 1992[2046]. Il s'agit donc d'un document communautaire et non propre à la Fédération de Russie qui doit attendre 1993 pour se doter de sa propre doctrine de défense. Le nouveau pouvoir russe nourrit en effet une vive méfiance vis-à-vis des forces armées qu'il considère comme encore inféodées au Parti communiste et en conséquence, gèle tous les crédits de l'armée dès 1992[2047]. La dissolution du Soviet suprême et la fidélité au nouveau régime manifestée par l'armée lors des événements de septembre-octobre 1993, conduisent à l'adoption des « Fondements de la doctrine militaire de la Fédération de Russie » au mois de novembre 1993[2048]. Ce document constitue une nouveauté dans la pensée stratégique russe, car jusque-là, ni la Russie impériale, ni l'URSS, ne s'était dotée d'une « doctrine militaire » servant à donner les orientations de la politique de défense du pays[2049].

[2043] Lors de la crise de 1998, le PIB russe chute de 40%, et la dette de la Russie (qui inclut celle héritée de l'URSS) atteint sous Boris Eltsine $150 milliards. Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 297 & 301.

[2044] Denis Eckert, *Le monde russe*, Paris, Hachette Supérieur, coll. « Carré Géographie », 2e édition revue et augmentée, 2007, p. 12.

[2045] IISS, *The Military Balance 2006*, Routledge, 2006.

[2046] Iourii Fiodorov, « La pensée stratégique russe », *in* Yves Boyer, Isabelle Facon (dir.), *La politique de la sécurité de la Russie. Entre continuité et rupture*, Paris, Ellipses, 2000, pp. 75-76.

[2047] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 9.

[2048] Iourii Fiodorov, « La pensée stratégique russe », *in* Yves Boyer, Isabelle Facon (dir.), *La politique de la sécurité de la Russie. Entre continuité et rupture*, *op. cit.*, pp. 77-78.

[2049] Didier Roch, « Les mutations de l'armée russe: 1991-2005 », *art. cit.*, p. 15.

La Marine russe depuis 1991 : vers un redressement au service de la construction d'une politique de puissance

Lorsque l'URSS implose en 1991, la Marine ex-soviétique entame unilatéralement un retrait des différents théâtres sur lesquels elle est alors déployée, et elle se replie vers ses bases. Ce retrait unilatéral s'inscrit au sein d'une dynamique générale de contraction du périmètre militaire ex-soviétique qui est à peine compensée par le maintien de bases militaires à l'étranger, dont la base navale de Sébastopol, désormais située en Ukraine. La crise politico-économique qui frappe la Russie au cours des années 1990 se traduit par une décomposition généralisée des capacités navales russes déjà fortement affaiblies par le déchirement du tissu industriel qui fait suite à l'éclatement de l'Empire soviétique. Entre 1991 et 2009, les capacités opérationnelles navales russes sont divisées par cinq, et celles qui restent actives souffrent d'un vieillissement accéléré dû aux difficultés rencontrées par Moscou pour assumer financièrement l'entretien de sa flotte[2050]. La Russie privilégie cependant au lendemain de l'effondrement de l'Union soviétique le maintien de ses capacités de dissuasion nucléaire afin d'assurer sa sécurité. En ce sens, le document de novembre 1993 laisse une place importante à l'arme atomique qui devient encore plus qu'auparavant la garante de la sécurité du pays[2051]. Devant les difficultés économiques que traverse le pays tout au long des années 1990 et encore au début des années 2000, ce choix stratégique s'accomplit souvent au détriment des forces conventionnelles, et se traduit notamment par un délaissement des flottes qui ne mettent pas en œuvre de missiles stratégiques, ce qui est en particulier le cas de la flotte de la mer Noire. D'une manière générale, alors que l'Armée rouge recevait chaque année du matériel neuf en quantité pléthorique, le nouveau Ministère russe de la Défense divise par six les livraisons de matériel militaire à ses forces armées qui connaissent ainsi un déclin continu tout au long de la décennie des années 1990[2052]. Le budget attribué à la Marine russe au cours des années 1990 ne lui permet plus de se fournir en pièces détachées, et les navires ne quittent plus leurs quais afin de garder suffisamment de fuel, ou faute de carburant[2053]. Malgré la

[2050] La Russie conserve toutefois son second rang de puissance navale mondiale. Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *Marines & Forces Navales*, février-mars 2010, n° 125, p. 50.
[2051] Iourii Fiodorov, « La pensée stratégique russe », *in* Yves Boyer, Isabelle Facon (dir.), *La politique de la sécurité de la Russie. Entre continuité et rupture, op. cit.*, p. 78.
[2052] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire, op. cit.*, p. 302. L'armée de l'air russe reçoit son premier chasseur neuf en 2003, et son premier hélicoptère d'assaut neuf l'année suivante. Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie, op. cit.*, p. 9.
[2053] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy ", *Nato Defense College Occasional Paper*, Rome, October 2006, p. 22.

dégradation dramatique des capacités militaires conventionnelles de son armée, Moscou continue d'accorder une place prépondérante à ses forces nucléaires dont le développement jusqu'en 2010 est approuvé par Boris Eltsine, sur proposition du Ministère de la Défense, lors du conseil de sécurité de juillet 1998[2054].

Toutefois, les forces conventionnelles de la Russie bénéficient bientôt des évolutions de la politique extérieure russe. L'élargissement de l'Alliance atlantique à des pays de l'ex-Empire soviétique, puis les interventions menées par l'OTAN en Bosnie en 1995, et au Kosovo en 1999, effectuées toutes deux contre l'avis de la Russie, font prendre conscience à Moscou de la réalité de son poids face à l'Occident. L'activité militaire occidentale aux portes de la Russie favorise, dans l'élite politico-militaire russe, les tenants d'une ligne pan nationaliste tandis que les partis libéraux ouverts à une large coopération avec l'Occident sont marginalisés au cours de la seconde moitié des années 1990[2055]. Après avoir hésitée, comme régulièrement au cours de son histoire, entre alignement et crispation vis-à-vis de l'Occident, la politique extérieure russe se caractérise dès la fin de la décennie 1990 par un durcissement et un certain rejet de l'Occident[2056]. La sécurité de la Russie s'érige en thème de campagne lors des élections législatives de décembre 1999, préludes à l'arrivée à la présidence de Vladimir Poutine au mois de mars 2000. Cette même année, le budget de la défense est augmenté pour la première fois depuis 1992, année qui a vu la Marine russe adopter à nouveau le pavillon de Saint-André[2057].

Le nouveau président souhaite réaliser une forme de synthèse des époques tsaristes et soviétiques, en puisant dans leur héritage respectif les attributs de la puissance nécessaire au redressement de la Russie dont il entend être l'artisan. Dès le mois de décembre 2000, il reprend l'hymne soviétique dont les paroles sont toutefois modifiées. En 2005, Vladimir Poutine modifie les uniformes en vigueur au sein de l'armée russe depuis 1992 en réintroduisant l'étoile rouge soviétique sur les couvre-chefs des officiers, tandis que les défilés militaires de style soviétique font leur réapparition lors du Jour de la Victoire (9 mai)[2058].

[2054] Iourii Fiodorov, « La pensée stratégique russe », *in* Yves Boyer, Isabelle Facon (dir.), *La politique de la sécurité de la Russie. Entre continuité et rupture, op. cit.*, p. 81.

[2055] Hall Gardner, « La crise dans les relations OTAN -Russie : vers un nouveau système de sécurité européenne », *Géostratégiques*, n° 24, juillet 2009, « La géostratégie de la Russie », p. 121.

[2056] Marie-Pierre Rey, « La Russie et l'Europe occidentale: le dilemme russe », publication de l'Institut d'études européennes de l'Université Catholique de Louvain, n° 32, juin 2003, p. 4.

[2057] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 9 ; Tyler Felgenhauer, " Ukraine, Russia, and the
Black Sea Fleet Accords ", *WWS Case Study*, Princteon University, 2/99, p. 5 (URL : http://wws.princeton.edu/research/cases.xml).

[2058] Roger McDermott, « Les forces armées russes : le pouvoir de l'illusion », *Russie.Nei.Vision* n° 37, mars 2009, p. 7 & 10.

L'Etat-Major de la Marine russe doit être déménagé de Moscou vers Saint-Pétersbourg, capitale maritime russe, là où siégeait en son temps l'Etat-Major impérial de la Marine du tsar. Au-delà du symbole, et de la convocation de l'héritage pétrovien, il s'agit de rapprocher les structures de décisions du cœur scientifique et technique de la Marine russe. Enfin, les 4 premiers sous-marins stratégiques de nouvelle génération (Projet 955 *Boreï*, et Projet 955A, *Boreï* A) sont baptisés des noms de grands princes de la Russie médiévale, ce qui illustre la volonté du pouvoir poutinien de construire une image de puissance autour de marqueurs historiques forts et anciens[2059].

L'adoption au mois de juillet 2001 d'une « Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 », qui affirme qu'historiquement, la Russie est une grande puissance maritime[2060], et l'ouverture d'un Collège maritime au mois de septembre suivant constituent les premiers signaux d'une reprise en main des forces navales[2061]. Le Collège maritime est présidé par la premier ministre russe, et rend compte directement au président de la Fédération. Ses missions consistent en la mise en œuvre de la doctrine maritime russe et en la coordination des actions des différentes structures fédérales compétentes en matière d'espaces maritimes[2062]. Le fait que le document s'intitule « Doctrine maritime » signifie que désormais, la Russie n'envisage pas seulement les dimensions navale et militaire des espaces maritimes, mais également les dimensions économiques et scientifiques. D'après cette doctrine, les intérêts maritimes de la Fédération de Russie dans les mers du globe sont les suivants :

- L'inviolabilité de la souveraineté de la Russie sur ses eaux intérieures et extérieures, sur le fond et le sous-sol de ses mers, ainsi que sur l'espace aérien qui les recouvre.
- La souveraineté de la Russie dans sa zone exclusive économique et sur son plateau continental.
- Le droit de libre accès à la haute-mer pour la navigation, la pêche, les travaux scientifiques, l'immersion de câbles sous-marins et de pipelines, et pour le survol.

[2059] Les quatre nouveaux SNLE russes porteront tous les noms de grands princes russes : Iouri Dolgorouki (1090 - 1157), fondateur de Moscou ; Alexandre Nevski (1220 - 1263) qui repoussa les Suédois et les Chevaliers Teutoniques ; Vladimir Monomakh (1052 -1125), fondateur de la ville de Vladimir ; Prince Vladimir, ou Vladimir le Grand (958 - 1015), le grand prince de Kiev.

[2060] « Исторически Россия - ведущая морская держава », voir les dispositions générales de la doctrine de maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020.

[2061] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », publication du « Pôle études » du CESM, Marine Nationale, septembre 2008, p. 8.

[2062] Isabelle Facon, Jean-Marie Mathey, « La politique maritime de la Russie », *Notes de la FRS*, 30 novembre 2005, pp. 1-2.

– La protection des vies humaines en mer, la prévention de la pollution, l'exercice d'un contrôle sur les lignes de communication et la contribution à l'émergence de conditions favorables au développement économique de la Fédération de Russie à travers les activités maritimes[2063].

La Méditerranée, qui dans la doctrine est raccrochée à l'espace atlantique, occupe une place importante dans les intérêts russes. Moscou entend notamment y favoriser l'émergence d'une zone de stabilité politico-militaire, et y maintenir une présence navale adéquate[2064]. L'espace méditerranéen semble conserver son rôle de zone d'accès à l'océan mondial. La Marine russe doit permettre non seulement de mettre en œuvre cette doctrine, et parmi les menaces identifiées par les stratèges russes figure l'accroissement des capacités de combat des principales puissances mondiales, et notamment leur capacité à engager des opérations sur l'intégralité du territoire russe à partir des mers[2065].

L'arrivée de Vladimir Poutine au pouvoir amorce une lente régénération des structures et des capacités navales de la Marine russe. Dans son œuvre de réhabilitation de la Russie, le nouveau président sollicite tous les vecteurs de puissance, y compris les espaces maritimes et la flotte de guerre, pourvoyeuses d'avantages diplomatiques et porte-drapeau « *jusqu'aux antipodes de la majesté de l'Etat* [2066]». En 2000, des bâtiments de la flotte du Nord se sont rendus pour la première fois depuis la chute de l'URSS en Méditerranée afin d'y mener des exercices. Toutefois, c'est à partir de 2008 que la Russie déploie de nouveau des groupes de navires dans l'océan mondial. Au début de l'année 2008, la Syrie accueille ainsi un groupe aéronaval de la flotte russe composé de près de 17 navires et de 47 avions, dont 14 appareils de l'aviation stratégique. La majorité des unités est issue de la flotte du Nord. Il s'agit alors du plus gros déploiement de forces aéronavales russes en Méditerranée depuis la chute de l'URSS. Ce groupe aéronaval a par la suite quitté les eaux méditerranéennes pour mettre le cap sur la mer des Caraïbes et effectuer des exercices conjoints avec la Marine vénézuélienne. Plus récemment, les projets de réouverture de points d'appui naval logistique dans les ancienne bases soviétiques de Cam-Ranh (Vietnam) et Lourdés (Cuba), ainsi qu'aux

[2063] « Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 », pp. 2-3.
[2064] *Ibid*., p. 14.
[2065] Les capacités navales de l'OTAN et des Etats-Unis constituent ici le principal défi sécuritaire pour la Russie. James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", Defense Academy of the United Kingdom, octobre 2010, p. 14.
[2066] Martin Motte, art. « Stratégie maritime », *in* Thierry de Montbrial (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, *op. cit*., p. 558.

Seychelles, tendent à accréditer les ambitions navales de la Russie[2067]. Les espaces maritimes doivent continuer de jouer leur rôle de pourvoyeurs de puissance et de « fenêtres » vers la modernisation économique de la Russie, d'autant plus que la frontière maritime russe totalise près de 37 000 km, soit plus que les 21 000 km de frontières terrestres[2068]. La Marine russe profite du contexte général d'embellie économique qui voit le PIB russe progresser en moyenne de 6,4% par an entre 2000 et 2008[2069]. Cette croissance de l'économie russe repose largement sur la rente énergétique : le prix du pétrole augmente de 400% entre 1992 et 2006, ce qui permet à la Russie de rembourser l'intégralité de sa dette auprès du Club de Paris, et de disposer de la troisième réserve de change mondial dès 2007[2070]. En 2002, le budget de la Défense augmente de 50% par rapport à l'année précédente, et en 2007, il progresse de 23% et s'élève à $35 milliards[2071]. Sur la période 2000-2007, le budget de la Défense est globalement multiplié par quatre, et représente bientôt 3,5% du PIB[2072]. Les forces armées russes font aujourd'hui l'objet d'un vaste programme de réarmement jusqu'en 2020 et la modernisation de la Marine russe mobilise près de 4,4 trillions de roubles (112,4 milliards d'euros), soit près de 23% du budget[2073].

La problématique soulevée par la modernisation des forces navales russes dans le bassin pontique revêt un intérêt singulier dans la mesure où, des cinq théâtres maritimes au sein desquels la Russie dispose de forces navales, la mer Noire est probablement celui qui a connu la plus forte recomposition géopolitique depuis 1991[2074]. Désormais, la Russie n'est plus le principal acteur en mer Noire face au verrou turc, et elle doit composer avec des Etats indépendants et souverains, la Bulgarie, la Roumanie, l'Ukraine et la Géorgie, qui revendiquent également un rôle sur la scène pontique. Au cours des années 1990 et au début des années 2000, d'autres acteurs manifestent en outre un intérêt croissant pour la région de la mer Noire : l'Union européenne, qui y entend les aspirations à devenir membres des anciens

[2067] « Les bases de la marine russe de retour au Vietnam et à Cuba », *RIA Novosti*, 30 juillet 2012.
[2068] Isabelle Facon, Jean-Marie Mathey, « La politique maritime de la Russie », *art. cit.*, p. 3.
[2069] Laure Delcour, « La crise économique, quel impact en Russie », *Actualités de la Russie et de la CEI*, n° 13, février 2009, p. 2.
[2070] La Russie dispose en 2007 de la troisième réserve de change mondial derrière celle du Japon et de la Chine. Yves Zlotowski, « La singulière renaissance de l'économie russe », *Questions internationales*, n° 27, septembre-octobre 2007, « La Russie », p. 64. En 2008, les réserves russes d'or et de devises approchent les $600 milliards. Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, *op. cit.*, p. 97.
[2071] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », *art. cit.*, p. 29.
[2072] La Russie reste cependant loin derrière les principales puissances militaires mondiales en termes de budget. En 2008, le budget de la défense russe représente $36 milliards, alors que celui des Etats-Unis est alors de $600 milliards. Isabelle Facon, *Russie. Les chemins de la puissance*, *op. cit.*, p. 132.
[2073] "Putin attends nuclear sub ceremony", *Barents Observer*, 31 juillet 2012.
[2074] La Russie dispose de 4 flottes de guerre (flotte du Nord, flotte de la Baltique, flotte de la mer Noire et flotte du Pacifique) et d'une flottille en mer Caspienne.

pays du Bloc de l'Est ; l'OTAN, qui repense sa vocation et voit l'Europe centrale et orientale comme un nouveau terrain pour son expansion ; et les Etats-Unis, qui perçoivent le bassin pontique comme le couloir le plus sûr et le plus direct pour l'évacuation des richesses énergétiques de la Caspienne et d'Asie centrale. Moscou a été ainsi amenée à repenser sa relation au bassin pontique, et les premiers résultats de la modernisation et de la refondation des concepts stratégiques nationaux nous apportent des éléments de réponses sur la manière dont la Russie envisage sa place sur la scène pontique et méditerranéenne au cours des décennies à venir.

L'objet de notre troisième partie est d'évoquer les invariants et les changements qui ont affecté la flotte russe de la mer Noire depuis 1991, tout en mettant en évidence les défis sécuritaires auxquels elle a dû faire face au sein de son environnement depuis la disparition de l'URSS. Les années 1990 sont particulièrement dures pour la flotte pontique russe qui manque de disparaître, et la reconstitution en cours de son potentiel naval fait l'objet d'un des plans de réarmement les plus ambitieux menés en Russie depuis 1991[2075]. Après avoir dressé un bilan de l'impact des années 1990 sur les structures et le format de la flotte de la mer Noire, nous nous proposons d'apporter une réflexion sur le format et les missions qui pourraient être celles de cette flotte au cours des années à venir, en mer Noire, en Méditerranée, et au-delà, dans l'océan mondial.

[2075] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov (Ed.), *Russia's New Army*, Moscow, Center for Analysis of Strategies and Technologies, 2011, p. 82.

Chapitre 1

La flotte de la mer Noire face aux nouveaux défis sécuritaires régionaux : évolution, modernisation et redéploiement des structures

« *La concentration de la politique maritime de la Russie sur la zone Caspienne-mer Noire, même si elle tient en partie au durcissement du Kremlin face à l'engagement des pays occidentaux dans l'espace post-soviétique, rejoint une tendance plus générale qui voit la Russie concentrer, pour l'instant, ses ambitions maritimes sur la zone côtière et la proche périphérie* ».

Isabelle Facon, Jean-Marie Mathey, « La politique maritime de la Russie », *art. cit.*, p. 6.

Au début des années 2000, l'arrivée de Vladimir Poutine au Kremlin se traduit par un redressement progressif du pays qui impacte également les forces armées et la flotte. Le Kremlin souhaite attribuer de nouveaux moyens à l'armée russe, et la refonte de la Marine occupe une place de choix au sein des réformes militaires qui sont envisagées dès l'entrée en fonction du nouveau président russe. Dès le mois de janvier 2000, le « Concept de la sécurité nationale de la Fédération de Russie » fait état de l'ambition nourrie par Moscou de déployer sa flotte dans l'océan mondial. Le document envisage l'établissement de bases navales à l'étranger afin de garantir les intérêts ultra-marins de la Russie[2076]. La publication dès l'été 2001 d'une « Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 [2077]», qui prend en compte tous les moyens maritimes de la Russie, illustre l'intégration nouvelle des forces navales comme vecteur de promotion et de protection des intérêts économiques. Ce document, véritable socle de la stratégie maritime russe, incarne l'émergence d'une politique maritime en Russie. La mise en œuvre de cette politique passe par la modernisation de la Marine qui s'inscrit dans un programme plus vaste de réarmement dont le contexte est détaillé au sein de la « Stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020[2078] » signée par la président russe au mois de mai 2009.

La flotte russe de la mer Noire a été amenée à relever un certain nombre de défis d'ordre interne et externe depuis 1991, et aujourd'hui, elle est l'objet d'une ambitieuse

[2076] « Консепция Внешней Политики Российской Федерации » approuvé par un oukase présidentiel daté du 10 janvier 2000. On peut ainsi lire dans la section IV, intitulée « Garantie de la sécurité nationale de la Fédération de Russie », que : « *Les intérêts de la garantie de la sécurité nationale de la Fédération de Russie prédéterminent dans les circonstances appropriées le besoin de la présence militaire de la Russie dans certaines régions d'importance stratégique du monde. Le déploiement dans ces régions, sur la base du droit international et contractuelle, de même que sur les principes de partenariat, de contingents militaires limités (bases militaires, forces de la Marine de guerre) devra garantir la disponibilité de la Russie à respecter ses obligations, à contribuer à la formation de l'équilibre militaro-stratégique durable des forces dans la région et permettre à la Fédération de Russie de réagir aux crises à leur début, à contribuer à la réalisation des objectifs de politique étrangère de l'état* ».

[2077] « Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года ».

[2078] « Стртегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года ».

politique de modernisation. Quels sont les défis auxquels la Marine russe a dû faire face en mer Noire depuis la disparition de l'URSS en 1991 ? Nous envisagerons dans une première section la douloureuse transition que l'ex-flotte soviétique de la mer Noire a dû subir au cours des années 1990 à travers son partage entre Kiev et Moscou, conséquence du rattachement de la Crimée à l'Ukraine en 1954. Nous considèrerons ensuite les défis d'ordre interne, notamment la décomposition de l'outil industriel ex soviétique, la nécessaire modernisation des forces navales et l'inévitable question du redéploiement dans des infrastructures pontiques russes. La Marine a dû également faire face à des défis d'ordre externe qui l'ont amenée à reconsidérer sa place au sein de l'espace mer Noire. Notre réflexion autour de ces deux premiers axes nous permettra de proposer des pistes de réflexion sur les éléments qui devraient structurer les activités de la flotte russe de la mer Noire au cours des prochaines décennies.

I. Les défis internes suite au choc de 1991: la nécessaire restructuration de la flotte en mer Noire

La disparition de l'URSS en 1991 se traduit pour Moscou par la perte de l'essentiel de son interface maritime dans le bassin pontique, et notamment de la Crimée, demeurée russe de 1783 à 1954. L'indépendance de l'Ukraine est particulièrement lourde de conséquences pour la Russie qui perd à travers elle la majeure partie de son outil industriel pontique (Nikolaïev, Kherson) ainsi que la majorité de ses infrastructures et bases navales en mer Noire (Crimée).

1) Le partage de la flotte de la mer Noire entre Kiev et Moscou (1991-1997)

La péninsule de Crimée avait été offerte par Nikita Khrouchtchev à l'Ukraine en 1954 afin de célébrer le tricentenaire de l'union russo-ukrainienne. En 1991, la péninsule criméenne, rattachée à la Russie depuis 1783, devient ukrainienne, et se situe désormais dans le « proche étranger » russe. Avec ce territoire, la flotte de la mer Noire, l'une des quatre principales flotte de combat ex-soviétique, se retrouve également à l'étranger. Les deux pays, qui doivent inventer une nouvelle politique étrangère l'un vis-à-vis de l'autre dès 1991, voient leurs nouvelles relations vivement compliquées par la question du partage de la flotte. Des aspects identitaires et stratégiques compliquent un peu plus encore l'équation : la communauté russe en Ukraine représente 8 millions de personnes pour 46 millions d'habitants et, en Crimée, les Russes ethniques représentent plus de 57,5% de la population, les

Ukrainiens 27% et les Tatars de Crimée 12,5%[2079]. En Russie, la majorité de la population n'accepte par la perte de la Crimée, l'un des fleurons de l'Empire déchu, ni du même coup la perte de la flotte de la mer Noire et celle de Sébastopol. Côté ukrainien, l'ex-flotte pontique soviétique revêt un intérêt stratégique pour Kiev dès le lendemain de l'implosion de l'URSS, dans la mesure où elle doit servir de socle à la constitution d'une future armée nationale ukrainienne, et en particulier à l'émergence d'une Marine[2080].

Lorsque l'Ukraine accède à l'indépendance, la flotte de la mer Noire constitue l'une des principales forces stratégiques ex-soviétiques pré positionnées pour opérer sur le flanc méridional de l'ancienne URSS. Ses effectifs sont compris, selon les sources, entre 47 000 et 70 000 hommes, et sa principale base navale est Sébastopol, en Crimée, où sont concentrées près de 82% des infrastructures de la flotte[2081]. La Crimée abrite également des installations uniques en ex-Union soviétique, comme le simulateur NITKA[2082]. Construit par l'URSS sur la base aérienne de Saki (au Sud d'Eupatoria), ce simulateur reproduit à terre le pont d'envol du porte-avions, avec le tremplin et les brins d'arrêt. Ses dimensions sont équivalentes à celles du pont d'envol du porte-avions *Amiral Kouznetsov* (Projet 1143.5). Les conditions climatiques idéales dans cette région permettaient aux pilotes de s'entrainer aux manœuvres délicates d'appontage et de décollage. Les bâtiments de flotte disposent également d'infrastructures dans d'autres ports de la péninsule criméenne : Balaklava, Tchernomorske, Donouslav, Kertch et Théodosie, auxquels il convient d'ajouter 11 aérodromes militaires. Cette omniprésence de la Marine ex-soviétique dans le paysage criméen repose également sur ses capacités opérationnelles : 400 bâtiments au mois de janvier 1992, dont 45 navires de combat et 28 submersibles[2083]. Le partage et le sort de l'ex-flotte soviétique de la mer Noire se jouent entre 1991 et 1997. Ils sous-tendent l'ensemble des relations russo-ukrainiennes au cours de cette période, et continuent d'une certaine manière à constituer l'un des pivots de la politique de Moscou vis-à-vis de Kiev.

Dès le mois de novembre 1990, la Russie et l'Ukraine signent un document qui règlemente leurs nouvelles relations bilatérales et aux termes duquel les deux Etats s'engagent

---

[2079] Les 3% restants sont représentés par les Tziganes, des Arméniens, des Grecs et des Juifs. Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, p. 52.

[2080] Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, 1991-2009, PhD, University of Oxford, 2012, p. 104.

[2081] Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine : un conflit qui n'a pas eu lieu (1991-2008)*, I.E.P. de Paris, ANRT, 2009, p. 155 ; Tyler Felgenhauer, « Ukraine, Russia, and the Black Sea Fleet Accords », *art. cit.*, p. 3.

[2082] NITKA est l'acronyme russe pour « complexe terrestre pour l'entrainement de l'aviation » (Наземный Испытательный Тренировочный Комплекс Авиационный).

[2083] Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine : un conflit qui n'a pas eu lieu (1991-2008)*, *op. cit.*, p. 156.

à respecter mutuellement leur souveraineté et leur intégrité territoriale[2084]. Le 8 décembre 1991, le président russe Boris Eltsine et ses homologues ukrainien et biélorusse, Léonid Kravtchouk et Stanislas Chouchkévitch, se réunissent à Minsk : ils mettent fin juridiquement à l'existence de l'URSS, et créent une nouvelle entité, la Communauté des Etats Indépendants (CEI), bientôt rejointe par les anciennes républiques soviétiques, moins les pays baltes et la Géorgie[2085]. Les trois parties s'engagent à reconnaître et à respecter « *l'intégrité territoriale des autres parties ainsi que l'intangibilité des frontières existant actuellement à l'intérieur de la Communauté* [2086]». Le sort des armements soviétiques et évoqué pour la première fois lors de la signature des accords d'Alma-Ata le 21 décembre 1991 par les onze présidents des Etats de la CEI. Il est notamment prévu que la Biélorussie, le Kazakhstan et l'Ukraine, qui étaient les seuls Etats soviétiques avec la Russie à abriter sur leur sol des armes nucléaires, les transfèrent vers le territoire russe avant le 1er juillet 1992[2087]. La Russie de Boris Eltsine cherche, en matière de défense, à s'ériger en l'unique héritière de la défunte URSS. Dès le début de l'année 1991, le général Volkogonov, l'un des plus proches conseillers du président Eltsine, rappelle que les trois quarts du personnel de l'armée sont russes, que les plus importants sites militaires sont localisés sur le sol russe et que par conséquent, Moscou a « *le droit d'exiger un rôle dominant dans la mise en place de forces armées unifiées et de les influencer* [2088]». Aussi, lors de la réunion de Minsk, la Russie tente de reconstituer virtuellement le capital stratégique ex-soviétique en matière de défense en proposant la création de Forces stratégiques unifiées, qui seraient placées sous le contrôle de la CEI. Cependant, pour Moscou, la notion de « forces stratégique » ne comprenait pas seulement les armes nucléaires et leurs vecteurs, mais englobait des capacités militaires conventionnelles (défense anti aérienne, service de renseignement militaire…). Pour l'Ukraine en revanche, la création de Forces stratégiques unifiées devait uniquement rester transitoire et servir à la dénucléarisation de son sol, tout comme sa participation aux instances de la CEI témoignait de sa volonté de « gérer le divorce » avec les anciennes républiques soviétiques[2089]. Kiev a donc tenu à défendre une interprétation restrictive de cette notion, et cette différence d'interprétation empêche l'aboutissement du projet proposé par le Kremlin[2090].

[2084] Tyler Felgenhauer, "Ukraine, Russia, and the Black Sea Fleet Accords", *art. cit.*, p. 3.
[2085] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes*, *op. cit.*, p. 111.
[2086] Romain Yakemtchouk, « La Communauté des Etats Indépendants : CEI », *Annuaire français de droit international*, vol. 41, 1995, p. 247.
[2087] *Ibid*., p. 250.
[2088] Interview accordée à *Soyouz*, n° 6, 1991, citée par Jean-Christophe Romer, « Une armée russe : quelle armée ? », *Politique étrangère*, n° 1, 1992, p. 69.
[2089] Denis Eckert, *Le monde russe*, *op. cit.*, p. 14.
[2090] Romain Yakemtchouk, « La Communauté des Etats Indépendants : CEI », *art. cit.*, p. 259.

Toutefois, si le sort des armes nucléaires de l'ancienne URSS s'achemine vers un règlement apaisé dès le début des années 1990, il en va autrement pour la flotte de la mer Noire, Sébastopol et la Crimée. De communautaire, le cadre du règlement du différend russo-ukainien devient bilatéral dès 1992, d'autant plus que, lors d'un référendum organisé au mois de décembre 1991, 72% du personnel de la flotte de la mer Noire s'est prononcé en faveur de l'indépendance de l'Ukraine[2091].

En 1992 et 1993, la Douma (parlement russe) remet en question la souveraineté ukrainienne sur la Crimée, et alimente ainsi l'émergence d'un fort courant irrédentiste criméen pro russe[2092]. La posture adoptée initialement par la Russie ne laissait guère de doutes sur ses revendications : Moscou, en tant que successeur légal de l'URSS au plan international, réclamait l'intégralité de la flotte et de ses infrastructures. Les navires resteraient en outre basés à Sébastopol, et la Crimée ferait l'objet d'un bail de 99 ans concédé par Kiev à la Russie. Cette posture adoptée très tôt par Moscou illustre les orientations de la diplomatie russe qui, dès 1993, fait de l'espace post soviétique l'une de ses priorités[2093]. De son côté, la partie ukrainienne réclamait également l'intégralité de la flotte, mais rapidement, elle se replie sur des positions plus défendables : l'Ukraine demande un partage de la flotte avec Moscou sur la base du « 50/50 », avec une concession accordée à la Russie à Sébastopol pour une période comprise entre 5 et 20 ans[2094]. Les crises entre les deux parties s'accumulent : le 23 janvier 1992, la Douma adopte une résolution sur la révision du transfert de la Crimée à l'Ukraine[2095]. Au mois d'avril 1992, Léonid Kravtchouk déclare que l'Ukraine entend créer une flotte de guerre qu'elle stationnera en Crimée, ce à quoi Boris Eltsine réplique en demandant aux commandants des navires de la flotte de la mer Noire de hisser le pavillon de Saint-André, symbole de la Marine russe. Au mois de juillet 1992, la Rada (Parlement ukrainien) réaffirme la souveraineté de Kiev sur la Crimée qui se voit toutefois accordée une forme d'autonomie culturelle et économique. L'année suivante, la Douma adopte une résolution qui proclame que Sébastopol est une ville russe. Le 3 septembre 1993, à l'occasion d'une rencontre entre les présidents russes et ukrainiens, la position de l'Ukraine semble

[2091] Kévin Limonier, « La flotte russe de la mer Noire à Sébastopol : une « forteresse impériale » au Sud ? », *Hérodote*, n° 138, La Découverte, 3e trimestre 2010 p. 71.
[2092] Emmanuelle Armandon, « La Crimée ou la difficile acceptation par la Russie des frontières héritées de l'ex-URSS », Paris, CERI, Sciences-po, septembre 2009, p. 3.
[2093] Arnaud Dubien, « La Russie et l'espace post soviétique : le legs de Vladimir Poutine », *Questions internationales*, n° 27, septembre-octobre 2007, « La Russie », p. 32.
[2094] Yurii Dubinin, *Diplomaticheskii Marafon*, Moskva, Kolos, 2009, cité par Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit.*, pp. 105-106.
[2095] Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit.*, p. 116.

encore évoluer en faveur de Moscou : Léonid Kravtchouk signe en effet un mémorandum au terme duquel Kiev renonce à toute forme de revendication sur la flotte de la mer Noire, et accorde également à la Russie toutes les infrastructures navales criméennes contre paiement. Cet accord n'entre cependant jamais en vigueur du fait de l'opposition de la Rada et de l'opinion publique ukrainienne[2096]. Les tensions entre les deux pays persistent et se traduisent par une série d'incidents sur le terrain ainsi que par une crispation identitaire, avec notamment le renforcement de revendications sécessionnistes en Crimée. Au mois de janvier 1994, des élections présidentielles ont lieu dans la péninsule et aboutissent à la victoire de Youri Mechkov, le chef du parti républicain criméen qui milite pour un rattachement à la Russie[2097].

Malgré une série d'accords intermédiaires qui tentent de maintenir un *statu quo* en attendant le règlement final des tensions, les incidents continuent de se multiplier sur le terrain, contribuant à tendre un peu plus encore les relations russo-ukrainiennes[2098]. Le 10 avril 1994 par exemple, des parachutistes ukrainiens saisissent des bâtiments de guerre amarrés dans une base de maintenance près d'Odessa, répondant ainsi au « vol » d'instruments de navigation auquel se serait livré l'équipage d'un navire hydrographique russe[2099]. En outre, l'arme énergétique est utilisée par Moscou qui, dès 1993 et encore en 1994, suspend les livraisons de pétrole et de gaz tant que le gouvernement ukrainien n'assouplit pas sa position sur les dossiers criméens[2100]. Le différend russo-ukrainien s'internationalise lorsqu'il investit le champ des armes nucléaires. Saisissant le prétexte de tensions avec Moscou, le président ukrainien Léonid Kravtchouk fait cesser l'évacuation vers la Russie des armes nucléaires ex-soviétiques encore situées en Ukraine, et déclare dès le 5 avril 1992 qu'elles sont désormais placées sous contrôle administratif ukrainien. Il faut attendre le mois de janvier 1994 et l'intervention des Etats-Unis pour qu'un accord soit conclu entre Bill Clinton, Boris Eltsine et Léonid Kravtchouk sur la question : Kiev abandonne ses

[2096] *Ibid*., p.106 et 116.
[2097] Emmanuelle Armandon, « La Crimée ou la difficile acceptation par la Russie des frontières héritées de l'ex-URSS », *art. cit.*, p. 3.
[2098] Signalons l'accord de Dagomys (23 juin 1992), puis le compromis de Yalta (3 août 1992) et l'accord de Massandra (3 septembre 1993). Cette série d'accords imparfaits et provisoires sont cependant minés par les tensions et les incidents qui se produisent en Crimée entre marins « pro russes » et « pro ukrainiens ». Tyler Felgenhauer, "Ukraine, Russia, and the Black Sea Fleet Accords", *art. cit.*, pp. 6-11.
[2099] Cyrille Gloaguen, « L'Ukraine entre Est et Ouest. Les limites de grilles de lecture héritées de la guerre froide », *Hérodote*, Paris, La Découverte, n° 118, 3e trimestre 2005, p. 126.
[2100] Les compagnies ukrainiennes doivent en outré un arriéré de $2 milliards à Gazprom dès 1994. Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit*., p. 112.

revendications sur les armes nucléaires et reçoit des compensations financières de la part de Washington et de Moscou[2101].

C'est l'élection de Léonid Koutchma au poste de président ukrainien à l'été 1994 qui favorise une décrispation des relations russo-ukrainienne. Le contentieux énergétique et la crise économique qui frappe l'Ukraine portent au pouvoir celui qui promet d'apaiser les relations avec Moscou[2102]. Les conditions semblent alors réunies pour que les négociations entre Russes et Ukrainiens reprennent au sujet du partage de la flotte : le 9 juin 1995, un premier accord est signé à Sotchi entre les deux parties. Il s'agit d'un premier pas en direction de la résolution du litige puisqu'au terme de cet accord, la Russie et l'Ukraine s'entendent sur le principe de partage des unités et sur le sort de Sébastopol. Ainsi, la Russie doit recevoir 81,7% des unités de la flotte après en avoir racheté à Kiev une partie de sorte que l'Ukraine reçoit au final 18,3% des bâtiments. La question de l'inventaire de la flotte est évidemment crucial dans la mesure où il sert de base aux négociations. Moscou a toujours refusé de se livrer à un tel exercice et s'appuyait sur ses propres estimations qui évaluaient à 350 le nombre d'unités de la flotte de la mer Noire. Côté ukrainien, l'évaluation se situe dans un ordre de grandeur tout autre puisque selon Kiev, la flotte dispose de 833 bâtiments[2103]. En outre, selon l'accord de Sotchi, la Russie obtient la jouissance des infrastructures navales à Sébastopol moyennant le paiement d'une rente qu'elle accorde à l'Ukraine sous forme de livraisons énergétiques et d'effacement de dettes[2104]. En 1995 toujours, les autorités ukrainiennes abolissent le poste de président de la Crimée, et évincent ainsi Youri Menchkov sans que cela ne provoque d'incidents : le chef du parti sécessionniste avait, depuis son élection, montré des velléités de toute puissance, et surtout, démontré son incapacité à résoudre les problèmes économiques de la péninsule[2105]. La Constitution ukrainienne de 1996 favorise également le règlement du différend : la Crimée y dispose d'un statut de République autonome (art.134 à 139), elle se dote plus tard de sa propre constitution en 1998 et est compétente dans les domaines de la langue et de la culture[2106]. Par ailleurs, toujours en vertu

[2101] Romain Yakemtchouk, « La Communauté des Etats Indépendants : CEI », *art. cit.*, p. 258.
[2102] Annie Daubenton, « Les rapports russo-ukrainiens : empire ou démocratie ? », *Politique étrangère*, n° 3, 2002, p. 768. En Crimée, le candidat Koutchma obtient 80% des suffrages exprimés contre 5% pour Léonid Kravtchouk. Tyler Felgenhauer, "Ukraine, Russia, and the Black Sea Fleet Accords", *art. cit.*, p. 14.
[2103] Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit.*, p. 119. Il semblerait toutefois que les estimations ukrainiennes aient finalement été retenues comme base pour les négociations. Voir « Flotte de la mer Noire: divisée et obsolète », *RIA Novosti*, 9 juin 2010.
[2104] Tyler Felgenhauer, "Ukraine, Russia, and the Black Sea Fleet Accords", *art. cit.*, pp. 17-18.
[2105] Emmanuelle Armandon, « La Crimée ou la difficile acceptation par la Russie des frontières héritées de l'ex-URSS », *art. cit.*, p. 3.
[2106] Constitution ukrainienne disponible en anglais à l'adresse suivante : http://gska2.rada.gov.ua/site/const_eng/constitution_eng.htm

de la constitution, Sébastopol possède un statut spécial qu'elle ne partage qu'avec Kiev : le maire de la ville n'est pas élu par les habitants, mais il est nommé directement par le président de la République ukrainienne[2107].

Ce n'est finalement que le 28 mai 1997 que le litige est réglé par une série de traités. Le président ukrainien Leonid Koutchma et le président russe Boris Eltsine signent trois accords : l'un portant sur les conditions du partage de la flotte, le second établit les termes de la présence de l'armée russe sur le sol ukrainien, et le troisième est consacré au volet financier de la question. Cette résolution est notamment rendue possible par la combinaison de facteurs internes à l'Ukraine comme l'accroissement de la dette énergétique du pays à l'égard de Moscou et l'apaisement du mouvement sécessionniste criméen dès 1995. Au terme du traité de partage, la Russie conserve pour vingt ans l'usage des 18 500 hectares d'infrastructures navales et aériennes en Crimée, dont le port de Sébastopol, qui est désigné comme le port d'attache principal de la flotte russe de la mer Noire. En contrepartie, la Russie s'acquitte du paiement annuel d'un loyer estimé à $99,65 millions de dollars, payés pour l'essentiel sous forme de livraison de gaz. Les navires et les bâtiments sont partagés selon la règle du 50/50, mais la Russie s'engage à racheter à Kiev pour un montant de $526 millions ses navires les plus modernes, si bien qu'au final, les proportions du partage correspondant à celles décidées lors de l'accord de Sotchi de 1995 : 81,7% pour la Russie et 18,3% pour l'Ukraine. La Russie conserve des installations aéronavales ainsi que des unités de défense côtières. La Marine russe conserve également l'essentiel des bâtiments, bien souvent les plus prestigieux (amirauté, bibliothèque, le théâtre des marins, la Maison des officiers…) et les plus chargés de symboles. En outre, Moscou est autorisée à déployer sur le sol ukrainien un maximum de 25 000 hommes, 132 véhicules blindés et 22 avions de combats. Le renouvellement des unités de la flotte est évoqué par l'accord qui toutefois interdit l'accroissement de leur nombre : à Sébastopol, la Russie ne peut entretenir plus de 50 bâtiments (30 navires de surface et 20 submersibles)[2108]. Enfin, le document prévoit d'emblée la possibilité de prolonger la présence russe sur le sol ukrainien au-delà de la période initiale de vingt années. Les modalités de stationnement de la flotte et de l'armée russe sur le sol ukrainien ont depuis fait l'objet d'un nouveau traité signé le 21 avril 2010 à Kharkov par les présidents Medvedev et Ianoukovitch, traité que nous évoquerons ultérieurement.

[2107] Il s'agit de l'article 133 de la Constitution ukrainienne. URL : http://gska2.rada.gov.ua/site/const_eng/constitution_eng.htm

[2108] Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit.*, pp. 144-145.

Preuve que le sort de la flotte et la question de Sébastopol entravaient les relations entre les deux parties, trois jours plus tard, le 31 mai 1997, l'Ukraine et la Russie signent un traité d'amitié, de coopération et de partenariat qui sert désormais de cadre pour le développement des relations entre les deux Etats. Cependant, la ratification de cet accord tarde à intervenir côté russe puisqu'il entérine l'acceptation des nouvelles frontières de 1991, et donc la perte de la Crimée. La question fait l'objet de nombreux débats à la Douma qui finit par ratifier le texte le 25 décembre 1998. Le traité est alors soumis à la chambre haute, le Conseil de la Fédération, qui procède également à sa ratification le 17 février 1999. La ratification par les instruments législatifs russes ouvre la voie à la ratification du texte côté ukrainien, ce qui est chose faite quelques jours plus tard, le 24 mars 1999[2109].

L'acceptation du traité russo-ukrainien de 1997 par les deux parties ouvre la voie à la normalisation des relations entre Kiev et Moscou. En outre, elle apporte alors un cadre et une forme de stabilité aux positions navales pontiques russes. Prise en otage par le conflit politico-identitaire et économique entre les deux Etats, la flotte de la mer Noire n'a fait l'objet d'aucun investissement au cours de la décennie 1990 : ses unités ont donc vieilli et, à l'aube des années 2000, elle n'a plus reçu de nouveaux bâtiments depuis 1992.

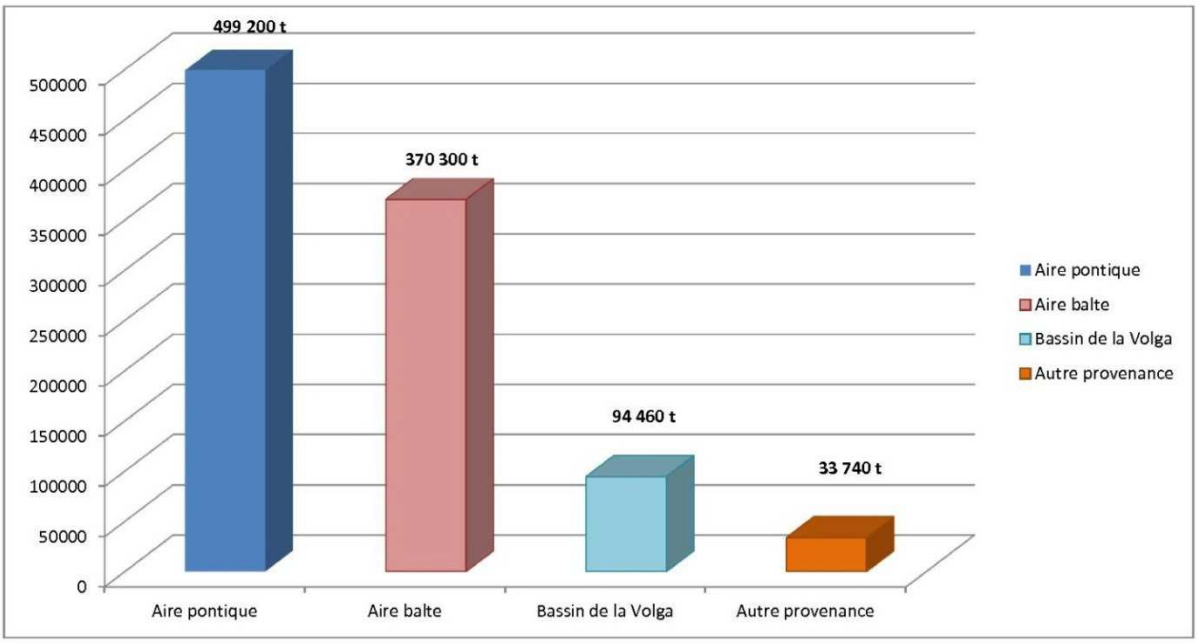
2) Le vieillissement de la flotte, conséquence de la décomposition du tissu industriel naval ex-soviétique

La Russie, depuis qu'elle s'est installée sur les rives du bassin de la mer Noire à la fin du XVIIIe siècle, avait pensé le développement de ses infrastructures navales en les concentrant sur les côtes ukrainiennes pour des raisons à la fois historiques et pratiques. Historique, car c'est à partir de l'acquisition des côtes de l'actuelle Ukraine que les Russes sont parvenus à établir une flotte en mer Noire : la première interface acquise en mer d'Azov n'apportait guère à la Russie toute la liberté de navigation qu'elle obtient au lendemain de l'annexion de la Crimée en 1783. Pratique car, de tout le rivage septentrional que la Russie acquiert à la fin du XVIIIe siècle, seul celui de l'Ukraine offre les meilleurs mouillages et les meilleurs sites, principalement en Crimée, pour accueillir des navires de fort tonnage. Les centres de production fluviaux de Nikolaïev et Kherson, même s'ils ne fournissent pas de bons mouillages, ont été consacrés dans leur fonction de chantier naval par l'usage et par la sécurité que procurent leurs sites respectifs, en amont des fleuves Ingul et Dniepr. Ces deux

[2109] Isabelle Facon, « La présence militaire russe à l'étranger : aujourd'hui, demain », *Les Cahiers de Mars*, n° 206, décembre 2010, « Géopolitique des forces pré postionnées » ; Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit.*, p. 148.

chantiers navals ont fourni à la Marine impériale russe, puis à la Flotte soviétique ses plus importants bâtiments[2110]. Au cours de la période soviétique (1922-1991), les chantiers navals situés dans le bassin pontique mettent à l'eau près de 500 000 t pour la flotte soviétique de la mer Noire, ce qui en fait les premiers pourvoyeurs en bâtiments de guerre devant les chantiers navals de la Baltique (un peu plus de 370 00 t) et le poumon industriel de la flotte soviétique de la mer Noire. Avec plus de 430 000 tonnes mises à l'eau pour la flotte pontique soviétique, le centre industriel de Nikolaïev constitue le premier pôle de production devant Saint-Pétersbourg (un peu plus de 163 000 t). Si l'on rapporte ces résultats en regroupant les chantiers navals par aires géographiques, la prépondérance des chantiers navals pontique ressort très nettement[2111].

Tonnage produit par aire pour la flotte soviétique de la mer Noire (en tonnes, 1922-1991)



Graphique réalisé par nos soins d'après les données disponibles sur le site officiel de la flotte de la mer Noire.
Autre provenance : Severodvinsk (16 960 t), Komsomolsk sur l'Amour (5 730 t), Khabarovsk (1 200 t), Livourne (4 175 t), Allemagne (4 575 t, dont 375 t à Boizenburg) et Yougoslavie (1 106 t).

Lorsque l'URSS implose, la Russie hérite de 40 chantiers navals ex-soviétiques, parmi lesquels seuls 5 d'entre eux ont les capacités nécessaires pour construire des navires de plus

[2110] Ce sont notamment aux chantiers de Nikolaïev que sont construits les porte-avions soviétiques.
[2111] Nous avons regroupé les chantiers navals par aire de la manière suivante : l'aire pontique regroupe Nikolaïev, Kherson, Sébastopol, Théodosie, Kertch, Azov, Sotchi, Kiev, Dobreta-Turnu, et les chantiers navals roumains.

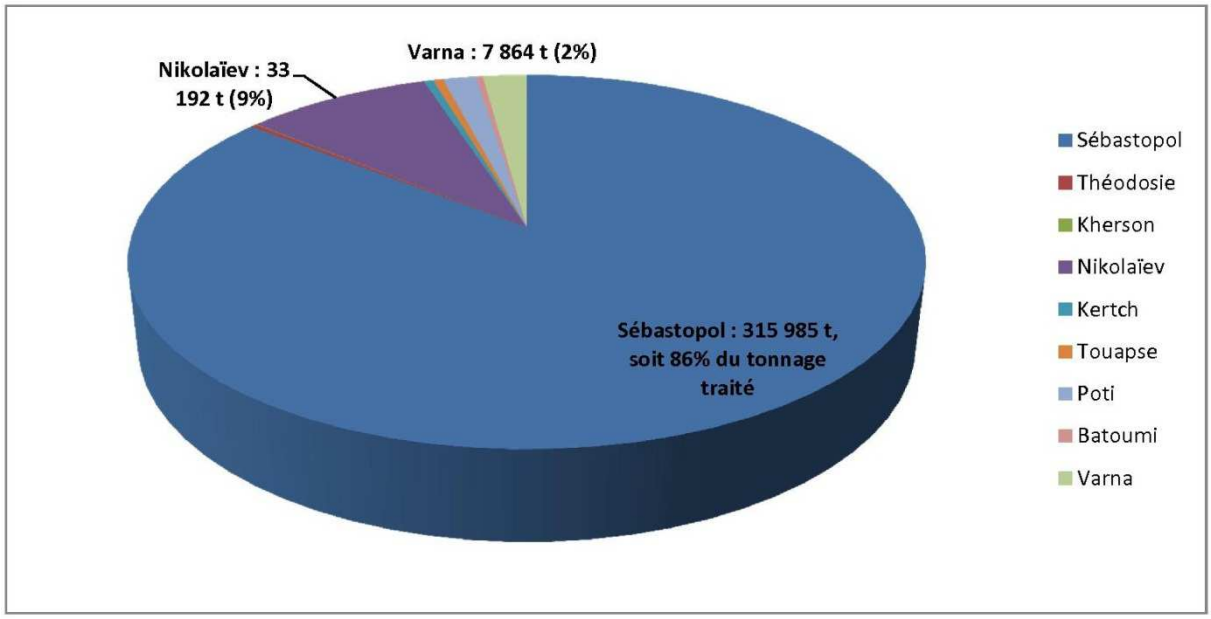
de 10 000 tonnes[2112]. Sur les 11 chantiers navals ex-soviétiques qui employaient plus de 10 000 personnes, 4 se retrouvent en Ukraine. Nikolaïev, avec ses trois chantiers et ses 44 000 personnes employées au sein du complexe militaro-industriel dédié à la construction de navires militaires et civils, était en 1991 le premier pôle de production naval de l'Union soviétique, devant Severodvinsk[2113]. Or, parmi la dizaine de chantiers navals pontiques qui ont produit des navires pour le compte de la flotte soviétique de la mer Noire, seuls ceux situés à Sotchi et Azov se trouvent encore en Russie après la disparition de l'URSS. De par leur production, moins de 500 tonnes à eux deux, ces chantiers occupent une place très marginale dans la production des chantiers navals pontiques soviétiques. Ce sont les chantiers implantés en Ukraine qui produisent l'essentiel du tonnage mis à l'eau au cours de la période soviétique avec plus de 95% de la production totale sur la période 1922-1991. Le port fluvial de Nikolaïev, situé sur le Dniepr, occupe incontestablement la première place avec environ 87% de la production. Avec une production orientée essentiellement vers la marine marchande et les navires de soutien à fort tonnage, le chantier naval Khersonskoe (Херсонское ПО) était néanmoins le cinquième pôle de production le plus important de l'URSS avec ses 13 600 employés. L'interrelation industrielle russo-ukrainienne était très forte dans la mesure où le complexe militaro-industriel localisé en Ukraine travaillait exclusivement pour la défense soviétique. Lorsque l'URSS s'effondre, nombre d'usines qui construisaient du matériel de guerre de pointe se retrouvent à l'étranger pour Moscou qui voit ainsi partir ses plus importants chantiers navals situés à Nikolaïev. Cependant, la réciproque est également vraie : avec la disparition de l'Union soviétique, l'activité des industries liées au secteur de la défense s'effondre dans la mesure où leur principal client était Moscou. Ainsi, les usines du constructeur aérien ukrainien Antonov se trouvent désormais en Russie[2114]. Certains bureaux d'études en Ukraine dépendent encore, après 1991, jusqu'à 90% de Moscou pour leur fourniture en matériels et pièces détachées[2115]. Cette situation apporte une forme de levier d'influence à la Russie dans les affaires internes industrielles de son « proche

[2112] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.,* p. 51.
[2113] En termes d'employés, le chantier naval Sevmash (Северное машиностроительное предприятие) emploie à lui seul 41 900 personnes. Les trois chantiers navals situés à Nikolaïev sont alors, par ordre d'importance, Tchernomorsky (Черноморский ССЗ, 23 800 employés), l'usine 61 Kommunara (Завод им. 61 Коммунара, 11 600 employés) et Okean (Океан, 8 600 employés). En tout, ce sont près de 85 900 personnes qui travaillent dans l'industrie navale soviétique en Ukraine en 1991. В. П. Кузин, В. И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991*, СПб, Морское общество, 1996 (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *Les forces navales de l'URSS. 1945-1991*, Saint-Pétersbourg, Société maritime, 1996), p. 460.
[2114] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 57.
[2115] Jean-Christophe Romer, « Une armée russe : quelle armée ? », *art. cit.*, p. 72.

étranger », en particulier en Ukraine où étaient situées de nombreuses usines travaillant pour le complexe militaro-industriel ex-soviétique.

L'entretien des navires de la flotte soviétique de la mer Noire s'effectuait également pour la majorité des unités directement dans le bassin pontique. Les chantiers navals en mer Noire procèdent aux réparations et à la modernisation de près de 369 000 t, soit près de 93% du tonnage total traité, sans distinctions d'opérations[2116]. Au sein de l'aire pontique, c'est le port militaire de Sébastopol qui occupe la première place avec près de 316 000 tonnes traitées au cours de la période soviétique. La base navale principale de la flotte de la mer Noire abrite l'usine Sevmorzavod, qui procède aux réparations sur les bâtiments soviétiques, et emploie en 1991 près de 13 400 personnes, ce qui fait de ce chantier le sixième pôle naval soviétique[2117].

Entretien des bâtiments soviétiques par site pontique (1922-1991)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données disponible sur le site officiel de la flotte de la mer Noire.

Aussi, après 1991, la Marine russe se retrouve amputée de son principal outil industriel de production et d'entretien pontique, dans la mesure où les grands pôles se retrouvent à l'étranger, en Ukraine, et où les infrastructures qui demeurent en Russie ne font

[2116] Il n'y a pas de spécialisation des opérations par chantier naval. Les chantiers de la mer Baltique réparent ou modernisent les 7% restants, soit un peu moins de 29 000 t. Pour un détail du type d'opérations de maintenance effectué dans la Marine soviétique, voir en annexe II.

[2117] Севморзавод. В. П. Кузин, В. И. Никольский, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991* (*La Marine de guerre de l'URSS, 1945-1991*), *op. cit.*, p. 460. Sevmorazvod est la contraction de « Севастопольский морской завод » (« Usine navale de Sébastopol »).

pas partie des principales structures de l'industrie navale ex-soviétique. Toutefois, en ce qui concerne l'entretien des bâtiments de la flotte de la mer Noire, la Russie conserve l'usage du port militaire de Sébastopol aux termes de l'accord russo-ukrainien de 1997, renouvelé en 2010 à Kharkov par les présidents Medvedev et Ianoukovitch. Outre le fait qu'il concentre actuellement la majorité des bâtiments de la flotte russe en mer Noire, Sébastopol constitue également encore aujourd'hui le principal site d'entretien pour les bâtiments russes comme nous allons bientôt le voir.

Au déchirement du tissu industriel naval s'ajoute l'assèchement soudain des commandes d'Etat. Le Ministère soviétique de la Défense assurait jusqu'à 60% du carnet de commandes des chantiers navals, et la Marine de guerre représentait environ 25% des commandes d'armements soviétiques. A la fin des années 1990, l'Etat ne participe plus qu'à hauteur de 10% à la production des chantiers navals russes tandis que la flotte ne représente plus que 9% des commandes de matériels neufs[2118]. Le complexe militaro-industriel ex-soviétique a été fortement frappé par la crise générale des années 1990 : asséchement des commandes d'Etat, départ des ingénieurs pour l'étranger, dégradation du matériel de production… La disparition de l'URSS, le déchirement du tissu militaro-industriel ex-soviétique et la profonde crise économique qu'a traversée la Russie au cours des années 1990 ont eu pour conséquence directe le quasi arrêt de la construction navale militaire pendant près d'une décennie en Russie. L'absence de mise en service de nouveaux bâtiments dans la Marine russe faute de commandes d'Etat au cours des années 1990 a contribué au vieillissement de la flotte : l'âge moyen des navires de combat est aujourd'hui supérieur à 25 ans[2119]. Alors que la Marine soviétique comptait 361 submersibles et 967 bâtiments de combat de surface, la Flotte russe ne comporte plus en 2010 que 68 submersibles et 217 navires de surface[2120]. Se trouvant dans l'incapacité d'assumer financièrement la maintenance de l'ex-*Eskadra* soviétique, la Russie a donc été contrainte de désarmer ou de placer en réserve de très nombreux navires. Entre 1991 et 2004, Moscou conserve ainsi 1 porte-avions et en désarme 4, tandis que 6 croiseurs sur 38 sont conservés, 14 destroyers sur 29, 6 frégates sur 146 et 22 bâtiments amphibies sur les 78 mis en œuvre par l'URSS en 1991[2121]. Bien que l'industrie russe hérite de la tradition des constructions navales soviétiques, sa restructuration

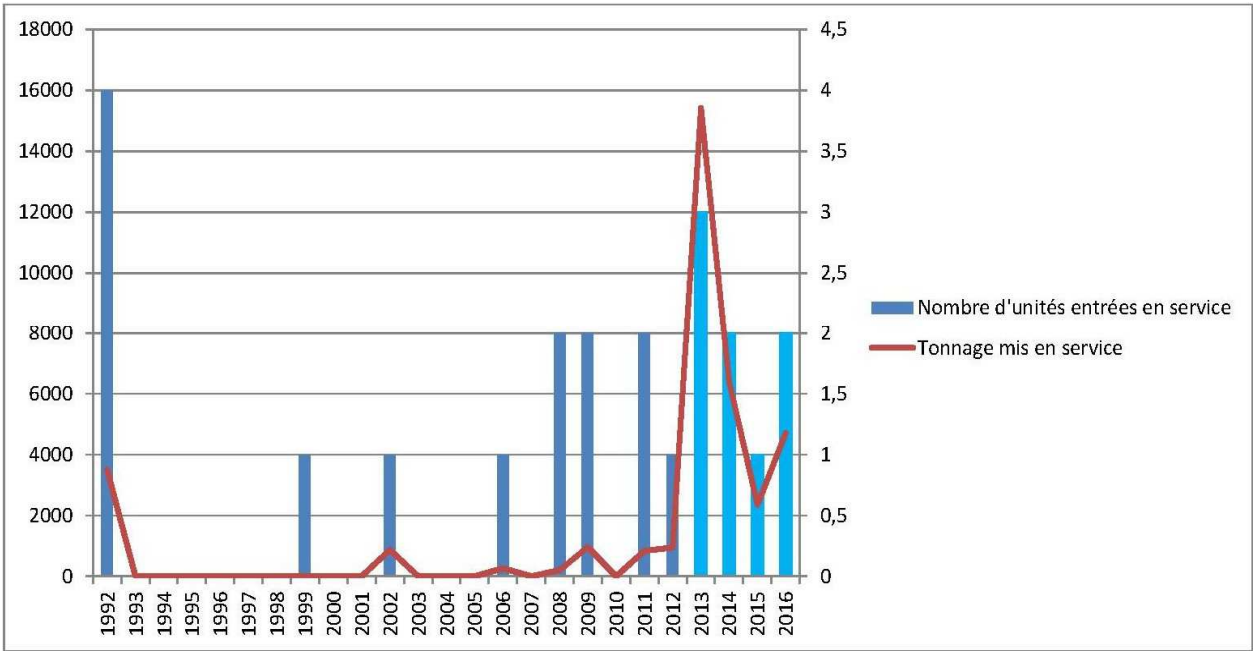
[2118] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 51.
[2119] Si l'on ne compte que les bâtiments de combat mis sur cale après la fin de l'URSS en 1991, les chantiers russes construisent un sous-marin stratégique, un sous-marin nucléaire d'attaque, un sous-marin conventionnel et une corvette. *Ibid*., pp. 50-51.
[2120] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy", *art. cit.*, p. 41 ; « La flotte de guerre russe », *RIA Novosti*, 29 juillet 2010.
[2121] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy", *art. cit.*, p. 42.

au cours des années 2000 reste néanmoins lente et difficile. En 2004, l'industrie navale représente en Russie 168 compagnies, emploie 160 000 personnes et 2 000 sous-traitants. Sa compétitivité demeure cependant très en-deçà de celle des chantiers navals asiatiques par exemple qui emploient une main d'œuvre 3 à 5 fois moins élevées pour des délais de livraison en moyenne deux fois plus rapides[2122].

En ce qui concerne la flotte russe de la mer Noire, l'âge moyen de l'ensemble des bâtiments qui la composent aujourd'hui, soit plus d'une quarantaine d'unités, est légèrement supérieur à 34 ans. Depuis 1991, la Russie a mis en service dans le bassin pontique 13 bâtiments d'un tonnage inférieur à 1 000 t : le navire de combat le plus important mis en service après 1991 est un hydroglisseur lance-missiles[2123]. Le tonnage total mis en service au sein de la flotte russe en mer Noire au cours des 20 dernières années avoisine les 6 650 t (pleine charge), ce qui correspond approximativement au tonnage mis à l'eau pour la flotte soviétique de la mer Noire pour la seule année 1983 (7 267 t en charge standard). Toutefois, sur ces 6 650 t, plus de la moitié bénéficient de l'inertie de production du tissu militaro-industriel soviétique et sont mises à l'eau en 1992. Prise en otage par le différend russo-ukrainien au sujet de son partage, la flotte de la mer Noire ne reçoit aucun investissement jusqu'aux accords de 1997 et, faute de règlement concernant son statut, elle continue de naviguer sous pavillon soviétique jusqu'à la signature de l'accord russo-ukrainien[2124]. L'effondrement de la production navale est également illustré par le type de navire mis en service au sein de la flotte au cours des 20 dernières années : le dernier bâtiment à avoir été mis en service au sein de la flotte est un remorqueur[2125].

[2122] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 52.
[2123] Hydroglisseur lance-missiles *Bora*, Projet 1239, d'un tonnage de 1 050 t (pleine charge) entré en service en 1992.
[2124] Denis Eckert, *Le monde russe*, *op. cit.*, p. 14.
[2125] Remorqueur du Projet 90600 (417 t à pleine charge).

Nombre d'unités mises en service au sein de la flotte russe de la mer Noire depuis 1991 (tonnage/année)



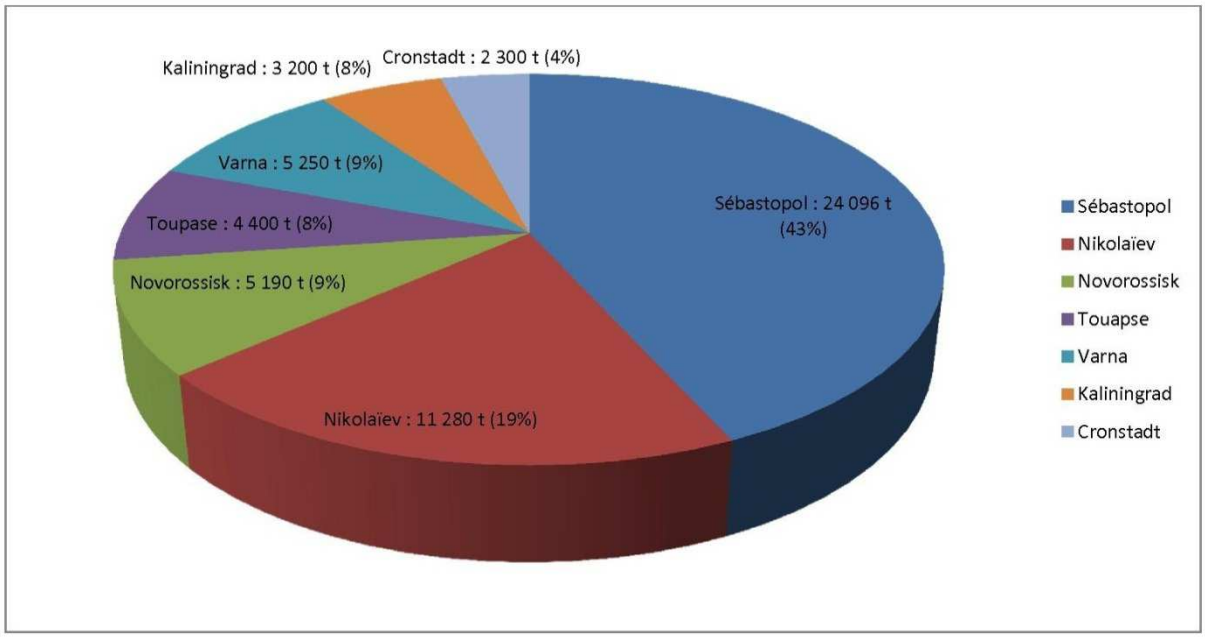
Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données disponible sur le site officiel de la flotte de la mer Noire et d'après notre veille stratégique. Pour la période 2013-2016, il s'agit de projections.

Outre le défi posé en termes de budget et de capacités de production, la modernisation de la flotte russe en mer Noire semble également se heurter à un autre obstacle : l'Ukraine. Il n'existe à ce jour aucun accord russo-ukrainien concernant le cadre juridique de la modernisation de la flotte russe de la mer Noire, et donc l'affectation de nouvelles unités plus modernes et plus performantes dans la base navale de Sébastopol. En 2000, un traité avait bien failli être signé entre les deux parties, mais Moscou avait refusé de parapher le document car Kiev avait exigé que le remplacement de chaque unité soit conditionné à son accord, et s'accomplisse selon le principe du « même type – même classe ». Plus récemment, au mois d'octobre 2011, un accord sur la modernisation de la flotte russe de la mer Noire devait être signé à l'occasion de la visite du ministre russe de la Défense Anatoli Serdioukov. La signature n'a toutefois pas eu lieu, les Russes n'acceptant pas la demande des Ukrainiens d'être impliqués dans le processus de modernisation. Au mois de novembre suivant, le Ministère ukrainien des Affaires étrangères a déclaré que le document de travail concernant l'accord bilatéral russo-ukrainien sur la modernisation de la flotte russe de la mer Noire était quasiment prêt[2126].

[2126] "Ukraine Restrains Black Sea Fleet's Military Power, Kasatonov Says", *Naval Today*, 15 mars 2012.

Bien que la flotte de la mer Noire soit vieillissante et que la majorité de ses bâtiments soient issus de projets de seconde génération, la Russie maintient néanmoins ses bâtiments dans un bon état de marche[2127]. L'essentiel de l'entretien régulier des navires est toujours assuré pour la majorité du tonnage à Sébastopol (43%), et d'une manière générale, par des chantiers navals situés en mer Noire, y compris dans des pays voisins (par exemple à Varna, en Bulgarie). Cette proximité des installations dédiées à l'entretien des navires contribue à maintenir dans un bon état de marche général les bâtiments russes.

Sites d'entretien des bâtiments russes de la flotte de la mer Noire depuis 1991 (tonnage/site)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données disponible sur le site officiel de la flotte de la mer Noire et d'après notre veille stratégique.

Si l'on opère un regroupement par aires géographiques des ports qui interviennent dans le cycle d'entretien des navires russes de la flotte de la mer Noire depuis 1991, on s'aperçoit que la part de l'aire pontique est très nettement supérieure à celle de l'aire baltique[2128] : les chantiers navals situés en mer Noire traitent ainsi près de 90% du tonnage considéré contre 10% pour ceux en mer Baltique. Comme pour l'entretien des bâtiments soviétiques, la prépondérance de la région de la mer Noire dans les opérations de maintenance des navires russes est avant tout due à l'hyperactivité d'un centre, Sébastopol, avec l'usine

[2127] Mikhaïl Barabanov (Ed.), *Russia's New Army, op. cit.*, p. 83.
[2128] L'aire pontique regroupe les ports de Sébastopol, Nikolaïev, Novorossisk, Touapse et Varna, tandis que l'aire baltique regroupe ici les ports de Kaliningrad et Cronstadt.

Sevmorzavod. A lui seul, ce port réalise près de la moitié des interventions (43%). En mer Baltique, c'est le port de Kaliningrad, avec le chantier naval Yantar (8%), qui constitue le principal pôle d'entretien de la flotte de la mer Noire. Par rapport à 1991, la part de l'aire baltique dans l'entretien des bâtiments russes issus du bassin pontique a donc progressé, en passant de 7% à 12%.

***

Des cinq flottes et flottilles que récupère la Russie en 1991, la flotte de la mer Noire est probablement celle qui subit le plus fortement les contrecoups de l'implosion de l'URSS. Elle est implantée au sein de l'espace maritime post soviétique qui connaît la plus forte recomposition géopolitique au cours des années 1990 et 2000[2129]. Mais surtout, conséquence de l'indépendance de l'Ukraine, la Crimée se retrouve après 1991 à l'étranger, et Moscou voit s'éloigner non seulement un territoire qui historiquement lui est cher, mais également sa plus importante interface pontique. Jusqu'aux accords russo-ukrainiens de 1997, les relations entre Kiev et Moscou sont sous-tendues par le triangle de tensions « Flotte de la mer Noire – Sébastopol – Crimée », dans la mesure où les autorités russes acceptent très mal l'indépendance de l'Ukraine et la perte de la Crimée. Le cas du partage de l'ex-flotte soviétique de la mer Noire est singulier : il s'agit pour deux Etats en paix de se partager une flotte de guerre. Les obstacles à la résolution du partage et la perte des infrastructures navales criméennes manquent de compromettre sérieusement le sort de la flotte au cours de la première moitié des années 1990. Cependant, si les accords de 1997 ouvrent la voie à une normalisation des relations entre Russes et Ukrainiens en apportant un cadre aux nouvelles relations entre les deux Etats, la flotte de la mer Noire a très mal survécu aux années 1990. Au-delà du différend russo-ukrainien, elle est particulièrement affectée par le déchirement du tissu industriel et du schéma naval pontique ex-soviétique. En outre, la profonde crise économique que traverse la Russie contraint Moscou à se replier sur son arsenal nucléaire afin de garantir sa sécurité, ce qui se traduit par une priorité donnée aux flottes du Nord et du Pacifique qui sont les deux seules formations navales à disposer de capacités nucléaires.

Au cours des années 1990, la Russie subit l'avancée de l'influence occidentale sur son flanc méridional. L'émergence d'un nouvel environnement sécuritaire en mer Noire après

[2129] Voir le II de cette présente partie.

l'effondrement de l'URSS a en effet posé à Moscou de nouveaux défis qu'il nous faut à présent évoquer.

II. Les défis externes : les intérêts sécuritaires russes dans le bassin pontique après 1991

A défaut d'avoir pu en faire une mer intérieure, la Russie avait fait de la mer Noire dès la fin du XVIIIe siècle un « lac russe » en exerçant son hégémonie politico-militaire sur l'espace pontique. Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, l'Union soviétique s'y érige en dictateur spatial, et la mer Noire devient dès la fin des années 1940 un « lac soviétique » où toute pénétration de navires de guerre occidental était interprétée comme potentiellement hostile[2130]. La perte du *leadership* géopolitique en mer Noire au lendemain de l'effondrement de l'URSS se traduit par l'émergence d'une série de défis d'ordre interne que Moscou doit affronter, et que nous venons d'évoquer. Cependant, la Russie doit parallèlement faire face depuis 1991 à la recomposition sécuritaire de l'espace pontique, ce qui l'oblige à reconsidérer sa place et à se repositionner stratégiquement au sein de la région mer Noire.

1) La perte du *leadership* et la mondialisation de l'espace sécuritaire pontique : reconstruire la relation à la mer Noire

"America is too distant to be dominant in this part of Eurasia but too powerful not to be engaged [2131]".

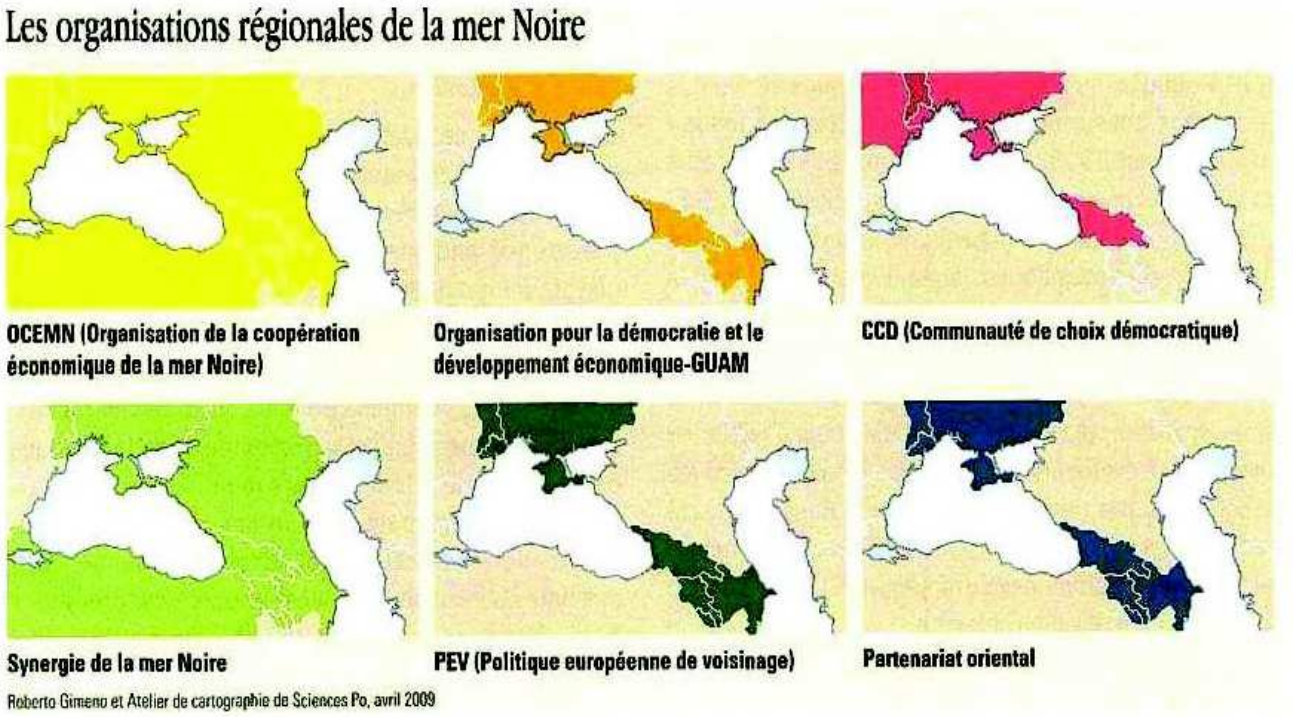
Zbigniew Brzezinski.

Au lendemain de la disparition de l'URSS, l'espace mer Noire s'ouvre à l'influence de nouveaux acteurs. La mondialisation de l'espace pontique, la perte de la majeure partie de son interface côtière et, en particulier, la perte de la Crimée, figurent parmi les principaux facteurs qui amènent Moscou à reconstruire sa relation à l'espace mer Noire, et à y reconsidérer sa position.

[2130] Citons l'incident qui implique le 12 février 1988 deux navires de l'*US Navy*, le destroyer USS *Caron*, et la frégate USS *Yorktown* au large de la Crimée. Les deux navires américains pénètrent dans la zone maritime des 12 milles revendiquée par l'URSS, provoquant ainsi l'irruption de deux bâtiments soviétiques partis à leur rencontre, et qui n'hésitent pas à percuter les navires américains tout en leur intimant l'ordre de quitter la zone. John C. Hitt, "Oceans Law and Superpower Relations: The Bumping of the Yorktown and the Caron in the Black Sea", *Virginia Journal of International Law*, n° 29/713, 1988-1989.

[2131] Zbigniew Brzezinski, *The Grand Chessboard : American Primacy and its Geostrategic Imperatives*, New-York, Basic Books, 1997, p. 148. Cité par Lada Roslycky, Sergei Konoplyov, "Geopolitical dynamics and US interests in the Black Sea region", *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 419.

Les organisations régionales en mer Noire depuis 1991



Manquent l'OTAN (voir plus bas), *BlackSeaFor*, l'OTSC et le GUAM. Source : *Questions internationales*, mai/juin 2009.

La mer Noire n'est plus en 1991 un « lac russe » comme elle le fut depuis la fin du XVIIIe siècle ; elle devient au cours des années 1990 un espace sécuritaire qui se mondialise. L'apparition d'Etats indépendants avec leurs propres aspirations contribue à capter l'intérêt d'acteurs internationaux étrangers comme l'Union européenne[2132], l'OTAN[2133] et les Etats-Unis qui s'insèrent dans l'équation sécuritaire régionale. Quelques mois seulement après la chute de l'Union soviétique, Ankara lance une initiative de coopération entre les Etats riverains du bassin pontique qui débouche sur la création, le 25 juin 1992 à Istanbul, de l'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (OCEMN)[2134]. En matière navale, une force de coopération régionale, la *task force BlackSeaFor* est créée le 2 avril 2001[2135]. La création du GUAM (acronyme de Géorgie Ukraine Azerbaïdjan Moldavie) en

[2132] L'Union européenne intègre la Roumanie et la Bulgarie en 2007.
[2133] La Grèce et la Turquie sont membres de l'Alliance depuis 1952. L'OTAN intègre en outre la Bulgarie et la Roumanie en 2004.
[2134] Onze pays participent à cette organisation lors de sa création en 1992 : l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, la Grèce, la Moldavie, la Roumanie, la Russie, la Turquie et l'Ukraine. Le 16 avril 2004, la Serbie-Monténégro devient le douzième État membre de l'OCEMN. Voir le site de l'Organisation : http://www.bsec-organization.org/Pages/homepage.aspx.
[2135] Les États suivants participent à BlackSeaFor : Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Russie, Turquie et Ukraine. Voir le site de la *task force* : http://www.blackseafor.org/english/homepage.php.

1997 illustre la volonté de certains Etats de prendre leur distance avec une Russie qu'ils perçoivent comme une menace : la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie se regroupent avec pour objectif commun de diminuer leur dépendance énergétique vis-vis du voisin russe et de parvenir à surmonter leurs difficultés intérieures suscitées par la présence de conflits gelés sur leurs territoires respectifs[2136]. L'espace mer Noire fait donc l'objet d'une réappropriation par ses Etats riverains qui, au cours de la Guerre froide, ne pouvaient guère faire valoir d'initiatives. Plutôt que de laisser ce mouvement se faire contre sa volonté, Moscou manifeste son intérêt pour ces initiatives et participe aussi bien à l'Organisation de coopération économique de la mer Noire qu'à *BlackSeaFor*. Il s'agit pour la Russie de ne pas rester en marge d'un processus global de recomposition de l'espace pontique, et donc d'y tenir son rôle afin d'y maintenir une forme d'influence, même limitée. Comme le rappelle Isabelle Facon, « *la Russie post-soviétique exprime constamment la volonté d'inscrire son développement intérieur et ses ambitions diplomatiques dans des objectifs tenant compte des nouvelles réalités internationales, déterminées par les processus de globalisation* [2137]».

Depuis la fin de la Guerre froide, la Russie refonde sa relation à la mer Noire, refondation qui reste néanmoins toujours sous-tendue par une posture défensive vis-à-vis des activités occidentales dans « l'étranger proche ». Tout en conservant du point de vue géostratégique russe son rôle de « *forteresse maritime naturelle* » comme l'écrivait le sociologue Nikolaï Danilevski en 1871[2138], Moscou a néanmoins intégré le fait que la mer Noire n'est plus cet espace où les rapports de forces et les échanges entre Etats sont confisqués par le contexte international de la Guerre froide. Désormais, la Russie y est entrée en concurrence avec d'autres acteurs, y compris des acteurs non riverains, pour le *leadership* régional. Intégration n'implique toutefois pas acceptation, et Moscou n'hésite pas à recourir à des outils d'influence et de coercition traditionnels à travers le renforcement de sa présence militaire et l'instrumentalisation de conflits gelés. Cette irruption de nouveaux acteurs en mer Noire favorise ainsi des tensions entre la Russie et ses voisins, d'autant plus que le Kremlin perçoit toute ingérence occidentale dans les affaires politiques de ses nouveaux voisins comme une menace directe contre ses intérêts et une atteinte à sa souveraineté. La tension qui caractérise régulièrement les relations entre la Russie et l'Occident au cours des années 2000

[2136] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes. Frontières, énergie, pêche et environnement*, Paris, Technip, 2008, p. 90.
[2137] Isabelle Facon, « Pesanteurs de la politique extérieure russe : les contraintes d'une quête de singularité », *Le Journal de la Paix*, « La Russie, Quinze ans après l'URSS », n° 491, février 2006, pp. 11-17.
[2138] Nikolaï Danilevski, *Rossia i Evropa*, *op. cit.*, pp. 380-381.

s'exprime particulièrement en mer Noire à travers les questions criméenne et géorgienne, deux sujets sur lesquels les intérêts russes et occidentaux s'entrechoquent.

Pour les Etats-Unis comme pour l'OTAN et l'Europe, la région de la mer Noire représente un corridor d'accès stratégique qui relie la Méditerranée à l'Asie centrale via l'espace caspien[2139]. Depuis 1991, ces acteurs occidentaux modifient l'équation sécuritaire pontique en investissant les champs militaire, politique et énergétique de la région.

Le principal acteur qui contribue à la redéfinition des enjeux sécuritaires pontiques est les Etats-Unis. Dès 1991, ils entament une puissante politique de lobbying auprès des capitales de l'ex-bloc soviétique afin de les pousser à adhérer à l'OTAN. Les premiers résultats ne se font guère attendre : entre 1991 et 1994, la Pologne, la Hongrie, la République tchèque, la Slovaquie, la Bulgarie et la Roumanie déposent des demandes d'adhésion au Membership Action Plan[2140]. C'est toutefois sous le second mandat de l'administration Clinton (1996-2000) que la région mer Noire est définie comme une zone de transit pour les ressources énergétiques d'un espace qui relève désormais des intérêts stratégiques de Washington : la mer Caspienne[2141]. La région du Sud Caucase et l'Asie centrale font ainsi l'objet d'une politique d'investissements de la part des Etats-Unis, politique sous-tendue par la *Silk Road Strategy*, mise en place dès la fin des années 1990 et votée par le Congrès américain à l'été 1999. La *Silk Road Strategy* prévoit que les Etats-Unis contribuent à l'indépendance économique et politique des Etats de ces deux régions[2142]. L'intérêt de Washington pour l'espace pontique s'accroît davantage après les attentats du 11 septembre 2001. La mer Noire représente désormais non seulement un corridor vers les réserves énergétiques de la mer Caspienne, mais également une fenêtre vers l'Asie centrale et l'Afghanistan où les troupes américaines et les contingents de l'OTAN s'engagent bientôt. L'accroissement de la présence militaire et navale américaine en mer Noire soulève la question du respect par Washington de la Convention de Montreux (1936) dans la mesure où les Etats-Unis n'en sont pas signataires. Toutefois, jusqu'à aujourd'hui, la Convention a toujours été respectés par les Etats-Unis, ce qui a évité à la Turquie de se retrouver dans une

[2139] Lada Roslycky, Sergei Konoplyov, "Geopolitical dynamics and US interests in the Black Sea region", *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 428.
[2140] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, pp. 54-55.
[2141] Nous nous intéresserons plus loin aux aspects énergétiques : Vsevolod Samokhavlov, « La géopolitique de la région de la mer Noire : enjeux majeurs et acteurs dominants », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 70.
[2142] Voir le site officiel du Congrès américain concernant le *Silk Roas Strategy Act* : http://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152

posture délicate, en tant que garante de l'application du texte[2143]. Aussi, à partir de la fin des années 1990, l'influence américaine pénètre davantage la région de la mer Noire avec un triple objectif : poursuivre le refoulement de l'influence russe, protéger et étendre les intérêts énergétiques américains et créer un corridor d'accès à l'Asie centrale et au Moyen-Orient pour y projeter des forces[2144]. Pour l'ancien ministre russe des Affaires étrangères Evgueni Primakov, le processus d'élargissement de l'OTAN en direction des frontières de la Russie n'est cependant pas tant destiné à confiner la Russie, qu'à l'affaiblir davantage[2145].

L'Union européenne investit également la scène pontique dès le milieu des années 1990 en concluant des accords d'association avec la Roumanie et la Bulgarie, ainsi que des Accords de partenariat et de coopération (APC) avec la majorité des Etats de la région[2146]. Ce sont principalement les intérêts économiques et politiques, à travers le processus de démocratisation de l'ex-espace soviétique, qui motivent l'insertion de Bruxelles dans l'espace pontique. Toutefois, si aujourd'hui l'Union européenne est impliquée géographiquement dans l'espace mer Noire, il n'en demeure pas moins qu'elle présente un déficit stratégique en matière de politique pontique[2147]. A travers les fonds distribués par son programme TACIS (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States), Bruxelles entend favoriser dès le début des années 1990 la transition démocratique au sein de l'espace post soviétique. Au cours des années 2000, l'Union européenne a déployé ses activités au-delà de l'aire formée par ses pays membres, particulièrement dans la région de la mer Noire et en Transcaucasie. Tandis que les Etats-Unis lancent sous la première administration Bush « The Wider Black Sea Strategy », les Européens, suite à l'intégration de la Bulgarie et de la Roumanie au printemps 2007, lancent le programme *Black Sea Synergy* qui regroupe sept Etats riverains de la zone[2148].

[2143] Tolga Bilener, « La mer Noire, un enjeu maritime », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 103

[2144] Stéphane Delory, « Stabilisation et déstabilisation de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 294.

[2145] Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique, op. cit.*, p. 149.

[2146] Vsevolod Samokhavlov, « La géopolitique de la région de la mer Noire : enjeux majeurs et acteurs dominants », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 61.

[2147] Thomas Gomart, « L'Union européenne et la mer Noire », *Occasional Paper*, Nato Defense College, n° 11, décembre 2005, p. 13.

[2148] Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Moldavie, Russie, Turquie et Ukraine. Notons la présence de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan et de la Moldavie qui, bien que n'étant pas des Etats « baignés » par la mer Noire, sont néanmoins directement intégrés dans le programme européen. Le rôle de ces Etats dans les questions de sécurité régionale ainsi que dans la dynamique économique et politique de la région est donc confirmé par l'existence de ce programme. La Bulgarie et la Roumanie ne font pas partie de Black Sea Synergy car ils bénéficient déjà du soutien de l'UE en tant que membres de l'Union. Voir le portail officiel de l'Europe: http://ec.europa.eu/external_relations/blacksea/index_en.htm

Manifestation de l'intérêt grandissant de l'Europe occidentale pour le devenir de la zone de la mer Noire, ce programme est centré autour de cinq objectifs principaux : promouvoir la transition vers la démocratie libérale, encourager la stabilité et promouvoir le développement de la région, servir de cadre à des projets d'intérêts communs aux Etats membres, favoriser la coordination entre les Etats impliqués dans des défis communs et enfin, servir à l'établissement d'un climat de confiance nécessaire à la résolution des conflits gelés de la région (Transnistrie, Abkhazie, Ossétie du Sud, Haut-Karabagh). *Black Sea Synergy* se présente donc comme un instrument de coopération et de dialogue, activement mis en œuvre par l'Union européenne[2149]. Le Caucase a en effet acquis une double importance aux yeux des Européens dans la mesure où Bruxelles y voit des Etats partenaires ayant à terme vocation à intégrer l'Union européenne. Ainsi, le 7 mai 2009, une Déclaration commune a été adoptée lors du sommet pour le Partenariat oriental de Prague entre les représentants de l'Union européenne[2150] et les chefs d'Etat et de gouvernement de la Biélorussie, l'Ukraine, la Moldavie, la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan. Les différents représentants ont alors lancé le partenariat oriental entre l'UE et les Etats représentés dans le but de densifier les liens déjà existant en créant « *les conditions nécessaires pour accélérer l'établissement d'une association politique et un approfondissement de l'intégration économique entre l'Union européenne et les pays partenaires intéressés* [2151] ». Cette déclaration s'inscrit dans la continuité du document d'orientation de la Politique européenne de voisinage (PEV) qui préconisait dès 2004 d'élargir à la Géorgie, l'Azerbaïdjan et l'Arménie la politique de voisinage de l'Union[2152]. Cependant, le facteur russe demeure structurant dans les relations que l'Union européenne entend tisser avec les Etats pontiques, et si l'élargissement de l'Union n'a pas été critiqué par Moscou, il a néanmoins alimenté les tensions grandissantes entre Russes et Occidentaux. Le fait que l'élargissement de l'Union européenne à la Roumanie et à la Bulgarie se soit déroulé de façon concomitante à l'intégration dans l'OTAN

[2149] L'UE a ainsi investi en 2007, lors de la première année du programme, près de 837 millions d'euros dans les sept pays concernés par le programme à travers l'ENPI (European Neighbourhood Partnership Instruments) et l'IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance) destinés aux Etats étant candidats (Turquie notamment) ou potentiellement candidats à l'entrée dans l'UE (soit les autres membres du programme, à l'exception de la Russie qui n'est pas candidate à l'entrée dans l'UE). La Turquie est le premier bénéficiaire de cette assistance avec une aide de plus de 497 millions d'euros. Voir p. 6 et annexe II du *Report on the first year of implementation of the Black Sea Synergy* disponible sur le portail officiel de l'Europe : http://ec.europa.eu/external_relations/blacksea/index_en.htm

[2150] Il s'agissait de Mirek Topolanek, président du gouvernement tchèque et alors président du Conseil européen, Javier Solana, Haut Représentant pour la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) et secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, et Jose Manuel Barroso, président de la Commission européenne.

[2151] « Déclaration commune adoptée lors du sommet du Partenariat oriental de Prague, 7 mai 2009 », page 6.

[2152] « Communication de la Commission. Politique européenne de voisinage. Document d'orientation », 12 mai 2004, p. 7.

de ces deux Etats a accentué le manque de clarté dans la démarche des Occidentaux vis-à-vis des fondements de leur politique d'expansion et dans leurs relations avec Moscou. La Russie a interprété ces agissements non seulement comme une ingérence dans son ancienne sphère d'influence, mais également comme une manifestation supplémentaire du double-discours de l'Occident qui ne tient pas les engagements pourtant donnés par James Baker à Mikhaïl Gorbatchev au mois de février 1990. L'élargissement de l'OTAN à l'ex-RDA était échangé contre l'engagement fait à la Russie qu'aucune « *structure militaire logistique de l'OTAN ne serait installée dans la zone de l'ex-pacte de Varsovie, au-delà des frontières de l'OTAN dans sa configuration d'alors* [2153]».

La mer Noire, un espace sécuritaire qui s'internationalise : l'extension de l'OTAN

Source : Stratfor, 2008.

[2153] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p. 122.

L'extension de l'OTAN a coïncidé pendant une décennie avec le refoulement de l'influence russe de l'ex-Empire soviétique[2154]. Lorsque la Roumanie et la Bulgarie adhèrent à l'Alliance en 2004, elles s'intègrent pleinement au programme américain « The Wider Black Sea Strategy ». Pour Washington, il s'agit à partir de 2004 de combler un vide sécuritaire auquel les Occidentaux n'ont semble-t-il pas assez fait attention depuis 1991, et de faire de la région de la mer Noire une priorité[2155]. L'objectif est, comme le précise l'analyste Stéphane Delory, « *de favoriser la création de zones facilitant le déploiement de troupes vers l'Asie et le Moyen-Orient, d'éliminer les relais d'influence de la Russie, de créer des corridors énergétiques permettant la sortie de la production pétrolière américaine en Caspienne* [2156]». « The Wider Black Sea Strategy » est donc intrinsèquement liée au concept de Grand Moyen Orient développé par la première administration Bush, dans la mesure où la mer Noire devient une passerelle entre l'Europe et le Moyen-Orient où les Etats-Unis interviennent militairement contre l'Irak en 2003[2157]. Dès lors, l'influence américaine en mer Noire s'accroît et l'espace pontique est en passe de devenir un « lac otanien ».

Suite aux révolutions des couleurs intervenues en Géorgie en novembre 2003 (Révolutions des roses) puis en Ukraine en novembre 2004 (Révolution orange), ces deux ex-républiques soviétiques manifestent des ambitions de rapprochements avec l'Occident en souhaitant notamment intégrer l'OTAN et l'UE. Ces révolutions, encouragées par les Etats-Unis et l'UE, s'inscrivent dans la dynamique de pénétration de l'influence euro-atlantique au sein de l'espace pontique impulsée par Washington dès le début des années 1990. Dès 1997, Evgueni Primakov signifie au secrétaire d'Etat américain Madeleine Albright, que Moscou n'acceptera pas une intégration dans l'OTAN des ex-républiques soviétiques[2158]. Le nouveau président ukrainien Viktor Iouchtchenko rompt cependant avec les atermoiements de son prédécesseur concernant le rapprochement avec l'Occident, et fait de l'intégration de l'Ukraine dans l'Alliance atlantique, dans l'UE et à l'OMC les pivots de sa politique étrangère. Dès le mois de février 2005, un plan d'action UE-Ukraine est signé tandis que la délivrance de visas aux ressortissants ukrainiens est facilitée dès le mois d'octobre 2006 par la signature d'une série d'accords entre Bruxelles et Kiev. En ce qui concerne le rapprochement

[2154] Stéphane Delory, Stéphane Delory, « Stabilisation et déstabilisation de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 319.
[2155] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p. 81.
[2156] Stéphane Delory, Stéphane Delory, « Stabilisation et déstabilisation de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 321.
[2157] Thomas Gomart, « L'Union européenne et la mer Noire », *art. cit*., p. 6.
[2158] Catherine Durandin, *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p. 70.

avec l'OTAN, un dialogue intensifié est lancé au mois d'avril 2005, et la légitimité de l'aspiration de l'Ukraine à intégrer l'Alliance est reconnue[2159]. Enfin, dès 2008, Viktor Iouchtchenko annonce que non seulement il n'entend pas renouveler le bail de la flotte russe à Sébastopol, mais qu'il souhaite ouvrir des négociations avec Moscou pour parvenir à son départ anticipé, soit avant 2017. En effet, l'adhésion de l'Ukraine à l'OTAN achoppe notamment sur la présence de l'armée russe et sur le stationnement de la flotte de la mer Noire en Crimée. Dès 2008, l'analyste américain Stephen Larrabee affirmait que la prolongation du bail de la Marine russe à Sébastopol compromettrait, voire tuerait, toute ambition d'adhésion de Kiev à l'Alliance[2160]. La flotte russe de la mer Noire a donc rempli depuis 2003, lors du sommet de l'OTAN à Bucarest en 2008, et à travers les accords de Kharkov en 2010, une mission de dissuasion en annulant toute perspective d'entrée de l'Ukraine dans l'OTAN à brève échéance, voire à moyen terme si l'accord russo-ukrainien de 2010 reste en effet en vigueur jusqu'en 2042.

Pour Vladimir Poutine, l'entrée de l'Ukraine dans l'Alliance atlantique aurait relevé de la provocation, et sur le plan stratégique, aurait constitué un sérieux revers pour le Russie qui verrait des bases militaires et navales occidentales s'ouvrir à ses portes, et sur des territoires qu'elle estime historiquement siens. En outre, l'intégration de l'Ukraine dans l'OTAN impliquerait que la Crimée et le franchissement du détroit de Kertch soit placés sous contrôle de l'Alliance. Le désenclavement des régions méridionales russes de Krasnodar et de Rostov-sur-le-Don serait ainsi compromis et l'influence russe dans la région un peu plus encore confinée[2161].

Suite à l'élargissement de l'OTAN en 2004, ce sont désormais trois des six Etats riverains de la mer Noire qui appartiennent à l'Alliance atlantique, tandis que deux autres, l'Ukraine et la Géorgie, négocient dès la moitié des années 2000 leur adhésion à l'OTAN et que Washington ouvre des bases militaires en Bulgarie et en Roumanie (voir la carte ci-dessus)[2162]. Par ailleurs, les transformations politiques intervenues en Ukraine et en Géorgie

---

[2159] Ioulia Shukan, « Ukraine : les principaux enjeux de la vie politique depuis la Révolution orange », *Les Études du CERI*, n° 134, avril 2007, p. 33.

[2160] "*An extension of the accord, however, could complicate — and probably kill — Ukraine's prospects for NATO membership. Many NATO members would be reluctant to support Ukrainian membership if the Russian Fleet is stationed on a semipermanent basis in Ukraine*", *F. Stephen Larabee, "NATO and the Black Sea Security*", p. 284, *in* Daniel Hamilton, Gerhard Mangott (éd.), *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*, Washington DC, Center for Transatlantic Relations, The Johns Hopkins University/Austrian Institute for International Affairs, 2008.

[2161] Cyrille Gloaguen, « L'Ukraine entre Est et Ouest. Les limites de grilles de lecture héritées de la guerre froide », *art. cit.*, p. 128.

[2162] Tolga Bilener, « La mer Noire, un enjeu maritime », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 103.

suite aux révolutions des couleurs sont également perçues par la Kremlin comme une menace directe pour la pérennité du pouvoir centralisé russe[2163]. La rivalité qui s'ouvre entre Moscou et Kiev entre 2004 et 2010 se traduit notamment par la mise en œuvre par le Kremlin d'une diplomatie économique avec des moyens de pression énergétiques. En revanche, à l'égard de la Géorgie, la Russie fait preuve de moins de diplomatie, et la rivalité entre Moscou et Tbilissi semble avoir trouvé une forme de dénouement dans la guerre d'août 2008. Le président géorgien Mikhaïl Saakachvili porté au pouvoir par la révolution des roses de novembre 2003 avait fait de l'adhésion à l'OTAN et de la reconquête de la pleine souveraineté de Tbilissi sur l'Abkhazie et l'Ossétie du Sud les pivots de sa politique extérieure. Le processus qui mène à la guerre des cinq jours d'août 2008 est progressif : depuis l'assistance occidentale pour former l'armée géorgienne, jusqu'à l'ajournement de l'adhésion de la Géorgie à l'OTAN lors du sommet de Bucarest en 2008[2164]. Pour Vladimir Poutine, la démonstration est faite que le flanc méridional russe, celui qui court des Carpates jusqu'à la mer Caspienne, demeure celui où stratégiquement la Russie est la plus fragile. L'espace mer Noire est devenu, depuis 1991, la porte d'entrée de l'influence occidentale dans le « proche étranger » russe. Des révolutions des couleurs à l'accroissement de la présence militaire de l'OTAN, l'activité occidentale revêt des formes multiples qui s'inscrivent toutes, selon le Kremlin, dans une dynamique de déstabilisation et d'affaiblissement de la Russie[2165].

Avec la Turquie, la Russie a clairement manifesté son opposition à l'accroissement de la présence navale des Etats-Unis et de l'OTAN en mer Noire, et surtout à l'implantation permanente de leur présence[2166]. Ainsi, en 2006, Moscou et Ankara se sont formellement opposées à l'expansion de l'opération *Active Endeavour* à la mer Noire[2167]. Moscou a avancé l'argument que les pays riverains étaient pleinement aptes à assurer la sécurité régionale tandis qu'Ankara a mis en avant les difficultés à mettre en œuvre la Convention de Montreux si Active *Endeavour* était étendue à la mer Noire[2168]. La même année, la nomination de Viktor

[2163] Vsevolod Samokhavlov, « La géopolitique de la région de la mer Noire : enjeux majeurs et acteurs dominants », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 63.
[2164] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.*, pp. 276-279.
[2165] *Ibid*., p. 95.
[2166] Nadia Alexandrovna-Arbatove, « Les problèmes de sécurité dans la région mer Noire : une perspective russe », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres, op. cit.*, p. 394.
[2167] L'opération *Active Endeavour* a été lancée au mois d'octobre 2001 par l'OTAN et constitue le volet méditerranéen de la lutte contre le terrorisme international lancé par les pays occidentaux au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. Elle a pour objectif la surveillance et la sécurisation des grandes routes maritimes, et trouve comme fondement juridique l'article 5 du traité de l'Atlantique Nord.
[2168] Lada Roslycky, Sergei Konoplyov, "Geopolitical dynamics and US interests in the Black Sea region" et Nadia Alexandrovna-Arbatova, « Les problèmes de sécurité dans la région mer Noire : une perspective russe » *in*

Ianoukovitch au poste de premier ministre ukrainien décrispe les relations entre Kiev et Moscou : Viktor Ianoukovitch annonce au mois de septembre 2006, lors d'une visite à Bruxelles, que l'Ukraine n'est en effet pas prête à rejoindre l'OTAN, ce qui a pour effet de suspendre l'adhésion de Kiev au Membership Action Plan[2169]. L'Alliance atlantique n'a jusqu'à présent pas pu faire de la mer Noire un « lac otanien », ce qui s'explique par des raisons internes à l'Alliance, comme la réticence de certains de ses membres, dont Paris et Berlin, à pousser la Russie dans ses derniers retranchements. Les relations entre l'OTAN et Moscou, et l'incapacité de l'Alliance à absorber de nouveaux Etats riverains, jouent également un rôle dans la posture pontique otanienne dont le pilier demeure aujourd'hui encore la Turquie[2170].

La dislocation de l'URSS en 1991 a permis l'émergence d'un autre acteur en mer Noire, riverain celui-là : la Turquie. Avant d'être le pivot du volet pontique de la politique américaine de confinement de l'influence soviétique, la Turquie avait été le pilier de la géopolitique allemande dans l'espace balkano-caucaso-pontique[2171]. L'effondrement de l'Union soviétique fait d'abord craindre à Ankara la perte de sa rente stratégique qui repose sur son statut de maître des Détroits : le réchauffement des relations entre Occidentaux et Russes s'est historiquement souvent réalisé au détriment des intérêts turcs[2172]. Le vide géopolitique laissé par la disparition de l'URSS ouvre un espace stratégique dont Ankara s'empare rapidement, dès 1992, en lançant l'Organistation de coopération économique de la mer Noire. L'initiative turque illustre, d'une manière plus générale, le revirement diplomatique de la Turquie qui, dès 1991, fait de l'espace mer Noire une priorité de sa géopolitique[2173]. Certains observateurs ont cru déceler dans la politique extérieure mise en œuvre par Ankara depuis 1991 une tentative de recomposer un espace d'influence néo-ottoman. Toutefois, si la géopolitique turque a considérablement évolué au lendemain de l'implosion de l'URSS, elle s'inscrit dans un contexte historico-géographique bien différent de celui dans lequel évoluait l'Empire ottoman.

La signature le 25 mai 1992 d'un traité sur les principes des relations entre la République de Turquie et la Fédération de Russie n'empêche pas que les relations entre

---

Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 394 et p. 429.

[2169] Arnaud Dubien, « La Russie et l'espace post soviétique : le legs de Vladimir Poutine », *art. cit.*, p. 35.

[2170] Volodymyr Dubovyk, "NATO's Role in the Wider Black Sea Area", *PONARS Eurasia Policy Memo*, n° 11, August 2008, pp. 2-4.

[2171] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op.cit.*, p. 67.

[2172] Didier Billon, « Une nouvelle politique extérieure de la Turquie…vous avez dit nouvelle ? », *Policy Paper*, septembre 2010, p. 6.

[2173] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, pp. 71-72.

Ankara et Moscou soient tendues au cours des années 1990 à cause de dossiers tels que la Bosnie, le Kosovo et la Tchétchénie. L'éclatement de la Yougoslavie qui suit celui de l'URSS, a en effet également ouvert l'espace balkanique à l'influence turque qui y joue, comme dans le Caucase et jusqu'en Asie centrale, la carte religieuse afin d'y construire son influence. L'apparition de cinq républiques musulmanes disposant de populations turcophones (Kazakhstan, Turkménistan, Ouzbékistan, Kirghizstan, Azerbaïdjan) constitue l'un des pivots de la politique extérieure turque dans « l'étranger proche » russe[2174]. Pour Ankara, la Transcaucasie revêt une dimension stratégique dans la mesure où elle devient le corridor d'accès aux nouveaux Etats indépendants d'Asie centrale, et au cœur de cet espace turcophone, l'Azerbaïdjan joue un rôle clef puisqu'il s'agit du seul Etat turcophone disposant d'une frontière avec la Turquie[2175]. Ankara investit également la scène stratégique balkanique en jouant la carte religieuse et culturelle (Bosnie, Albanie, Kosovo) afin d'asseoir son influence dans une région liée au passé ottoman[2176].

Les années 2000, et l'arrivée de Vladimir Poutine au pouvoir, inaugurent un rapprochement entre les deux Etats qui repose non seulement sur des intérêts économiques communs, mais également sur l'opposition à l'ingérence occidentale dans un espace pontique qu'Ankara et Moscou voient comme leur. Les relations économiques entre les deux Etats se développent considérablement au cours des années 1990, avec des échanges commerciaux dont la valeur se situe en moyenne entre $10 et 12 milliards jusqu'à la crise de 1998[2177]. Dès le début des années 2000, elles s'intensifient encore grâce au développement d'un important volet énergétique qui représente la plus importante part du commerce bilatéral[2178]. Toutefois, c'est à partir de 2003 et du refus turc de participer à la guerre d'Irak lancée par le président américain Bush que les relations entre la Russie et la Turquie connaissent un nouveau tournant. Le réchauffement diplomatique se concrétise par la signature le 6 décembre 2004, lors de la visite de Vladimir Poutine à Ankara, d'une « Déclaration conjointe sur l'amitié profonde et le partenariat multidimensionnel »[2179]. Russes et Turcs partagent la même méfiance vis-à-vis des révolutions des couleurs qui se déroulent dès 2003 en Géorgie, puis en

[2174] Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *Note de la FRS*, n° 8, 2010, p. 2.
[2175] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, pp. 73-75.
[2176] Didier Billon, « Une nouvelle politique extérieure de la Turquie…vous avez dit nouvelle ? », *art. cit.*, p. 8.
[2177] Robert O. Freedman, "Putin and the Middle East", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 6, n° 2, June 2002, p. 8.
[2178] Fiona Hill, Omer Taspinar, « La Russie et la Turquie au Caucase : se rapprocher pour préserver le statu quo », *Russie.Nei.Visions*, n° 8, janvier 2006, p. 6. Sur la question énergétique, voir plus loin le point consacré aux tensions dans l'espace pontique.
[2179] Il s'agit alors de la première visite d'un chef d'Etat russe en Turquie depuis trente-deux ans. Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *art. cit.*, pp. 1-2.

2004 en Ukraine, puis encore en 2005 au Kirghizstan (Révolution des tulipes). Vue d'Ankara, la politique américaine de soutien à l'autodétermination des peuples est en effet susceptible d'alimenter le mouvement séparatiste kurde. Cette méfiance à l'égard des activités occidentales se double également d'une frustration respective envers les Etats-Unis et l'Europe : la Turquie voit s'éloigner les perspectives d'adhésion à l'Union européenne, alors que Chypre y fait son entrée dès 2004, tandis que Moscou assiste à l'extension de l'OTAN sur ses marges. Russes et Turcs s'accordent ainsi dès la première moitié des années 2000 à contenir, sinon limiter, l'accroissement de l'influence occidentale dans la région de la mer Noire[2180]. Au-delà du théâtre pontique, l'entente russo-turque repose plus généralement sur une vision commune d'un monde multipolaire, et le refus de l'unilatéralisme qui caractérise la politique étrangère américaine sous l'administration Bush[2181]. Enfin, autre manifestation d'une volonté commune de contenir l'accroissement de l'influence occidentale en mer Noire : la préservation en l'état de la Convention de Montreux. Moscou et Ankara s'accordent pour ne pas renégocier le texte car toute tentative de redéfinition des règles de circulation à travers les Détroits et en mer Noire fournirait inévitablement une opportunité supplémentaire aux Occidentaux de s'ingérer dans une des clefs de la sécurité régionale[2182].

Les relations russo-turques trouvent néanmoins leurs limites dans le Caucase car pour Moscou, cette région fait partie de sa sphère d'influence tandis que pour Ankara, il s'agit d'un espace où son influence peut encore s'accroître. Même si au cours de la décennie 1990 la pénétration de l'influence turque y est demeurée somme toute limitée, Ankara a développé de solides relations avec Bakou. En outre, le partenariat entre la Turquie et la Russie achoppe également sur le contentieux turco-arménien et sur les questions tchétchènes et géorgiennes[2183]. Toutefois, malgré le conflit russo-géorgien d'août 2008, Ankara envisage en 2010 d'exclure la Russie de la liste des pays considérés comme représentant une menace pour sa sécurité. Le nouveau projet de sécurité nationale turque met au contraire l'accent sur la dimension économique du partenariat russo-turc, et sur une vision commune de la stabilité dans le Caucase[2184]. Enfin, le projet de déploiement d'éléments du bouclier anti-missile américain en mer Noire constitue également une épreuve pour les relations entre les deux pays. Les Etats-Unis, qui se sont officiellement retirés du traité Anti-Ballistic Missile (ABM) le 13 juin 2002, envisagent d'implanter en mer Noire des éléments du bouclier anti missile

[2180] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.*, pp. 224-228.
[2181] Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *art. cit.*, p. 2.
[2182] Interview de Thierry de Montbrial, *Questions internationales*, mai/juin 2009, pp. 4-5.
[2183] Fiona Hill, Omer Taspinar, « La Russie et la Turquie au Caucase : se rapprocher pour préserver le statu quo », p.11 ; Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *art. cit.*, pp. 6-9.
[2184] « Ankara cesse de considérer la Russie comme une menace », *RIA Novosti*, 23 août 2010.

destiné à préserver l'Europe et les Etats-Unis d'une éventuelle attaque iranienne[2185]. Ce bouclier serait constitué d'éléments maritimes déployés en mer Noire à travers le système Aegis tandis que le radar d'alerte serait déployé en Anatolie et que la Roumanie accueillerait également des éléments de détection[2186]. Moscou, qui a systématiquement manifesté son opposition au déploiement unilatéral d'un système ABM occidental sur ses frontières, s'est également déclarée contre le volet pontique du système américain[2187]. Cette prise de position repose sur le fait que les Russes estiment non seulement encore subir les décisions de Washington en matière de sécurité internationale, mais également que ce bouclier est dirigé contre le potentiel nucléaire russe[2188]. Néanmoins, au terme des années 2000 qui ont vu l'OTAN accroître considérablement son activité sur les marges pontiques russes, la doctrine militaire de la Fédération de Russie considère désormais l'Alliance atlantique comme un danger pour la sécurité du pays, et non plus comme une menace, ce qui signifie que Moscou estime disposer des moyens nécessaires pour le cas échéant faire face à une pression accrue de l'OTAN[2189].

La disparition de l'URSS et du *leadership* géopolitique soviétique crée un vide stratégique en mer Noire. La Russie est amenée à repenser et reconstruire sa relation à l'espace pontique dès 1991, en tenant compte de l'irruption de nouveaux acteurs dans l'espace mer Noire. Au plan régional, la Russie doit désormais raisonner en termes de relations bilatérales, et parmi elles, le partenariat entre Ankara et Moscou constitue l'un des axes sécuritaires forts de l'espace mer Noire. Cette internationalisation de la région mer Noire crée des tensions entre Moscou et les Etats riverains d'une part, et entre la Russie et l'Occident d'autre part. La crispation de Moscou à l'égard des capitales de son « étranger proche », particulièrement vive dans le bassin pontique, trouve son explication dans la perte d'une importante part de son interface pontique en 1991, perte qui a profondément entamé l'influence russe et accru son isolement dans la région.

[2185] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, *op. cit.*, p. 135.
[2186] Plamen Pantev, "The US/NATO ABM Defense Shield in the Black Sea Region", International Relations and Security Network (ISN), 8 December 2011 (http://www.isn.ethz.ch/isn/Security-Watch/Articles/Detail/?ots783=4888caa0-b3db-1461-98b9-e20e7b9c13d4&lng=en&id=134779).
[2187] Thomas Gomart, « Russie : Obama à l'épreuve de l'héritage Bush », *Russie.Nei.Visions*, n° 39, avril 2009, p. 18.
[2188] Laure Delcour, « Les points de crispation de la politique étrangère russe », *Note de l'Iris*, février 2008, pp. 6-7.
[2189] Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *art. cit.*, p. 4.

2) L'espace pontique, une zone sous tensions

"*Too weak to regain dominance over the region or to exclude others from it,* [Russia] *is nevertheless too close and too strong to be excluded from any effective rgional analysis*[2190]".

L'espace sécuritaire de la mer Noire après 1991

NB : il convient de lire « Abkhazie » et non « Adjarie » sur l'un des trois conflits séparatistes.

La mondialisation de l'espace pontique après 1991 a eu pour principale conséquence l'irruption de deux nouvelles catégories d'acteurs : les Etats riverains nouvellement indépendants qui s'emparent de leur rôle sur la scène régionale, quitte à y « faire jouer la

[2190] Lada Roslycky, Sergei Konoplyov, "Geopolitical dynamics and US interests in the Black Sea region", *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 418.

concurrence » en y introduisant une seconde catégorie d'acteurs, les puissances non riveraines. Ces Etats, la Roumanie, la Bulgarie, la Géorgie et d'une certaine manière, l'Ukraine, adoptent ainsi la posture que l'Empire ottoman avait adoptée à la fin du XVIIIe siècle, lorsque, ne pouvant seul faire face à la poussée de l'Empire russe, il introduisit les puissances françaises et britanniques dans les rapports de forces pontiques, laissant ainsi la diplomatie européenne s'emparer de la question de la mer Noire tout au long du XIXe siècle. L'Union européenne, l'OTAN et les Etats-Unis, par leurs activités respectives, pondèrent l'équilibre régional d'une manière que Moscou juge défavorable à ses intérêts propres. Ces acteurs nouveaux arrivent au début des années 1990 sur un théâtre passablement tourmenté. Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001 sa valeur stratégique s'accroît encore, et la région de la mer Noire devient un nouveau nœud sécuritaire euro-atlantique[2191]. Tandis que l'OTAN y voit un corridor d'accès vers l'Asie centrale et l'Afghanistan, les Etats-Unis souhaitent en faire un couloir pour accéder aux richesses énergétiques de la Caspienne. Au cours de la seconde moitié des années 2000, et à la faveur des tensions grandissantes entre Washington et Téhéran, l'espace mer Noire contribue également à l'encerclement de l'Iran. La recomposition de l'espace pontique post soviétique est jonchée de zone de tensions et de conflits gelés au sein desquels la Russie tient systématiquement un rôle dont elle se sert pour contrebalancer l'accroissement de l'influence occidentale.

Le facteur russe demeure de fait l'une des clefs dans la grille de lecture de la géopolitique pontique. L'éclatement de l'URSS a en effet frustré la Russie d'une grande partie de son littoral pontique historique sur la mer Noire, accru son sentiment d'isolement ainsi que favorisé la perte d'influence de Moscou sur son flanc méridional.

a) L'amenuisement de la « fenêtre sur la Méditerranée » : la perte de la Crimée et de Sébastopol, source de la frustration géostratégique russe

Au lendemain de la disparition de l'URSS, le Kremlin doit réapprendre à pratiquer les relations avec ses anciens Etats satellites, cet espace qui depuis porte le nom d' « étranger proche ». Comme le rappelle Hélène Carrère d'Encausse, l'existence nationale de l'Ukraine n'a jamais été pleinement acceptée en Russie, ce qui conditionne les relations que Moscou doit construire avec Kiev dès 1991[2192]. La séparation avec l'Ukraine est d'autant plus douloureuse qu'à travers l'indépendance de Kiev, Moscou voit s'éloigner des territoires qui

[2191] Svante Cornell, Anna Jonsson, Niklas Nilsson, Per Häggström, *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*, Uppsala, Johns Hopkins University, Uppsala University, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2006, p. 6.
[2192] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes, op. cit.*, p. 125.

lui étaient historiquement rattachés depuis le milieu du XVIIe siècle. Rappelons que depuis le IXe siècle, l'histoire ukrainienne et l'histoire russe se fondent l'une sur l'autre dans la mesure où la principauté de Kiev, la *Rouss' kiévienne*, est considérée comme le berceau de la Russie[2193]. En mer Noire, ce réapprentissage revêt une dimension particulièrement traumatique pour Moscou qui, à travers l'indépendance de l'Ukraine, perd la majeure partie de son interface côtière pontique, et avec elle, la domination géopolitique qu'elle exerçait sur cet espace depuis plus de deux siècles. Les autorités russes voient en effet dans l'amenuisement des ouvertures de la Russie sur la mer Noire un facteur d'isolement supplémentaire de leur pays, et une contrainte pour son rayonnement sur son flanc[2194]. Et pour cause, alors que l'URSS disposait en mer Noire d'un peu plus de 1 600 kilomètres de côtes, la Russie après 1991, ne conserve que 400 kilomètres, entre la presqu'île de Taman et la ville côtière de Sotchi[2195].

L'Ukraine a en effet conservé les plus importantes infrastructures navales ex-soviétiques (Nikolaïev, Odessa, Kherson, Sébastopol) ainsi que la plus grande partie du littoral et du plateau continental de l'URSS en mer Noire. L'indépendance de Kiev a également favorisé le désenclavement de la mer d'Azov, qui était une mer intérieure russe depuis 1783 et l'annexion de la Crimée à l'Empire, et donc divisé le Détroit de Kertch. Historiquement, l'Ukraine constitue le volet méridional de la « fenêtre sur l'Ouest » voulue par Pierre le Grand. En 2002 encore, l'ambassadeur russe au Conseil Russie-OTAN, Viktor Tchernomyrdine, déclare que la Russie avait besoin d'une Ukraine forte car « *l'Ukraine est notre fenêtre sur l'Ouest* [2196]». Cette intervention illustre, plus de 10 ans après la disparition de l'URSS, toute la difficulté éprouvée par les autorités russes à envisager l'Ukraine autrement que comme une province de l'Empire. Avec l'arrivée de Viktor Iouchtchenko au pouvoir à la faveur de la Révolution orange de novembre 2004, ce complexe russe se double progressivement d'une crainte de voir Kiev adhérer à l'OTAN. Le complexe d'obsidionalité russe se ravive alors avec le spectre d'une extension de la stratégie occidentale de confinement qui s'étendrait aux côtes du bassin pontique.

La crainte de l'isolement est d'autant plus vive que le littoral que la Russie conserve en mer Noire est essentiellement montagneux car il s'agit des contreforts maritimes pontiques du Caucase. Ces côtes sont difficilement aménageables et offrent en tous les cas des sites de

[2193] Didier Roch, « Les mutations de l'armée russe: 1991-2005 », *art. cit.*, p. 50.
[2194] Isabelle Facon, *Russie, les chemins de la puissance, op. cit.*, p. 33.
[2195] Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 413.
[2196] BBC Monitoring Service, 11 avril 2002. Cité par Annie Daubenton, « Les rapports russo-ukrainiens : empire ou démocratie ? », *art. cit.*, p. 771.

mouillage restreints et beaucoup moins intéressants que ceux situés en Crimée[2197]. Les côtes russes de la mer d'Azov, qui représentent environ 572 kilomètres d'interface maritime, acquièrent donc une valeur stratégique certaine en offrant à Moscou, malgré les inconvénients géophysiques présentés par la mer d'Azov, une ouverture supplémentaire sur le bassin pontique à travers le Détroit de Kertch[2198].

Le littoral pontique soviétique à la veille de la disparition de l'URSS

[2197] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire…*, *op. cit.*, p. 37.
[2198] Pour les caractéristiques géophysiques de la mer d'Azov, voir dans la Partie I les point consacrés à Kertch, Azov et Taganrog.

Le littoral pontique russe aujourd'hui (en rouge)

En orange, le littoral historiquement russe, et aujourd'hui ukrainien.

L'amenuisement de l'interface côtière russe en mer Noire s'est traduit également pour Moscou par la perte des principales infrastructures portuaires et navales pontiques. Sur les 26 ports et bases navales dont disposait l'URSS en mer Noire au moment de sa disparition, 19 se retrouvent en Ukraine, 4 demeurent en Russie et 3 passent sous juridiction géorgienne (dont Batoumi et Poti)[2199]. La perte de la Crimée, où étaient localisées les principales installations de la flotte soviétique de la mer Noire, constitue aujourd'hui encore le principal défi pour Moscou dans la résolution de son équation navale pontique. Enfin, le sentiment d'isolement russe a été accru par les modifications que la Turquie a introduites unilatéralement en 1994 concernant la régulation du transport maritime à travers les Détroits, en dépit de la Convention de Montreux (1936). Ces modifications, qui ont vu l'introduction des règles

[2199] Nadiya Kravets, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia*, *op. cit.*, p. 121.

nationales turques, ont été le prélude à des tentatives d'Ankara de restreindre la circulation des tankers russes dans la zone des Détroits[2200].

La flotte de la mer Noire n'est désormais plus la principale puissance navale pontique, et sa concurrente directe est la flotte turque.

Comparatifs des principaux bâtiments de combat des marines russe et turque en mer Noire (2012)

	Flotte de la mer Noire			**Flotte turque**		
	Unité	Type	Tonnage	Unité	Type	Tonnage
Croiseurs lance-missiles	1	Projet 1164	11 280 t	0	-	0
Grands navires de lutte ASM	2	Projet 1134B Projet 61M	13 100 t	0	-	0
Frégates	2	Projet 1135	6 400 t	16	Classe *Perry* Meko 200 Track II Meko 200 Track I	58 400 t
Navires amphibies	7	Projet 775 Projet 1171	29 950 t	5	Classe Osmangazi Classe Sarucabey Classe Ertugrul	20 600 t
Sous-marins	1	Projet 877V	2 300 t	14	Type 209 1400 Mod Type 209 1400 Type 209 1200	18 400 t
Total	**13**		**63 030 t**	**35**		**97 400 t**

Tableau réalisé par nos soins à partir de la base de données disponible sur le site officiel de la flotte de la mer Noire ; Turkishnavy.net ; Combat Fleets of the World, cat. "Turkish Navy".
Le tonnage indiqué est à pleine charge pour les bâtiments de surface et nous avons retenu le déplacement en surface pour les submersibles. Ce tableau prend en compte les principales unités de combats, et n'intègre donc pas les corvettes, corvettes lance-missiles, les patrouilleurs, les unités auxiliaires ni celles des garde-côtes.

Toutefois, les navires turcs, même si ils disposent d'une totale liberté de manœuvre à travers les Détroits, doivent néanmoins se répartir sur les théâtres pontique et méditerranéen, et protéger les quelque 7 200 km de côtes de la Turquie. La Russie est donc concurrencée au niveau naval dans la mesure où elle perd le *leadership* pontique dont elle disposait en ce

[2200] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy", *art. cit.*, p. 43.

domaine depuis près de deux siècles malgré quelques parenthèses historiques[2201]. La perte de ce *leadership* ne repose pas seulement sur le vieillissement et la diminution de la voilure de l'outil naval russe comme nous l'avons évoqué auparavant, mais également sur la perte des infrastructures navales criméennes.

L'interface maritime que la Russie conserve en mer Noire ne possède aucun port pouvant remplacer les fonctions assurées par ceux de Nikolaïev (chantiers navals) et Sébastopol (base navale et infrastructures d'entretien) devenus ukrainiens en 1991. Nous avons mis en évidence dans la première et seconde parties le fait que la Russie, puis l'URSS, avaient toutes deux pensé leur schéma naval pontique selon une logique régionale. Par ailleurs, plus de la moitié des côtes méridionales russes sont situées en mer d'Azov, ce qui oblige les navires russes à emprunter le détroit de Kertch qui fait aujourd'hui l'objet d'un litige juridique entre Kiev et Moscou. Les négociations entre les deux parties au sujet de la délimitation de leurs frontières maritimes ont commencé dès 1996. Tandis que Moscou souhaiterait faire de la mer d'Azov une mer intérieure commune à la Russie et à l'Ukraine, Kiev de son côté, qui contrôle la navigation à travers le Détroit de Kertch, temporise afin de ne pas ouvrir un débat juridique à l'issue duquel elle serait désavantagée[2202]. Derrière la question du régime juridique de la mer d'Azov se trouve en fait celle du partage des ressources énergétiques de la mer Caspienne, soit environ 120 gisements de pétrole et de gaz qui représentent 150 à 200 millions de tonnes d'hydrocarbures[2203]. Les deux parties revendiquent également leur souveraineté sur l'île de Touzla qui se trouve au centre du détroit de Kertch et en contrôle le franchissement. Pour Kiev, qui maîtrise actuellement la partie navigable du détroit de Kercth (8 mètres de profondeur), les taxes de passage représentent annuellement près de $15 millions de revenus. Au mois d'octobre 2003, les Russes entament la construction d'un barrage qui s'apparente en fait plus à une digue, afin de relier l'île à la presqu'île russe de Taman. La Russie et l'Ukraine parviennent finalement au mois de décembre 2003 à un accord qui fait plus office de *statu quo*. Par une déclaration commune, elles décident que les eaux du bassin Azov-Kertch seraient assimilées à des eaux intérieures,

[2201] Au lendemain de la Guerre de Crimée notamment : la mer Noire est neutralisée et la Russie perd le droit d'y entretenir une flotte de guerre, droit qu'elle recouvre par la Convention de Londres de 1871. Durant la guerre civile (1917-1923), les activités navales franco-britanniques dans le bassin pontique surpassent largement celles de l'embryon de la flotte soviétique. Enfin, au cours de la Seconde guerre mondiale, la flotte soviétique est amputée de nombreuses unités, perd l'usage de l'immense majorité de ses bases, et doit se replier sur Sotchi et Touapse que les Allemands ne parviendront jamais à prendre.
[2202] Cyrille Gloaguen, « L'Ukraine entre Est et Ouest. Les limites de grilles de lecture héritées de la guerre froide », *art. cit.*, p. 126.
[2203] *Ibid*.

et que leurs navires civils et militaires y disposeraient d'une totale liberté de navigation[2204]. Les navires étrangers devront quant à eux obtenir l'autorisation des autorités russes et ukrainiennes pour franchir le Détroit de Kertch[2205]. La résolution du litige a pris une nouvelle tournure à l'été 2012. Vladimir Poutine et Viktor Ianoukovitch se sont rencontrés à Yalta (Crimée) et ont signé une entente préliminaire aux termes de laquelle l'île de Touzla appartiendrait à l'Ukraine tandis que la Russie se verrait confirmer son droit de passage à travers le Détroit de Kertch. Les deux parties ont toutefois convenu de reprendre les discussions au mois de septembre 2012[2206].

La mer d'Azov n'offre que peu de profondeur aux navires russes, tout au plus 10 mètres au point le plus profond, et ses eaux gèlent en hiver, ce qui la rend peu propice à l'accueil de grands bâtiments de combat. Aujourd'hui encore, et malgré la prise de conscience par Moscou qu'il est nécessaire de construire de nouvelles bases navales sur le littoral pontique russe, 70% des infrastructures de la flotte de la mer Noire sont encore situés en Crimée, y compris la composante aéronavale (Su-24 et Be-12), tandis que 12 000 soldats russes sont toujours déployés dans la péninsule[2207].

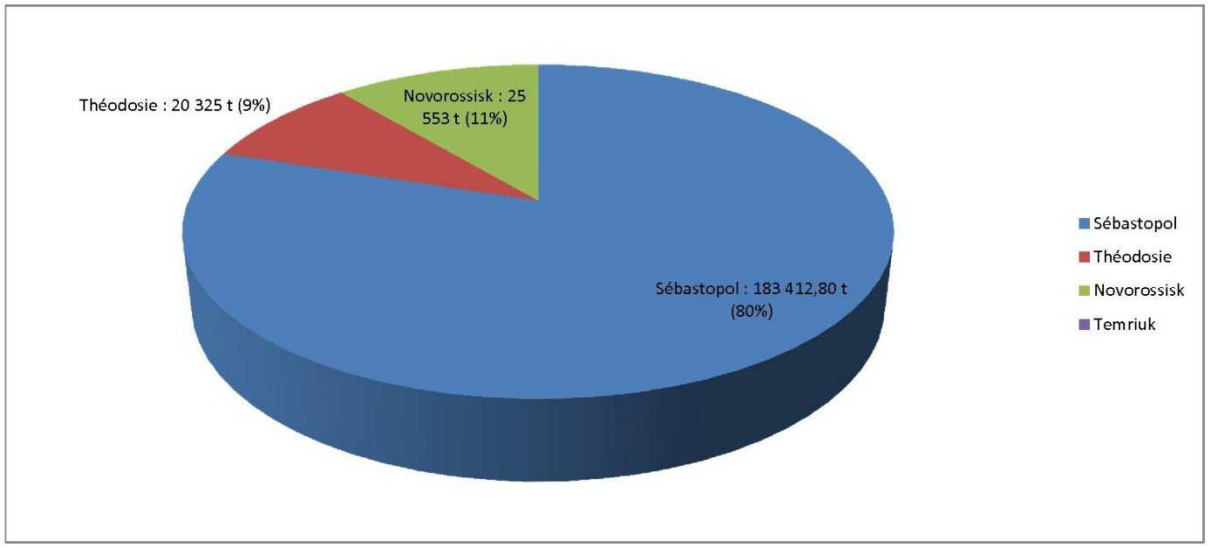
[2204] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…*, *op. cit.*, p. 91.
[2205] Cyrille Gloaguen, « L'Ukraine entre Est et Ouest. Les limites de grilles de lecture héritées de la guerre froide », *art. cit.*, p. 127.
[2206] « Frontière maritime Russie-Ukraine: l'île litigieuse de Touzla sera ukrainienne », *RIA Novosti*, 13 juillet 2012 ; « Russie-Ukraine: entretiens sur la frontière en septembre », *RIA Novosti*, 7 août 2012.
[2207] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », *art. cit.*, p. 13.

La localisation des infrastructures de la flotte de la mer Noire en Ukraine (2008)

Source : *RIA Novosti*.

En ce qui concerne les navires, Sébastopol concentre toujours l'essentiel du tonnage (80%) suivi par Théodosie (9%), ce qui signifie que près de 90% du tonnage en de la flotte russe de la mer Noire sont déployés sur le territoire ukrainien. En Russie, les ports de Novorossisk et Temriuk (kraï de Krasnodar) accueillent les 11% restants.

Principaux port de déploiement de la flotte de la mer Noire en 2012 (tonne/port)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données disponible sur le site officiel de la flotte de la mer Noire et d'après notre veille stratégique.

A Sébastopol, la problématique liée au stationnement de la Marine russe se double d'une forte dimension identitaire. La question du poids de la communauté russe en Ukraine se pose avec d'autant plus d'acuité que la langue russe est utilisée au quotidien par près de 20% des Ukrainiens qui sont d'origine russe[2208]. A Sébastopol, ce chiffre atteint 80% : sur 400 000 habitants, 320 000 sont d'origine russe, et sur les 37 écoles primaires que la ville abrite aujourd'hui, 36 dispensent leur enseignement en russe[2209]. Cette réalité démographique, qui est l'exact opposé de celle du pays, favorise d'emblée la création d'un foyer identitaire fort dès lors que la ville se retrouve ukrainienne. Ce foyer est d'autant plus actif que la ville pêche par un orgueil patriotique qui puise sa vivacité dans le glorieux passé de la ville, magnifié par l'historiographie russe et soviétique. Le premier épisode est celui, fondateur, des circonstances de la création de la ville que nous avons évoquées dans la première partie. Second épisode dans la glorieuse épopée de la ville: la guerre de Crimée de 1853-1856, qui voit la ville résister à 11 mois de siège menés par les troupes franco-anglo-sardes et ottomanes. Par ses caractéristiques, ce conflit est le premier conflit moderne : usage intensif de l'artillerie ponctué par des batailles au corps à corps meurtrières (Malakoff, Alma, Inkerman). Tolstoï, qui a personnellement combattu les troupes occidentales pour défendre la

[2208] Il convient de remarquer que près de 8 millions de Russes vivent en Ukraine pour une population globale de près de 46 millions d'habitants. Il s'agit des données du recensement de 2001. Voir Pascal Marchand, *Atlas géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, pp. 56- 58.
[2209] En Crimée, la communauté russophone représente près de 60% de la population totale. « Le drapeau russe flotte sur le port ukrainien de Sébastopol et dans le cœur de ses habitants », *Le Monde*, 8 septembre 2008.

cité catherinienne, laisse à travers les *Récits de Sébastopol*, une fresque épique et romantique de ce dramatique épisode. Troisième temps dans la construction de l'identité sébastopolitaine : la Seconde guerre mondiale, et le terrible siège que subit la ville durant 250 jours, entre les mois d'octobre 1941 et juillet 1942. Rasée à 85%, Sébastopol ressort du conflit avec le statut de ville héros de l'Union soviétique, statut qu'elle partage avec 11 autres villes d'URSS. Sa reconstruction sur le modèle d'avant-guerre implique la réhabilitation à l'identique des anciens bâtiments, ce qui participe à la conservation d'un patrimoine architectural qui transcende les époques et les régimes, et contribue à faire de Sébastopol un mythe[2210]. Plus tard, en tant que base principale de la flotte soviétique de la mer Noire, elle reçoit un statut spécial : elle ne dépend pas de la République autonome de Crimée rattachée à l'Ukraine soviétique en 1954, mais elle tombe sous l'administration directe de Moscou[2211]. La forteresse maritime de Catherine s'érige donc au fil des décennies en un symbole de l'histoire militaire russe et en 1991, c'est toute la charge émotionnelle dont la ville est porteuse qui se retrouve subitement à l'étranger, en Ukraine, suite au redécoupage de Khrouchtchev.

[2210] Kévin Limonier, « La flotte russe de la mer Noire à Sébastopol : une « forteresse impériale » au Sud ? », *art. cit.*, p. 69.
[2211] « Sébastopol, citadelle de la mer Noire », *rfi*, 16 juin 2010.

Les zones d'amarrages des bâtiments russes à Sébastopol aujourd'hui

Carte réalisée par nos soins d'après les données disponibles sur le site officiel de la flotte de la mer Noire et d'après notre veille stratégique.
Les principales unités de combat sont présentes dans la baie de la Quarantaine (la 295e division de corvettes lance-missiles appartient à la 41e brigade des corvettes lance-missiles) dans la baie du Sud (247e division autonome des sous-marins, 68e des navires de protection des eaux côtières) et dans la baie de Sébastopol (11e brigade des navires de lutte ASM, 197e brigade des navires de débarquement).

Ce photomontage illustre la complexité du redéploiement des bâtiments russes en dehors de Sébastopol : la ville entière a en effet été pensée depuis sa création il y a plus de deux siècles comme la citadelle navale russe sur les eaux méridionales. La question du stationnement de la flotte russe dans un port devenu subitement étranger en 1991 renvoie donc plus globalement à la celle de la place et de l'influence russe dans le bassin pontique, et à la manière dont la Russie entend relever les enjeux sécuritaires externes.

Ainsi, au lendemain de l'effondrement de l'URSS, l'espace sécuritaire pontique s'internationalise à travers l'irruption d'acteurs étrangers qui modifient en profondeur l'équation sécuritaire pontique. La perte d'influence de la Russie au sein de la région de la

mer Noire au cours des années 1990 et 2000 favorise la crispation du Kremlin sur les activités occidentales dans son « étranger proche » pontique. Si Moscou conserve des leviers d'influence dans la géopolitique pontique à travers les conflits gelés qui caractérisent l'échiquier sécuritaire régional dès 1991, elle doit aussi composer avec une militarisation croissante de la région mer Noire.

b) Les conflits gelés : des leviers d'influence russe dans la géopolitique pontique

Aujourd'hui, plus de vingt ans après la dislocation de l'URSS et malgré l'affaiblissement des positions russes, aucun *leadership* n'est parvenu à remplacer l'ex mainmise soviétique sur l'espace mer Noire. Les conflits gelés qui caractérisent la géopolitique pontique fournissent une explication à cette situation. Malgré sa perte d'influence, Moscou a nourri depuis 1991 les aspirations séparatistes de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud vis-à-vis de la Géorgie, de la Transnistrie vis-à-vis de la Moldavie, et a soutenu l'Arménie dans le conflit qui l'oppose à l'Azerbaïdjan au sujet du Haut-Karabagh[2212]. Ces conflits identitaires, qui font intervenir des problématiques territoriales et ethniques, avaient été étouffés par l'URSS, et ressurgissent brusquement au lendemain de la création de la CEI, en atteignant tous le stade des affrontements armés[2213]. Il convient de remarquer que l'existence de structures de coopérations régionales (CEI, *BlackSeaFor*…) n'a pu ni prévenir l'éclatement de ces conflits, ni contribuer à leur résolution. La position de Moscou au sein de chacun de ces points de tensions a constitué systématiquement un paramètre déterminant dans l'évolution du rapport de force sur le terrain ainsi que lors des négociations d'un cessez le feu.

Le Caucase apporte à la Russie une profondeur stratégique dans l'espace pontique. Lors de la Seconde guerre mondiale, les navires de la flotte soviétique, chassés d'Ukraine et de Crimée, avaient ainsi trouvé refuge dans les ports caucasiens à partir desquels ils avaient maintenu une faible activité opérationnelle. Le Caucase sert également de zone tampon entre les influences des ensembles riverains slavo-orthodoxe, turco-musulman et perse. Dominé par la Russie depuis la moitié du XIXe siècle, puis par l'URSS, le Caucase appartient, dans la pensée stratégique russe, aux espaces qui forment le glacis protecteur de l'Empire, un rempart contre l'influence des grandes puissances[2214]. Le Caucase du Sud s'est transformé depuis 1991 en espace de projection de puissance. De nouveaux acteurs riverains ou étrangers ont

[2212] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, p. 60.
[2213] Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, *op. cit.*, p. 162.
[2214] Thomas Gomart, « Quelle influence russe dans l'espace post-soviétique ? », *Le courrier des pays de l'Est*, n° 1055, mai-juin 2006, p. 5.

investi cette région en y décelant un ensemble d'intérêts : la Turquie, les Etats-Unis, l'OTAN et l'Union européenne ont, pour des raisons politiques, économiques, énergétiques et sécuritaires, cherché à développer leur influence dans le Caucase du Sud après 1991. Ces acteurs se sont néanmoins heurtés, à différents degrés, à une influence russe résiduelle qui repose sur les conflits gelés ossètes et abkhazes, ainsi que sur l'Arménie, véritable poste-avancé de Moscou dans la région. Aux termes de deux décennies d'efforts irréguliers menés par ces différents acteurs, force est de constater que, si leur influence a aujourd'hui progressé dans le Caucase par rapport à 1991, elle semble avoir atteint un plafond, une limite dont la Russie a tenu à réaffirmer avec vigueur l'existence lors du conflit russo-géorgien d'août 2008.

Sans retracer tout l'historique des quatre conflits gelés pontiques, et leur charpente ethnico-religieuse, il convient d'en rappeler rapidement les principaux enjeux. Les conflits du Haut-Karabagh (Arménie-Azerbaïdjan), d'Ossétie du Sud (Géorgie-Russie), d'Abkhazie (Géorgie-Russie) et de Transnistrie (Moldavie-Russie) ne sont pas nés des décombres de l'URSS. Il s'agit de processus de violences ethnico-religieuses qui existent déjà avant la période soviétique au cours de laquelle ils demeurent sous-jacents sans jamais exploser. L'implosion de l'Union soviétique et l'accession à l'indépendance des anciens satellites du Bloc de l'Est ravivent ces conflits. Le Haut-Karabagh, qui appartient officiellement à l'Azerbaïdjan, amorce dès 1988 un processus de sécession, et déclare son indépendance en 1991, ce qui provoque un conflit armé entre Azéris et indépendantistes soutenus par l'Arménie à laquelle ils souhaitent que leur territoire soit rattaché. Depuis 1994, un cessez le feu a été signé sous les auspices de Moscou. En Géorgie, les Ossètes demandent dès 1991 leur rattachement à la République d'Ossétie du Nord, intégrée à la Fédération de Russie, tandis que les Abkhazes demandent une égalité des droits avec la Géorgie dans le cadre d'une fédération. Devant le refus de Tbilissi d'accéder à ces demandes, un conflit armé éclate en 1992-1993, et se conclut en 1994, avec intervention des forces de maintien de la paix sous mandat de la CEI. En Transnistrie, c'est la crainte nourrie par la population russophone d'une unification entre la Roumanie et la Moldavie qui suscite la création dès 1990 d'une République soviétique socialiste moldave de Transnistrie. Après la disparition de l'URSS, cette république devient la République moldave de Transnistrie, qui, comme sa grande sœur, n'a jamais été officiellement reconnue ni par Moscou, ni par Chisinau[2215]. Le séparatisme transnistrien est en outre alimenté par la présence d'une puissante armée russe, la 14e armée,

[2215] Nadia Alexandrovna-Arbatova, « Les problèmes de sécurité dans la région mer Noire : une perspective russe » *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 397.

qui soutient dès 1990 les velléités séparatistes de Tiraspol, la capitale de la Transnistrie. Lorsque les combats entre Moldaves et les indépendantistes éclatent en 1990, les effectifs de la 14e armée s'élèvent à 10 000 hommes qui disposent de 124 chars d'assaut, 181 véhicules blindés et 12 hélicoptères de combat[2216]. Les affrontements se prolongent jusqu'en 1992 lorsqu'un cessez le feu entre en vigueur.

Plus que leur déroulement de ces conflits, c'est bien leur résolution qui est « gelée » principalement par la Russie, favorisant une forme d'instabilité maîtrisée au sein des espaces concernés. Si au départ ces conflits relèvent d'enjeux inter-ethniques qui auraient pu circonscrire leur résolution à l'initiative d'acteurs régionaux, l'internationalisation des tentatives de résolution de ces conflits prouve que le rapport de force dépasse le stricte cadre régional de la mer Noire. Selon le contexte international, Moscou attise ou apaise les aspirations sécessionnistes des quatre provinces, et compromet ainsi les ambitions euro-atlantiste de la Géorgie et de la Moldavie tout en conservant un levier de pression sur Bakou[2217]. Le Kremlin joue un rôle de tout premier plan à la fois dans le maintien de la paix et le format des négociations en vue de parvenir à un accord entre les parties. A la fois juge et partie, la position de la Russie constitue un obstacle à la résolution des conflits qui de fait se retrouvent gelés[2218]. Aujourd'hui, le règlement du conflit dans le Haut-Karabagh est arbitré par la France, les Etats-Unis et la Russie, et quinze années de négociations ont abouti en 2007 au Processus de Madrid qui stipule quatre points : retrait des Arméniens de la zone de sécurité située en territoire azéri, référendum sur le statut du Haut-Karabagh, déploiement d'un contingent de maintien de la paix et droit au retour des réfugiés. Cependant, c'est aujourd'hui le *statu quo* qui prévaut dans la mesure où il subsiste des désaccords entre les parties sur la composition des forces de maintien de la paix et sur ses zones de déploiements[2219]. En Transnistrie, le territoire séparatiste vote en septembre 2006 en faveur d'un rattachement à la Russie. Les relations se tendent entre Chisinau et Moscou suite à l'embargo russe sur les produits moldaves et les menaces émises par la Moldavie de bloquer l'adhésion de la Russie à l'Organisation mondiale du commerce[2220]. Toutefois, il s'agit peut-être là du conflit le plus

[2216] Emmanuelle Armandon, *La Crimée, entre Russie et Ukraine : un conflit qui n'a pas eu lieu (1991-2008)*, *op. cit.*, p. 155.
[2217] Thomas Gomart, « Russie : Obama à l'épreuve de l'héritage Bush », *art. cit.*, p. 11.
[2218] Svante Cornell, Anna Jonsson, Niklas Nilsson, Per Häggström, *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*, *op. cit.*, p. 45.
[2219] Gaïdz Minassian, « Conflits infra-étatiques et litiges territoriaux autour de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 283.
[2220] Laure Delcour, « Après le conflit ossète, une nouvelle donne stratégique ? », *Actualité de la Russie et de la CEI*, n° 10, septembre 2008, p. 4.

gelé de la région dans la mesure où Moscou s'assure que Tiraspol ne sollicite pas pour les négociations la formule « 5+2 » (Moldavie, Transnistrie, Russie, Ukraine, Organisation pour la coopération et la sécurité en Europe, Etats-Unis, Union européenne) avec laquelle le Kremlin éprouverait des difficultés à faire respecter ses intérêts[2221].

La Transnistrie, l'Abkhazie, l'Ossétie du Sud et le Haut-Karabagh sont soutenus par la Russie dans leurs démarches séparatistes. Moscou a instrumentalisé ces conflits pour obtenir dès 1993 l'adhésion à la CEI de la Moldavie, de la Géorgie et de l'Azerbaïdjan. Le processus qui a conduit aux quatre conflits demeure assez similaire : les provinces sécessionnistes réclament d'abord leur indépendance, puis revendiquent le rattachement soit à l'Arménie (Haut-Karabagh), soit à la Russie (Transnistrie, Abkhazie, Ossétie du Sud), sachant que dans les cas abkhaze et ossète, les provinces disposent d'une frontière commune avec la Russie[2222].

En Géorgie en revanche, la situation s'est notoirement tendue dans la mesure où Tbilissi a manifesté après 2003 sa volonté de se rapprocher de l'Occident, ce qui s'est traduit par un regain de tensions avec les républiques séparatistes. Dès 2006, le gouvernement de Mikhaïl Saakashvili opte pour une stratégie plus musclée à l'encontre de l'Abkhazie, ce qui conduit Moscou à « distribuer » des passeports, et donc la nationalité russe, aux populations ossètes et abkhazes[2223]. Si le discours du Kremlin à l'égard des autorités géorgiennes se durcit dès 2003, c'est qu'au lendemain de l'élection de Mikhaïl Saakashvili, la Géorgie commence à absorber massivement du matériel militaire occidental, inaugurant ainsi une véritable « course aux armements ». Ainsi, entre 2003 et 2007, Tbilissi devient le 11e bénéficiaire mondial des crédits militaires américains (*Foreign Military Financing*, FMF) avec une aide estimée à $52 millions. Les Etats-Unis contribuent également activement à la restructuration et la modernisation des forces armées géorgiennes à travers la mise en œuvre d'une série de programmes militaires. Le *Georgia Train and Equip Program* (GTEP) financé à hauteur de $64 millions pour 2002-2004, et le *Sustainment and Stability Operations Program* (SSOP), évalué à $90,5 millions pour la période 2005-2007, permettent à la Géorgie de mettre à niveau ses principales unités terrestres[2224]. Sur la période 2002-2007, les dépenses militaires

[2221] Thomas Gomart, « Russie : Obama à l'épreuve de l'héritage Bush », *art. cit.*, p. 12.
[2222] Gaïdz Minassian, « Conflits infra-étatiques et litiges territoriaux autour de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 283.
[2223] Thomas Gomart, « Russie : Obama à l'épreuve de l'héritage Bush », *art. cit.*, p. 12. En Abkhazie, 80% de la population obtiennent ainsi la nationalité russe. Gaïdz Minassian, « Conflits infra-étatiques et litiges territoriaux autour de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 287.
[2224] Stéphane Delory, « Stabilisation et déstabilisation de la mer Noire », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op.cit.*, pp. 304-305.

géorgiennes s'accroissent considérablement, passant de 1% à 7,5% du PIB, et cette militarisation de la Géorgie s'opère avec l'accord tacite des pays occidentaux[2225]. Les principaux fournisseurs d'armements sont les anciennes républiques soviétiques qui se sont tournées vers l'Occident depuis 1991 (Ukraine, République tchèque), mais également la Turquie ainsi que les Etats-Unis et Israël qui envoient en outre des instructeurs en Géorgie afin de former le personnel militaire géorgien à la manipulation des équipements vendus[2226].

Ce réarmement massif sur la période 2003-2007 aboutit à la guerre russo-géorgienne d'août 2008 qui voit la Russie venir en aide aux Abkhazes et aux Ossètes, et défaire en cinq jours l'armée de Mikhaïl Saakachvili. Au cours de ce conflit armé, la flotte de la mer Noire accomplit sa première mission de combat depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Le modèle opératif mis en œuvre par la Russie en mer Noire se rapproche de celui mis en œuvre par la flotte impériale russe lors de la conquête du Caucase au cours des années 1830-1840 : interdiction de tout usage des côtes et des ports et utilisation de ces zones pour des opérations amphibies. Comme au XIXe siècle, les opérations sont préparées et menées à partir d'un port-base russe sur le littoral caucasien pontique : Novorossisk. Dès le jeudi 8 août, deux grands navires de débarquement, le *César Kounikov* (Projet 775) et le *Saratov* (Projet 1171 *Tapir*), commencent à y embarquer les hommes du Groupement tactique bataillonnaire du 108e régiment parachutiste, tandis qu'à Sébastopol, le navire amiral de la flotte, le croiseur lance-missile *Moskva* (Projet 1164 *Atlant*) se prépare pour rejoindre les côtes caucasiennes[2227]. Les navires russes qui partent opérer au mois d'août 2008 le long des côtes abkhazes quittent Sébastopol au grand dam du président Iouchtchenko qui tente d'imposer en vain un décret aux termes duquel la Russie doit prévenir à l'avance les autorités ukrainiennes de tout mouvement de ses navires de guerre à partir des ports ukrainiens[2228]. Le groupe de navires russes rejoint les côtes abkhazes, en face d'Otchamtchira, le 9 août : il est composé des deux grands navires de débarquement déjà mentionnés qui embarquent en tout 600 hommes et 120 véhicules, ainsi

[2225] SIPRI: http://www.sipri.org/contents/milap/milex/mex_database1.html ; National Bank of Georgia: http://www.nbg.gov.ge/ . Cité par Luc Mampaey, « Les pyromanes du Caucase : les complicités du réarmement de la Géorgie », *Note d'analyse du Grip*, 26 septembre 2008, p. 2.

[2226] Georges Berghezan, « Après le conflit géorgien : une indispensable coopération entre la Russie et l'Occident », *Note d'analyse du Grip*, 29 septembre 2008, pp. 3-4. L'Ukraine et la République tchèque ont ainsi livré 142 vieux chars T-72. La Bulgarie et le Kazakhstan ont vendu des milliers de missiles guidés antichars alors que la Pologne a livré une centaine de systèmes antiaériens portatifs (*Manpads*). En 2006 et 2007, la Géorgie a acheté à l'Ukraine 41 116 fusils s'assaut de type Kalachnikov, plus 3 500 unités supplémentaires livrées par la Bulgarie. Washington a livré également 4 000 fusils d'assaut neufs de type M4 (Colt). Source : Registre des Nations unies sur les armes conventionnelles, cité par Luc Mampaey, « Les pyromanes du Caucase : les complicités du réarmement de la Géorgie », *art. cit.*, pp. 1-2.

[2227] Anton Lavrov, « Chronologie des opérations militaires russes et géorgiennes en août 2008 », *in* Rouslan Poukhov (dir.), *Les chars d'août*, Moscou, Centre d'Analyse des Stratégies et des Technologies, 2010, p. 60.

[2228] Laure Delcour, « Après le conflit ossète, une nouvelle donne stratégique ? », *art. cit.*, p. 4.

que de la vedette lance-missiles *Mirage* (Projet 12341), du bâtiment de lutte ASM *Souzdalets* (Projet 1124M) et de deux dragueurs de mines. La mise en place d'une zone de sécurité interdite à la navigation au large des côtes abkhazes est décrétée par la Russie dès le 9 août. Le lendemain, le 10 août, les bâtiments russes procèdent au débarquement des troupes à Otchamtchira tandis que le *Moskva* et le grand navire de lutte ASM *Smetlivi* (Projet 61M) arrivent à Novorossisk[2229]. Au cours du conflit, l'activité de la Marine géorgienne reste très limitée puisqu'elle évacue rapidement ses navires vers le port de Batoumi[2230].

La Géorgie et ses provinces séparatistes

Source : Université de Laval, Québec, (http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/Asie/georgie-terr-autonomes.htm).

La Russie, qui avait contesté la reconnaissance de l'indépendance du Kosovo par de nombreux pays occidentaux au mois de février 2008, reconnaît l'indépendance de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud au mois de septembre 2008. Jusque-là, Moscou avait défendu le

[2229] Anton Lavrov, « Chronologie des opérations militaires russes et géorgiennes en août 2008 », *art. cit.*, pp. 66-70.
[2230] Anton Lavrov, « Etat et pertes de l'armée géorgienne à la fin des hostilités », *in* Rouslan Poukhov (dir.), *Les chars d'août*, *op. cit.*, p. 113.

principe de l'intangibilité des frontières basées sur celles des ex-républiques soviétiques, avec un droit à l'autodétermination des peuples dans le cadre des frontières de l'Etat. Cette reconnaissance de l'indépendance de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud marque donc un tournant influencé par le contexte international et la reconnaissance de l'indépendance du Kosovo à laquelle s'était formellement opposée la Russie[2231].

En Géorgie, la Russie a voulu faire un exemple en envoyant un message à la communauté internationale, et aux puissances occidentales en particulier. Si la guerre avait pour objectif immédiat la protection des Ossètes et des Abkhazes détenteurs de passeports russes, et la destruction du potentiel offensif géorgien, il s'agissait également pour le Kremlin d'affirmer sa détermination à faire respecter ce qu'il considère comme sa zone d'influence. L'extension de l'OTAN au Caucase constitue une ligne rouge sur laquelle la Russie ne peut transiger, et le message concerne aussi bien les Etats-Unis que l'Ukraine. Enfin, Moscou a démontré qu'elle entendait protéger ses concitoyens habitants dans son « proche étranger », comme les concepts de politique étrangère de la Fédération de Russie le stipule clairement[2232]. Même si Moscou n'a pas distribué de passeports aux Russes de Crimée comme elle l'a fait en Abkhazie et en Ossétie, l'affirmation de son droit à protéger ses minorités et ses citoyens en dehors de ses frontières sonne alors comme un avertissement pour Kiev[2233]. Enfin, le conflit géorgien a prouvé au Kremlin l'absence de toute stratégie coordonnée du camp occidental qui ressort divisé par le dossier géorgien : alors que la Grande-Bretagne, les pays baltes et la Pologne réclament la plus forte fermeté et des sanctions à l'égard de la Russie, les Italiens, les Français et les Allemands prônent la retenue[2234].

Actuellement, la Russie prolonge son influence dans « l'étranger proche » pontique non seulement à travers le rôle qu'elle joue dans le blocage de la résolution des conflits gelés, mais également par les forces militaires pré positionnées dont elle dispose au sein de ses différents territoires. En Azerbaïdjan, le Kremlin dispose d'environ 900 militaires et de 200 spécialistes civils qui mettent en œuvre et protègent la station radar ABM de Gabala. En Arménie, la 102^{e} base militaire de Gumri, près d'Erevan, est intégrée dans le système de

---

[2231] Daniel Hamilton, Gerhard Mangott (éd.), *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*, *op. cit.*, p. 191.

[2232] On peut ainsi lire dès la première section (« Dispositions générales ») du Concept de la politique étrangère de la Fédération de Russie : « всесторонняя защита прав и законных интересов российских граждан и соотечественников, проживающих за рубежом » (« assurer une protection complète des droits et intérêts légitimes des citoyens russes et des compatriotes vivant à l'étranger »), *in* Концепция Внешени Политики Россиской Федерации (Concept de la politique étrangère de la Fédération de Russie), 15 juillet 2008 (consultable en russe sur le site officiel de la Présidence de Russie : http://kremlin.ru/acts/785).

[2233] Laure Delcour, « Après le conflit ossète, une nouvelle donne stratégique ? », *art. cit.*, pp. 4-5.

[2234] Catherine Durandin, Que veut la Russie ? », *Que veut la Russie ?*, *op. cit.*, p.129.

défense anti-aérienne de la CEI, et abrite entre 3 000 et 5 000 hommes, environ 100 chars de combat et 300 véhicules blindés. La base dispose également d'une composante aérienne avec des MiG-29 pré positionnés. Au titre de l'accord russo-arménien de 1995, la Russie jouit de la base à titre gratuit jusqu'en 2015. Enfin, en Moldavie, Moscou entretient un contingent de « forces de maintien de la paix » d'environ 2 000 hommes dont la principale mission est la protection de l'imposant dépôt d'armements de Kolbasna[2235]. Nous verrons plus loin que depuis 2008, le Kremlin a également déployé de manière permanente des forces armées en Géorgie, sur le territoire abkhaze et ossète. La Russie dispose donc, de la diplomatie énergétique jusqu'aux forces militaires pré positionnées, d'un certain nombre de leviers qui lui ont permis, depuis 1991, de limiter l'expansion de l'influence occidentale sur le pourtour de la mer Noire.

c) La mer Noire, un corridor énergétique convoité

Avant de focaliser notre réflexion sur les enjeux liés aux énergies (gaz et pétrole) et à leur acheminement via l'espace pontique, il convient brièvement d'introduire quelques notions sur ce que représentent aujourd'hui les ressources énergétiques pour un pays comme la Russie.

Comme l'affirme Evgueni Primakov, « *la Russie est un pays fabuleusement riche en ressources énergétiques, et en ce qui concerne l'extraction de pétrole et de gaz elle fait partie des leaders mondiaux*[2236] ». En 2005, la Russie devient en effet le premier producteur et le premier exportateur mondial de gaz, et elle occupe la deuxième place de producteur mondial de pétrole et devient pour cette même année le premier exportateur mondial de pétrole[2237]. Elle disposerait de 6% des réserves mondiales de pétrole, 31% de celles de gaz, et la Russie assure 10% de la production mondiale de pétrole et 22% de celle de gaz[2238]. En 2007, elle fournit à l'Europe environ 50% de son gaz et 30% de son pétrole, ce qui fait de Moscou l'un des principaux fournisseurs énergétiques du marché européen, et selon les projections, la Russie devrait fournir à l'Europe 80% de ses besoins énergétiques à l'horizon 2030[2239]. Le développement des exportations de gaz et de pétrole relève d'un enjeu vital pour la Russie,

[2235] Isabelle Facon, « La présence militaire russe à l'étranger : aujourd'hui, demain », *art. cit*., pp. 4-5 ; Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, *op. cit.*, p. 148.
[2236] *Ibid*., p. 117.
[2237] Vladimir Milov, « Russia's energy policy : 1992-2005 », *Eurasian Geographics and Economics*, n° 3, 2006, pp. 285-313. Cité par Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, pp. 38-39.
[2238] Thomas Gomart, « Politique étrangère russe : l'étrange inconstance », *art. cit*., p. 30.
[2239] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives*, *op. cit.*, p. 8.

puisqu'elles lui assurent plus de 50% des revenus fédéraux, elles comptent pour près de 70% de la valeur des exportations et alimentent intégralement les réserves de changes russes (Fonds de réserve et Fonds de bien-être national)[2240].

L'effondrement de l'URSS recompose en profondeur le réseau ex-soviétique de distribution et d'acheminement des énergies, et amène Moscou à repenser sa stratégie d'exportation. Dans la mesure où elle perd le contrôle des terminaux baltes et ukrainiens, la Russie n'assure plus au début des années 1990 qu'environ un tiers des exportations de son propre pétrole et doit s'acquitter chaque année de $600 millions de droits de passage. En ce qui concerne le gaz, l'Ukraine voit transiter sur son territoire 90% des 120 milliards de mètres cubes que Moscou exporte vers l'Europe à travers le gazoduc *droujba* (amitié)[2241]. Parmi les routes empruntées par les tankers qui évacuent le gaz et le pétrole russe, celles qui passent par la mer Noire et le Bosphore occupent une place stratégique pour Moscou : en 2008, le flux annuel y est estimé à 70 millions de tonnes de pétrole, soit 30% des exportations russes[2242]. En tant que principale source de revenus, les énergies ont permis à la Russie d'opérer dès la fin des années 1990 un redressement spectaculaire de son économie. La hausse de 400% des prix du pétrole sur la période 1992-2006 a fourni au budget fédéral russe non seulement de quoi rembourser sa dette extérieure, mais également de financer sa politique de puissance, et notamment la rénovation de ses forces armées actuellement en cours[2243]. La mer Noire représente un espace stratégique en matière énergétique. Pour la Russie, il s'agit d'une zone hautement sensible puisque 80% du gaz qu'elle exporte passent encore par l'Ukraine[2244].

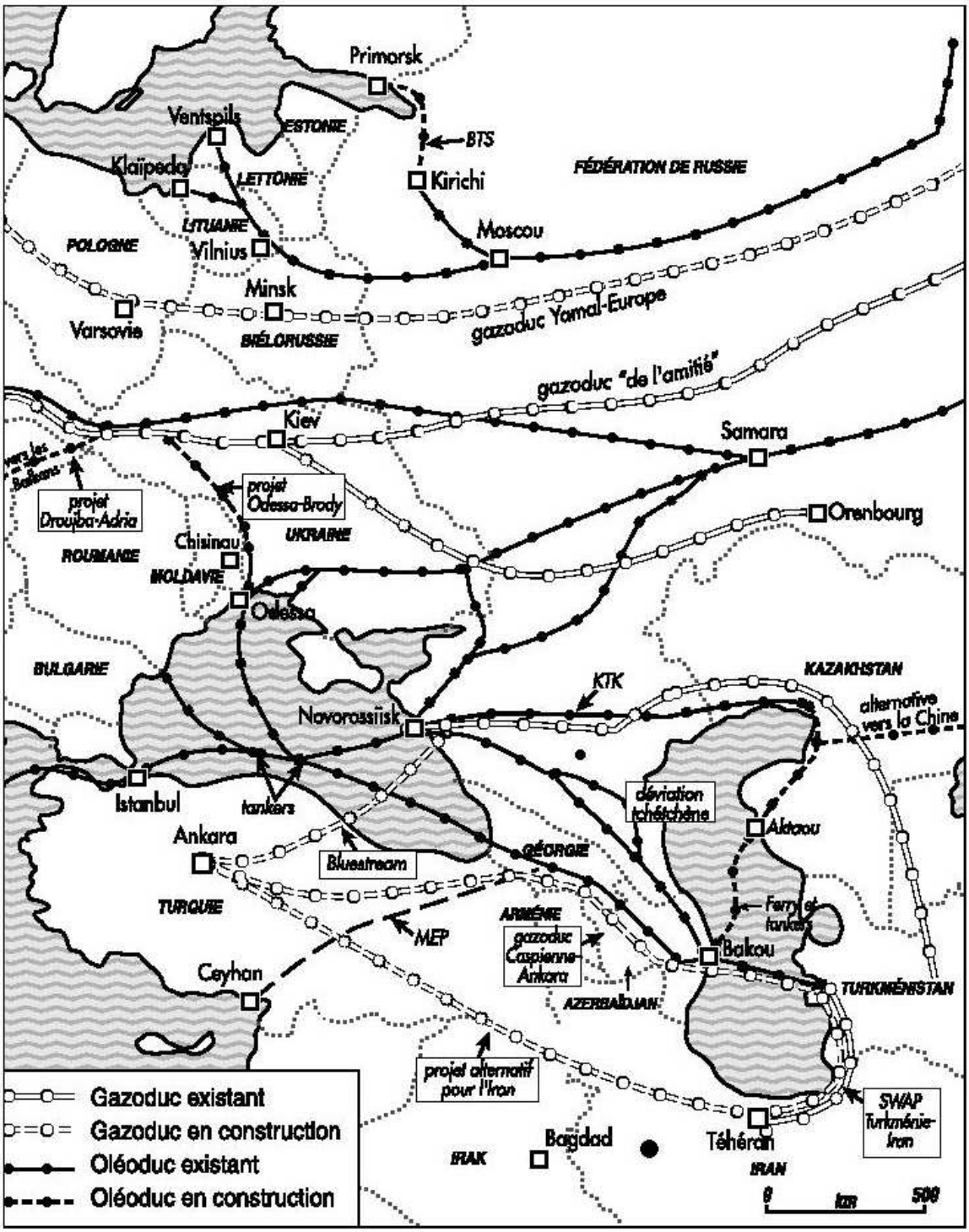
En tant que premier consommateur mondial d'énergie, les Etats-Unis ont fait de la sécurisation des voies d'approvisionnement des ressources énergétiques l'un de leurs intérêts vitaux[2245]. Au cours des années 1990, Washington entame la pénétration de l'espace transcaucasien, et les grandes compagnies énergétiques occidentales investissent également massivement la région[2246]. Dès 1997, le secrétaire américain aux nouveaux Etats indépendants affirme que la région de la mer Caspienne relève d'un enjeu stratégique vital pour les Etats-

[2240] Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, *op. cit.*, p. 118.
[2241] Jean Radvanyi « Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *Hérodote*, n° 104, 1/2002, p. 45.
[2242] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », *art. cit.*, p. 26.
[2243] Yves Zlotowski, « La singulière renaissance de l'économie russe », *art. cit.*, p. 64.
[2244] Stéphane Delory, Tetyana Boburka, « Les enjeux énergétiques en mer Noire. Paradoxes et ambiguïtés des politiques des différents acteurs », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, pp. 165-167.
[2245] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives*, *op. cit.*, p. 8.
[2246] Adrian Dellecker, « Caspian Pipeline Consortium, baromètre du climat d'investissement en Russie ? », *Russi.Nei.Visions*, n° 31, juin 2008, p. 5.

Unis qui doivent s'assurer un accès sécurisé à ses ressources qui sont estimées à 50 milliards de barils de pétrole et à 9 trillions de mètres cubes de gaz, soit environ 4,5% des réserves mondiales de gaz[2247]. Dans leur stratégie de pénétration de l'espace caspien, les Américains souhaitent s'affranchir du passage par le territoire russe, et investissent par conséquent la Transcaucasie : des Etats comme la Géorgie deviennent de fait des enjeux essentiels de la politique énergétique pontique de Washington dès le début des années 2000. A partir de 1994, l'Azerbaïdjan met en œuvre une politique d'ouverture à l'Occident en matière d'exploitation des gisements d'hydrocarbures. Au mois d'avril 1999, l'oléoduc Bakou-Soupsa, le premier oléoduc évitant complétement la Russie, se met à fonctionner. D'une longueur de 833 kilomètres, il permet l'évacuation du pétrole azéri de la mer Caspienne à travers l'Azerbaïdjan et la Géorgie, et aboutit au port géorgien de Soupsa, sur la mer Noire[2248]. De leur côté, les Russes parviennent à ouvrir dès décembre 1998 l'oléoduc Bakou-Novorossisk, mais ce dernier présente le sérieux inconvénient de passer par la Tchétchénie, ce qui conduit les autorités russes à le détourner en 2002 afin d'éviter le pillage du pétrole par la guérilla[2249].

[2247] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives, op. cit.*., p. 10.
[2248] Yasha Haddaji, « Les hydrocarbures dans le Sud-Caucase. Grandes manœuvres autour des ressources de la Caspienne », *Le Courrier des Pays de l'Est*, n° 1043, 2004/3, p. 16.
[2249] *Ibid*.

La mer Noire, un nœud énergétique stratégique



Source : Jean Radvanyi « Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *Hérodote*, n° 104, 1/2002, p. 46.

L'oléoduc Bakou-Soupsa contribue à affaiblir les positions russes, d'autant plus que les Azéris préfèrent utiliser cet axe d'évacuation plutôt que celui du Bakou-Novorossisk[2250]. L'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine à la fin des années 1990 permet à la Russie d'opérer un redressement progressif de sa place dans l'évacuation des ressources énergétiques de l'espace caspien vers la mer Noire. Le futur président russe a soutenu en 1997 une thèse à l'université de Saint-Pétersbourg dont le sujet portait sur les ressources naturelles comme facteur de développement économique où il défendait l'idée que la Russie devait exploiter ses ressources énergétiques afin de se développer[2251]. Le 17 novembre 1999, le chantier du Caspian Pipeline Consortium (CPC) est lancé avec la bénédiction des autorités russes et kazakhes. L'oléoduc, qui relie le port kazakh de Tenghiz au terminal pétrolier russe de Novorossisk, commence à fonctionner au mois de novembre 2001[2252]. La capacité du CPC est de 28 millions de tonnes de brut, ultérieurement portée à 67 millions de tonnes, et son ouverture fait passer la capacité de Novorossisk à 40 millions de tonnes[2253]. En matière de gaz, Gazprom lance dès 1999 le chantier de *Blue Stream*, un gazoduc sous-marin qui relie dès le mois de décembre 2002 le port russe de Touapse au port turc de Samsun, sur la mer Noire[2254].

Le développement des terminaux pétroliers pontiques russes (Novorossisk) et géorgiens (Supsa), fait émerger un nouvel obstacle commun aux Russes et aux Occidentaux : le franchissement des Détroits. Leur traversée de nuit est interdite par les Turcs qui en outre les ont fermés aux tankers d'un tonnage supérieur à 150 000 tonnes[2255]. Le Bosphore voit passer annuellement entre 55 et 60 millions de tonnes pour un plafond estimé à 80-85 millions de tonnes au maximum. Les autorités turques ont manifesté dès 1994 leur volonté de voir diminuer le trafic des tankers à travers les Détroits, en modifiant unilatéralement le régime de la Convention de Montreux en la matière, et en appliquant désormais une législation nationale[2256]. Dès lors, l'un des objectifs recherchés à la fois par les Occidentaux et par les

[2250] Jean Radvanyi « Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *art. cit.*, p. 48.
[2251] Thomas Gomart, « Politique étrangère russe : l'étrange inconstance », *art. cit.*, p. 30.
[2252] Adrian Dellecker, « Caspian Pipeline Consortium, baromètre du climat d'investissement en Russie? », *art. cit.*, pp. 8-10.
[2253] Jean Radvanyi « Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *art. cit.*, p. 49.
[2254] La construction de ce gazoduc a été réalisée par la compagnie italienne ENI. Il s'agit du premier gazoduc sous-marin en mer Noire. Denis Eckert, *Le monde russe*, *op. cit.*, p. 83.
[2255] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 58.
[2256] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy", *art. cit.*, p. 43. En 1997-1998, Ankara durcit encore les règles de transit. Jean Radvanyi « Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *art. cit.*, p. 49.

Russes est l'évacuation des hydrocarbures et du gaz de la Caspienne par d'autres routes que celles qui passent par les Détroits.

Les Etats-Unis appuient la construction d'un oléoduc qui relie Bakou au port turc de Ceyhan, sur la Méditerranée : le projet porte le nom de BTC (Bakou-Tbilissi-Ceyhan), et présente l'avantage de contourner le territoire russe et les détroits en aboutissant à un terminal pétrolier méditerranéen. Ouvert à l'été 2006, cet oléoduc s'apparente à un projet politique qui s'inscrit lui-même au sein du concept stratégique de *Wider Black Sea Area* défini par la première administration Bush. Grâce au BTC, Washington cherche à briser le monopole russe sur le transport des ressources énergétiques tout en poursuivant la mise en œuvre de confinement de l'influence russe[2257]. Bien que surdimensionné au regard des capacités de production azéries, il n'en demeure pas moins que le BTC a attiré de grandes compagnies occidentales[2258]. Pour ce qui est du gaz, l'UE, qui cherche également à s'affranchir de la dépendance énergétique russe, soutient avec Washington le développement du projet *Nabucco*. Il s'agit d'un gazoduc de 3 300 kilomètres qui doit permettre l'évacuation du gaz azéri en contournant la Russie, puisqu'il passe par la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie et l'Autriche[2259]. Ce tuyau vient se connecter sur le gazoduc BTE (Bakou-Tbilissi-Erzeroum) qui suit sensiblement le même tracé que le BTC, mais s'arrête plus haut, dans la ville anatolienne turque d'Erzeroum. Ces projets illustrent la volonté des Européens, très dépendants du gaz russe comme nous l'avons vu, de diversifier leurs approvisionnements tout en s'affranchissant des contraintes liés aux guerres du gaz russo-ukrainiennes qui scandent les années 2000.

Malgré la multiplication des projets occidentaux visant à contourner le territoire russe, Moscou est parvenu à renforcer ses positions dans la région au cours des années 2000. La Russie fournit notamment 60% de son gaz à la Turquie grâce à *Blue Stream*, tandis que près de 30% du pétrole kazakh transite par Novorossisk[2260]. La Turquie achète du pétrole à la Russie depuis 1986, et du gaz depuis 1987, et depuis cette période, le volet énergétique des relations russo-turque ne cesse de se densifier : alors qu'elle achetait pour $9 millions de gaz

[2257] Stéphane Delory, Tetyana Boburka, « Les enjeux énergétiques en mer Noire. Paradoxes et ambiguïtés des politiques des différents acteurs », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 168.
[2258] Citons entre autre BP, Eni et Total. Yasha Haddaji, « Les hydrocarbures dans le Sud-Caucase. Grandes manœuvres autour des ressources de la Caspienne », *art. cit.*, pp. 17-18.
[2259] Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, *op. cit.*, p. 131.
[2260] Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *art. cit.*, p. 5 ; R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives*, *op. cit.*., p. 11.

russe, en 1995, elle en achète pour $522 millions[2261]. En 2009, Ankara a rejoint le projet de gazoduc géant russe *South Stream*, qui doit relier le port de Touapse à Brindisi, en passant sous la mer Noire, puis par la Bulgarie, la Macédoine et l'Albanie, avant de plonger dans le détroit d'Otrante. Ce projet, donc le coût s'élève à $24 milliards, doit concurrencer le projet européen *Nabucco*[2262]. Ce dernier projet a en outre été considérablement affaibli par la signature au mois de mai 2007 d'un mémorandum entre la Russie, le Kazakhstan et le Turkménistan portant non seulement sur la rénovation des infrastructures énergétiques soviétiques, mais surtout sur la construction d'un nouveau gazoduc Sud-Nord sur la rive orientale de la mer Caspienne[2263].

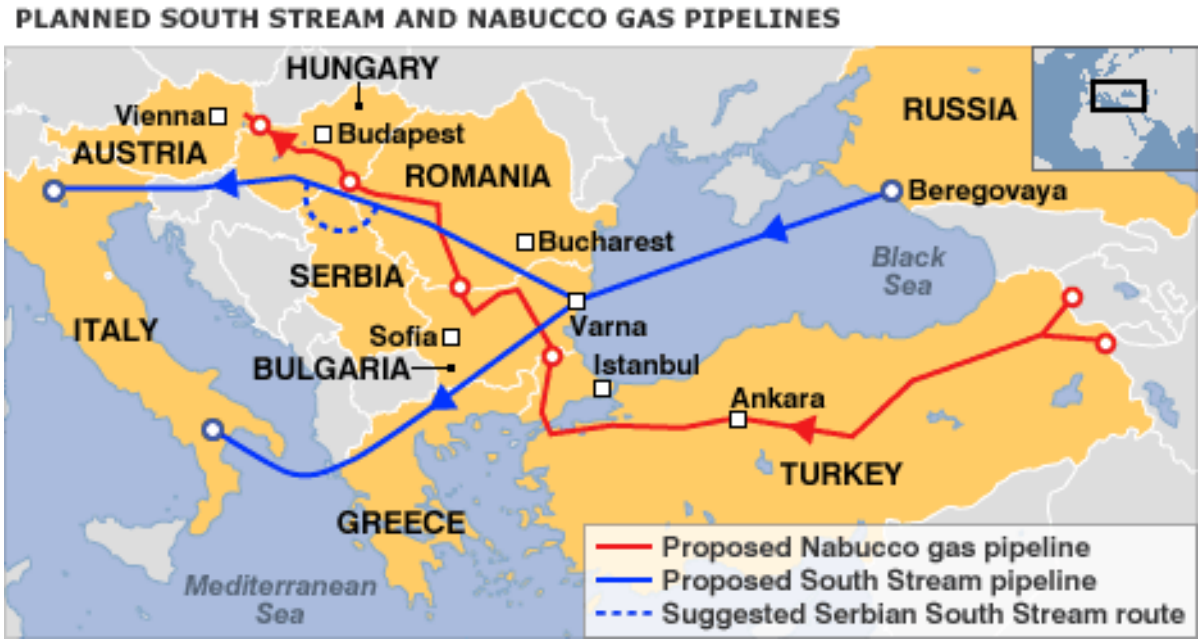
L'espace pontique s'est érigé au cours des années 1990 en une zone de compétition énergétique au sein de laquelle les différents acteurs ont tenté de mettre en œuvre des stratégies variées. Les intérêts des Etats-Unis dans l'espace mer Noire et en Transcaucasie reposent dès le début des années 1990 sur les enjeux énergétiques : en 1993 et 1994, de grandes compagnies américaines signent des contrats avec les gouvernements kazakhs et azéris. Ainsi, tout en s'implantant dans l'ancien pré carré de Moscou, les Américains s'ouvrent une nouvelle source d'approvisionnement qui doit leur permettre à terme de diminuer leur dépendance énergétique vis-à-vis des monarchies pétrolières du Golfe[2264]. Washington formule puis met en œuvre dès 1999 sa *Silk Road Strategy* dans l'espace mer Noire afin d'y garantir ses intérêts géostratégique et géoéconomique[2265]. Comme nous l'avons vu, les Etats-Unis envisagent dès le début des années 2000 la région de la mer Noire et la Transcaucasie sous un angle stratégique large. Le déclenchement de la guerre contre le terrorisme international après les attentats du 11 septembre renforce en effet le potentiel stratégique pontique pour Washington qui place dès 2003 la région au cœur d'une vaste stratégie de puissance avec sa *Wider Black Sea Strategy*. L'espace mer Noire se trouve en effet à proximité immédiate de « l'arc des crises » défini par Zbigniew Brzezinski comme le territoire compris entre la zone afghano-pakistanaise et Israël, en passant par l'Irak[2266]. Pour Washington, c'est dans ce vaste espace que la guerre contre le terrorisme islamiste doit être

[2261] Elisabeth Sieca –Kozlolowski, Alexandre Toumarkine, *Géopolitique de la mer Noire, Turquie et pays de l'ex-URSS*, Paris, Karthala, 2003, pp. 136-137.
[2262] Gaïdz Minassian, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *art. cit.*, p. 5 .
[2263] Arnaud Dubien, « La Russie et l'espace post-soviétique : le legs de Vladimir Poutine », *art. cit.*, p. 37.
[2264] Stéphane Delory, Tetyana Boburka, « Les enjeux énergétiques en mer Noire. Paradoxes et ambiguïtés des politiques des différents acteurs », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, pp. 194-195.
[2265] Brigitte Vassort –Rousset, "The US Silk Road Strategy : American Geostrategy for Central Asia", 4e Congrès Pan-européen de relations internationales de l'ECPR, 8-10 septembre 2001, p. 92.
[2266] Zbigniew Brzezinski est né en 1918. Il a été le conseiller à la sécurité nationale de Jimmy Carter (1977-1981), et a notamment soutenu une politique étrangère plus agressive à l'encontre de Moscou.

menée et remportée, parallèlement à la mise en œuvre d'une politique de stabilisation régionale et de promotion de la démocratie[2267]. Ainsi, au cours des années 2000, les objectifs poursuivis par les Etats-Unis dans l'espace pontique se multiplient tout en laissant apparaître une forme de confusion en termes de priorités stratégiques. Pour Washington, est-il plus important d'y poursuivre l'extension de l'OTAN, ou faut-il miser sur la transition démocratique dans les ex-républiques soviétiques ? La sécurisation des corridors énergétiques est-elle prioritaire sur la neutralisation de l'influence russe dans la CEI ? Ces différents objectifs, parfois complémentaires, sont tous poursuivis par Washington, qui met en œuvre une politique globale de refoulement des puissances riveraines, principalement russe et iranienne[2268]. En ce qui concerne l'Union européenne, la politique énergétique vis-à-vis de l'espace pontique souffre d'incohérences dans la mesure où depuis les années 1990, les Européens développent simultanément des stratégies à la fois et collectives et individuelles. Sur une question aussi stratégique que la sécurité énergétique, les Etats membres de l'Union peinent à coordonner leurs initiatives, préférant souvent privilégier une approche multipartites reposant sur des projets concrets. Depuis 1991, l'Union européenne a été dans l'incapacité de proposer une alternative pertinente à l'utilisation des infrastructures russes par les pays producteurs (Azerbaïdjan, Kazakhstan) pour l'acheminement des énergies sur le marché européen[2269]. Il n'existe en effet pas à ce jour de « BTC européen » dans la mesure où le gazoduc *Nabucco* reste au stade de projet dont la réalisation est fortement concurrencée par le projet russo-italien *South Stream*[2270]. Cette situation illustre les intérêts divergents des Etats de l'UE en matière de relations énergétiques avec la Russie.

[2267] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives, op. cit.*., pp. 13-14.
[2268] Stéphane Delory, Tetyana Boburka, « Les enjeux énergétiques en mer Noire. Paradoxes et ambiguïtés des politiques des différents acteurs », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 197.
[2269] *Ibid*., pp. 209-226.
[2270] Le projet *Nabucco* (Nabuchodonosor) est soutenu par l'UE. Son tracé, long de 3 300 kilomètres, emprunte les territoires de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, de la Turquie, de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Hongrie et de l'Autriche. *South Stream* est un projet de gazoduc porté par le russe Gazprom et l'italien ENI. Evgueni Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, *op. cit.*, p. 131.

Nabucco et South Stream : deux projets, un seul objectif



Source : European Dialogue (http://eurodialogue.org/588).

Contrairement à l'UE, la Russie dispose d'une politique énergétique plus lisible, et même si elle revêt des aspects variés, elle a pour objectif de reconstruire l'influence russe dans le « proche étranger »[2271]. Entité incontournable de la politique énergétique de puissance russe, Gazprom s'est érigé au cours des années 1990 et 2000 « *comme l'un des bras armés industriels de la politique étrangère russe* [2272]». A l'origine, Gazprom est un département du Ministère soviétique du gaz, créé en 1965. La compagnie devient indépendante en 1989, et en 1993, elle est transformée en société anonyme, et devient RAO Gazprom. Ce n'est qu'en 1998 qu'elle prend le nom de OAO Gazprom, nom qu'elle porte encore à ce jour. L'Etat russe en devient actionnaire majoritaire en 2005 avec 50,01% du capital de la société. La société contrôle 25% des réserves mondiales de gaz, 94% des réserves de gaz de la Russie et l'intégralité du réseau de distribution russe, soit 144 000 kilomètres de pipeline[2273]. L'un des principaux objectifs de la politique énergétique russe de ces dernières années a été, à travers l'activité de Gazprom, de maîtriser le désenclavement dont la mer Capsienne fait l'objet en matière d'énergies. Moscou a en effet cherché à s'assurer une position monopolistique dans le

[2271] Svante Cornell, Anna Jonsson, Niklas Nilsson, Per Häggström, *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*, *op. cit.*, p. 76.
[2272] Stéphane Delory, Tetyana Boburka, « Les enjeux énergétiques en mer Noire. Paradoxes et ambiguïtés des politiques des différents acteurs », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 179.
[2273] Christophe-Alexandre Paillard, "Gazprom, the Fastest Way to Energy Suicide", *Russie.Nei.Visions*, 2008, pp. 69-70.

transit du gaz et du pétrole, depuis les gisements caspiens, jusqu'aux consommateurs européens[2274]. La « guerre du gaz » qui caractérise les relations entre Moscou et Kiev dès la fin de l'année 2005, et encore en 2008, s'apparente plus particulièrement à une riposte élaborée par le Kremlin afin de répondre aux ambitions occidentales et otaniennes de Viktor Iouchtchenko. A l'origine, il existe une raison d'ordre économique : Gazprom souhaite appliquer à l'Ukraine les tarifs pratiqués pour le marché européen, soit un prix de $240 les 1 000 m3, au lieu de $95, augmentation que l'économie ukrainienne peut alors difficilement supporter[2275]. En 2008, une nouvelle crise éclate entre Kiev et Moscou au sujet du $1,5 milliard de dettes que l'Ukraine a accumulé pour l'importation de gaz russe. Toutefois, nier la dimension politique de ces crises reviendrait à commettre une profonde erreur d'appréciation quant aux rapports de forces entre les deux parties. Rappelons que près de 84% du gaz russe et 14% du pétrole exporté par Moscou vers l'Europe transitent par l'Ukraine. Dès lors, la politique d'affranchissement que la Russie met actuellement en œuvre vis-à-vis du corridor énergétique ukrainien est destinée à lui conférer au cours des années 2010 une plus grande liberté de manœuvre dans ses relations avec l'Ukraine, en l'isolant de l'alimentation du marché européen[2276]. Aussi, dès la crise du gaz de 2006, la dimension politique des activités de Gazprom apparaît au grand jour : alors que la Géorgie se voit signifier par le géant gazier russe qu'elle devra s'acquitter d'un prix de $240 pour 1 000 m3, l'Arménie continue à la même date de bénéficier d'un tarif avantageux de $110 pour 1 000 m3[2277]. L'énergie apparaît ainsi dès la seconde moitié des années 2000 comme l'un des instruments dont Moscou entend se servir pour reconstruire son influence dans l'espace pontique.

***

C'est probablement dans la région de la mer Noire que la Russie a dû faire face à la plus forte recomposition géopolitique de son « proche étranger » après 1991. Depuis plus de deux siècles, les Russes avaient été habitués à voir dans l'espace pontique une de leur zone d'influence privilégiée. Or, après 1991, la mer Noire s'ouvre largement aux influences

[2274] Svante Cornell, Anna Jonsson, Niklas Nilsson, Per Häggström, *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*, *op. cit.*, p. 77.
[2275] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 56. Kiev bénéficiait jusque-là d'un tarif préférentiel hérité de l'époque soviétique.
[2276] Stéphane Delory, Tetyana Boburka, « Les enjeux énergétiques en mer Noire. Paradoxes et ambiguïtés des politiques des différents acteurs », *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 179 et p. 182.
[2277] Svante Cornell, Anna Jonsson, Niklas Nilsson, Per Häggström, *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*, *op. cit.*, p. 79.

d'acteurs étrangers, et cette internationalisation de la scène pontique contraint la Russie non seulement à reconstruire sa relation à cet espace, mais également à reconsidérer sa place au sein de la géopolitique de la mer Noire. La disparition de l'URSS crée en effet un vide géopolitique sur lequel de nouveaux acteurs nourrissent rapidement des ambitions. Les Etats riverains d'abord, qui, nouvellement indépendants, s'approprient la mer Noire et y revendiquent, comme la Turquie, un rôle de moteur dans les échanges. Ils créent des structures de coopération régionale à vocation économique (Organisation de coopération économique de la mer Noire) et sécuritaire (*BlackSeaFor*) dont le rôle et l'efficacité n'ont cependant pas encore été pleinement démontrés. L'espace pontique attire également dès les années 1990 une série d'acteurs étrangers comme les Etats-Unis, l'OTAN et l'Union européenne. Leur insertion dans la géopolitique pontique contribue à internationaliser les enjeux sécuritaires, politiques et énergétiques en mer Noire. La Russie, traumatisée par la perte d'une importante interface côtière en mer Noire, assiste impuissante au cours des années 1990 à la pénétration de l'influence occidentale dans son « proche étranger » pontique. Les tentations occidentales de refouler toujours plus loin la Russie et de neutraliser son influence dans les Etats de la CEI connaissent un point d'arrêt violent lors du conflit russo-géorgien d'août 2008. Au terme de presque deux décennies d'efforts irréguliers mais constants, le *leadership* occidental a échoué à remplacer le *leadership* soviétique dans l'espace mer Noire. Si l'influence russe a connu depuis 1991 de sérieux revers sur le théâtre pontique, la Russie reste néanmoins aujourd'hui un acteur incontournable de sa géopolitique. Moscou conserve, à travers les conflits gelés et la carte énergétique, des leviers d'influence qui lui ont servi à contenir la poussée de l'influence occidentale, mais qui ne lui ont cependant pas permis de reconquérir une position régionale dominante.

La militarisation de l'espace pontique constitue actuellement un des paramètres incontournables dans la recomposition géopolitique de l'espace mer Noire. Il convient par conséquent de s'intéresser, à la lumière des éléments de l'actuelle géopolitique pontique que nous venons d'évoquer, aux évolutions qui affectent actuellement l'outil naval russe en mer Noire.

III. Vers un renouveau de la flotte de la mer Noire

En mer Noire comme sur les autres théâtres maritimes, la Marine russe est encore en 2012 une marine profondément soviétique. Les principales unités combattantes actuellement en service (croiseur du Projet 1164 ; grands navires de lutte ASM du Projet 1134B et du Projet 61M ; grands navires de débarquement du Projet 775 et Projet 1171 ; l'unique submersible du Projet 877V) ont en effet tous été conçus et construits par le complexe militaro-industriel de l'URSS. Les grands projets qui sont actuellement en cours de réalisations (frégates du Projet 11356 et frégates hauturières du Projet 22350) reposent également sur la rente technique et industrielle soviétique[2278]. L'état critique dans lequel se trouve la flotte de la mer Noire éclate au grand jour lorsqu'en 2002, un groupe de bâtiments est contraint d'annuler pour des « raisons économiques » sa participation à un exercice en Méditerranée avec la Marine nationale française, suivi de visites portuaires en France et en Italie[2279].

Le renouveau de la Marine russe s'inscrit dans la stratégie de refondation de la puissance russe lancée au cours des années 2000 par Vladimir Poutine. La signature de l'accord russo-ukrainien de Kharkov le 21 avril 2010 a été le prélude à la mise en œuvre d'un ambitieux programme de modernisation de la flotte de la mer Noire dont la réalisation est prévue sur la période 2011-2020. L'accord de Kharkov, signé par les présidents Medvedev et Ianoukovitch, prolonge de 25 ans après son expiration en 2017 le bail accordé par Kiev à Moscou pour l'utilisation des infrastructures navales en Crimée. En échange, la Russie consent à un rabais de 30% pour un prix du gaz n'excédant pas $100 pour 1 000 m3, ce qui correspond pour Kiev à une économie de $40 milliards par rapport aux conditions actuelles, et couvre presque entièrement ses besoins domestiques en gaz[2280]. Actuellement, la modernisation de la flotte de la mer Noire représente l'un des projets les plus ambitieux du volet naval du programme de réarmement 2011-2020, et ses premiers résultats devraient être visibles d'ici 2014[2281]. L'objectif de cette troisième partie est d'exposer les principales mutations dont a fait l'objet depuis 1991 l'outil de production naval russe, et d'apporter des éléments de réflexions quant au format de la flotte de la mer Noire d'ici 2020, et ses implications en termes de missions.

[2278] Ces deux types de frégates sont des dérivés du Projet 1135 (classe *Krivak*) soviétique. Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 55.
[2279] "The Resurrection of the Russian Black Sea Fleet", *Eurasia Critic*, juin 2010.
[2280] Simon Pirani, Jonathan Stern and Katja Yafimava, "The April 2010 Russo-Ukrainian gas agreement and its implications for Europe", The Oxford Institute for Energy Studies, NG 42, June 2010, p. 12.
[2281] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army*, *op. cit.*, p. 82.

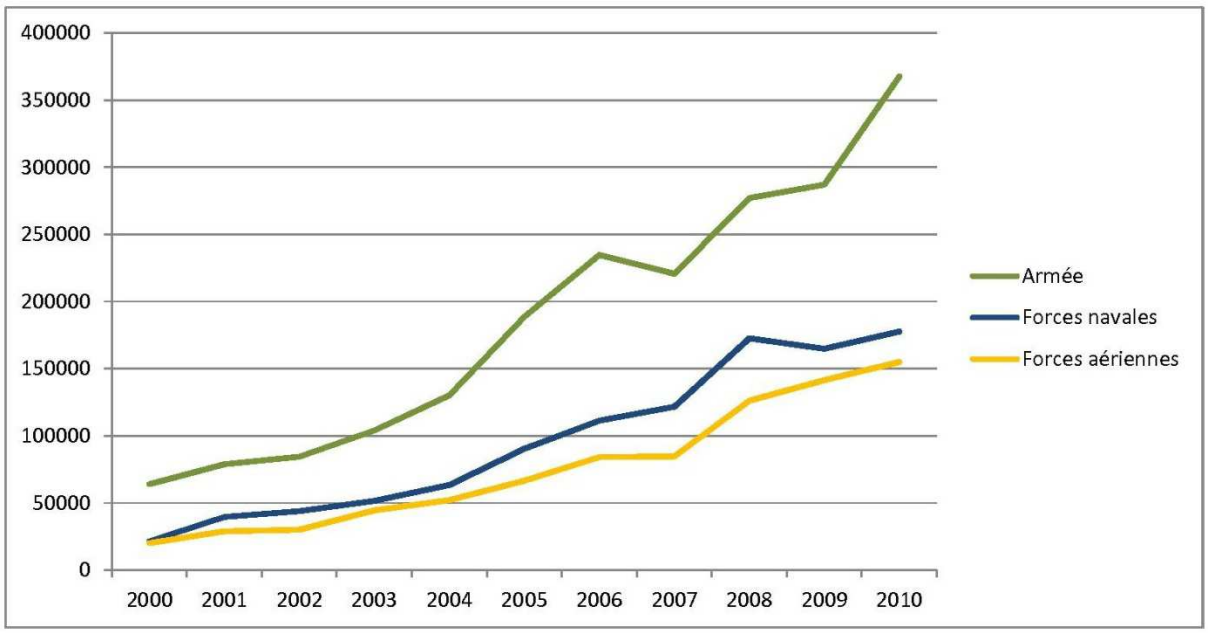
1) De la modernisation de la flotte au redéploiement de l'outil de production: la flotte de la mer Noire face à la recomposition du complexe militaro-industriel ex-soviétique

a) La place de la flotte de la mer Noire dans le processus de modernisation des forces armées russes (Programme d'armement 2011-2020)[2282]

La Russie a engagé un programme de modernisation de sa flotte en mer Noire qui s'inscrit dans le cadre du programme de réarmement 2011-2020, et qui prévoit le déploiement de nouvelles unités dans le bassin pontique dès 2013. Selon ce programme, 70% du matériel mis en œuvre dans les forces armées russes doivent être neufs et modernes à l'horizon 2020[2283]. En mer Noire, il s'agit de remplacer les principaux navires de combats, dont la moyenne d'âge atteint 32 ans en 2012[2284]. Voté en 2010, le programme d'armement 2011-2020 prévoit que le gouvernement russe investisse 19,5 trillions de roubles (soit environ 500 milliards d'euros) dans l'achat de matériels neufs pour ses forces armées[2285]. La part attribuée à la modernisation de la Marine dans le programme de réarmement 2011-2020 s'élève à 23,4% de cette somme, soit environ 4,4 trillions de roubles (112,4 milliards d'euros)[2286].

[2282] Pour les images et plans de l'ensemble des nouvelles unités en cours de construction, se rapporter à l'annexe VII.
[2283] « Военная реформа: на пути к новому облику российской армии » (« La réforme militaire : sur la voie d'une nouvelle image de l'armée russe »), publication du Club de Valdaï, Moscou, juillet 2012, p. 31.
[2284] Moyenne obtenue en considérant les principaux navires de combat, à savoir le croiseur *Moskva* (Projet 1164), les grands navires de lutte ASM (Projets 61M, 1134 et 1134B), les grands navires de débarquement (Projets 775 et 1171) et le sous-marin *Alrosa* (Projet 877V), soit au total 13 unités.
[2285] « Военная реформа: на пути к новому облику российской армии » (« La réforme militaire : sur la voie d'une nouvelle image de l'armée russe »), *art. cit.*, p. 32.
[2286] "Putin attends nuclear sub ceremony", *Barents Observer*, 31 juillet 2012.

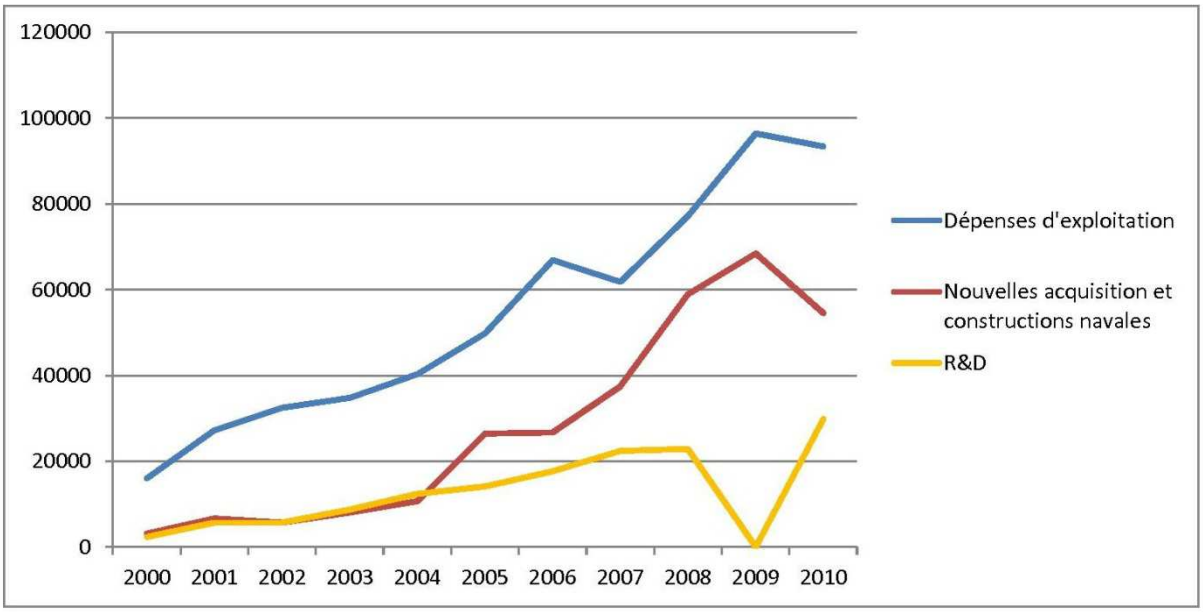
Dépenses militaires de la Fédération de Russie par armes (en millions de roubles) 2000-2010



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du United Nations Office for Disarmement Affairs (URL : http://unhq-appspub-01.un.org/UNODA/Milex.nsf).

Ce graphique nous amène à effectuer deux constatations. Tout d'abord, les dépenses militaires de la Russie sont en constante augmentation sur la période considérée, malgré un léger infléchissement en 2006-2007. Par ailleurs, la Marine occupe le second poste de dépenses derrière l'armée de terre et devant les forces aériennes. Ce graphique illustre cependant la constante hypertrophie de l'armée de terre sur les autres armes en Russie. Malgré la crise économique de 2008, Moscou continue d'investir dans ses forces armées, et l'on constate même dès 2009 un creusement de l'écart entre le budget attribué à l'armée de terre et ceux attribués respectivement à la Marine et l'armée de l'air. Si l'on s'intéresse désormais aux postes de dépenses dans le budget de la Marine sur la période 2000-2010, nous pouvons obtenir le graphique suivant :

Postes de dépenses dans le budget de la Marine (millions de roubles) (2000-2010)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du United Nations Office for Disarmement Affairs (URL : http://unhq-appspub-01.un.org/UNODA/Milex.nsf).

La lecture de ce graphique nous apporte deux éléments de réflexion. Tout d'abord, nous constatons, tout comme pour le budget de la Marine, une augmentation régulière du financement des différents postes, avec toutefois un léger infléchissement pour 2009-2010 dû aux contrecoups de la crise économique. Second élément de réflexion : l'écart entre le budget des nouvelles constructions et celui de la recherche et du développement, qui était très faible sur la période 2000-2004, se creuse au cours de la seconde moitié des années 2000 au profit des nouvelles acquisitions. En 2009, suite à la crise économique de 2008, le budget de la recherche et du développement connaît même de sérieuses coupes. En mars 2007, Vladimir Poutine signe un décret portant sur la création d'un consortium des constructions navales russes baptisé OSK qui permet à l'Etat de disposer d'un contrôle total sur l'activité des chantiers navals en Russie[2287]. C'est désormais à travers ce consortium que le Kremlin met en œuvre la modernisation des forces navales.

Dès l'été 2010, le gouvernement annonce qu'il entend augmenter d'ici 2013 de 60% ses dépenses liées à la modernisation des forces armées russes. La modernisation de la flotte

[2287] Il s'agit de l'acronyme de « Объединенная Судостроительная Корпорация » (« Corporation des constructions navales unifiées »). Le consortium est divisé en trois branches : le centre de construction et de réparation navales de l'ouest (7 chantiers navals), le centre de construction et de réparation navales du nord (4 chantiers navals) et le centre de construction et de réparation navales de l'Extrême-Orient (10 chantiers navals). Enfin, OSK regroupe également 13 bureaux d'études. Le consortium concentre aujourd'hui 80% de l'activité des constructions navales en Russie. Voir le site d'OSK : http://www.oaoosk.ru/index.html .

de la mer Noire figure alors parmi les quatre objectifs prioritaires de la Marine avec le développement des SNLE de nouvelle génération (Projet 955 *Boreï*), la mise en service du nouveau missile balistique stratégique Boulava et l'acquisition des BPC de type Mistral auprès de la France[2288]. Suite à l'accord russo-ukrainien de Kharkov, l'amiral Vladimir Vissotski, commandant en chef des forces navales, annonce que la flotte de la mer Noire devrait recevoir 15 nouveaux bâtiments d'ici 2020, dont des frégates du Projet 22350 et des sous-marins à propulsion classique de type *Lada* (Projet 677)[2289]. Selon le calendrier, 4 frégates et 4 submersibles étaient censés être affectés à la flotte de la mer Noire d'ici 2014[2290]. Au mois d'octobre 2010, la Russie annonce par l'entremise de l'Etat-major de la flotte[2291] qu'elle entend affecter en mer Noire 18 nouveaux bâtiments, toujours d'ici 2020 : 6 frégates du Projet 22350 *Amiral Gorshkov*, 6 sous-marins de type *Lada* (Projet 677), 2 grand navires de débarquement de type *Ivan Gren* (Projet 11711) et 4 autres navires. Toutefois, fin 2010, Moscou modifie les types des principaux navires de combat qui doivent être affectés à sa flotte en mer Noire : si les objectifs en termes de quantité demeurent inchangés, il s'agit désormais d'affecter des frégates du Projet 11356 (classe *Talwar*)[2292] et des submersibles diesel du Projet 0636.3 (type *Kilo*)[2293].

[2288] "Russia to boost defence budget with 60 percent", *Barents Observer*, 30 juillet 2010.
[2289] « Flotte de la mer Noire: 15 nouveaux navires et sous-marins d'ici 2020 (official) », *RIA Novosti*, 23 juin 2010.
[2290] « La Russie prévoit d'affecter de nouveaux bâtiments à sa flotte de la mer Noire », *RIA Novosti*, 14 avril 2010.
[2291] "Black Sea Fleet to get 18 new warships and renew naval aviation till 2020", *Rusnavy.com*, 25 octobre 2010: http://rusnavy.com/news/newsofday/index.php?ELEMENT_ID=10601
[2292] Ces frégates semblent donner satisfactions aux militaires russes dans la mesure où la Marine russe dispose déjà de 3 unités actuellement en service au sein de la flotte de la Baltique. Par ailleurs, 3 frégates de ce type sont en cours de construction aux chantiers navals Yantar (Kaliningrad) pour le compte de l'Inde. Les frégates du projet 22350 n'ont pour leur part jamais été encore mises en œuvre : il s'agit d'un nouveau projet.
[2293] "Russia to begin building first Project 11356 frigate for Black Sea Fleet on Saturday", *RIA Novosti*, 18 décembre 2010. La Russie a rencontré des difficultés lors des phases de tests sur le bâtiment tête de série du Projet 677, le B-585 *Saint-Pétersbourg*, actuellement à l'essai au sein de la flotte du Nord. De nouveaux essais du submersible en eaux profondes sont prévus en 2012 afin notamment de tester le système de propulsion anaérobie du navire.

Frégate polyvalente du Projet 11356 (classe *Talwar*)

La frégate indienne *Tabar*. Source : OSK.

Ces changements illustrent les difficultés rencontrées par l'industrie de la défense navale russe à assumer les commandes d'Etat. Les frégates du Projet 22350 sont des bâtiments hauturiers (4 500 tonnes de déplacement à pleine charge), plus modernes et plus onéreux que les frégates du Projet 11356, et dont l'*Amiral Gorshkov* constitue la toute première unité construite au chantier naval du Nord (Saint-Pétersbourg). A l'inverse, trois frégates du Projet 11356 (4 000 tonnes de déplacement à pleine charge), ont déjà été construites par l'usine Yantar (Kaliningrad) pour la flotte de la Baltique et livrées entre 2002 et 2004, tandis que six unités supplémentaires ont été réalisées pour le compte de la Marine indienne[2294]. Aussi, les chantiers navals russes disposent d'un meilleur savoir-faire et d'une meilleure expérience en ce qui concerne la construction des frégates du Projet 11356.

Pour les submersibles, les déconvenues du Projet 677 (classe *Lada*) illustrent les difficultés à rendre opérationnelle la propulsion anaérobie censée doter les unités issues de ce projet. La première unité, le B-585 *Saint-Pétersbourg*, destinée à opérer en mer Noire, est entrée en dotation au sein de la flotte du Nord en 2010, et subit depuis des essais pour tester ses capacités à opérer par grandes profondeurs. Après plusieurs campagnes de tests

[2294] New-Delhi a reçu trois premières unités aux termes d'un contrat signé en 1997, et commandé trois unités supplémentaires en 2006, dont une, la frégate *Teg*, lui a été livrée en 2012. Les deux derniers bâtiments sont actuellement en chantier à Yantar. Russian-ships.info, cat. « Frégates », art. « Projet 11356 ».

insatisfaisantes qui ont abouti à la suspension de la construction des deux unités suivantes au chantier naval de l'Amirauté (Saint-Pétersbourg), le B-586 *Cronstadt* et le B-587 *Sébastopol*, le commandant en chef des forces navales a finalement annoncé la reprise de la production au mois de juillet 2012[2295]. Ici également, l'expérience acquise grâce à l'exportation et à la rente technique soviétique ont fourni une solution aux autorités russes. C'est le Projet 0636.3 (classe *Kilo*), un projet dérivé du Projet 877 soviétique, qui a été choisi pour renforcer les capacités sous-marines pontiques de la Russie : depuis les années 1980, Moscou a exporté près d'une trentaine d'unités de ce type auprès de plusieurs clients (Iran, Inde, Chine, Algérie)[2296]. Depuis ces changements, l'agenda et les objectifs de construction semblent maintenus, et à l'occasion de la dernière Journée de la Marine (29 juillet), le commandant en chef des forces navales, le vice-amiral Viktor Tchirkov a indiqué le calendrier d'affectation des nouveaux sous-marins de type *Kilo*: trois premières unités devraient être affectées à la flotte en 2014, une en 2015 et deux en 2016[2297].

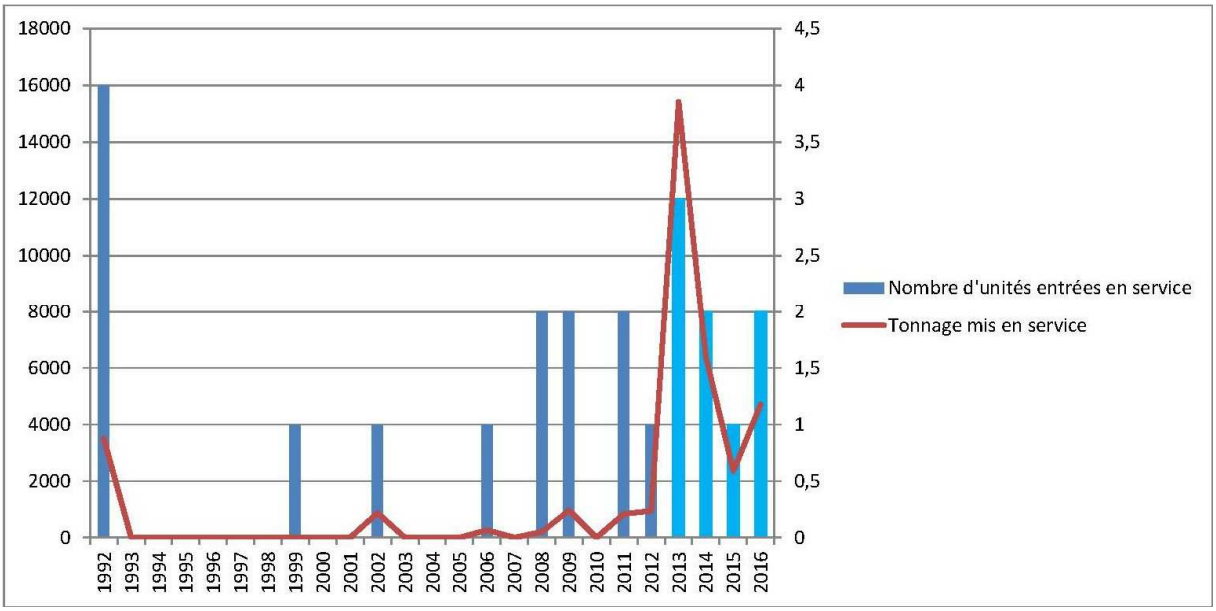
Un sous-marin à propulsion classique du Projet 0636.3 (classe *Kilo*)

Source : site internet de Rubin (Saint-Pétersbourg), concepteur du submersible.

[2295] « La Russie relance la production des sous-marins classiques Lada », *RIA Novosti*, 27 juillet 2012.
[2296] Russian-ships.info, cat. « Sous-marins », art. « Projet 636 ».
[2297] Les trois premières unités, en cours de construction au chantier naval de l'Amirauté (Saint-Pétersbourg) au moment où nous écrivons ces lignes, sont le B-261 *Novorossisk* et le B-*237 Rostov-sur-le-Don*. La troisième unité a été baptisée *Stary Oskol* (Ancien Oskol). « Главком ВМФ о развитии Военно-морского флота России в ближайшей перспективе » (« Le commandant en chef des forces navales russes évoque l'avenir proche de la Marine russe »), *vpk-name*, 27 juillet 2012 (URL : http://vpk.name/news/72792_glavkom_vmf_o_razvitii_voennomorskogo_flota_rossii_v_blizhaishei_perspektive.html).

Grâce à ces différentes informations, nous pouvons dresser un prévisionnel des affectations des premières nouvelles unités dont les périodes de livraisons ont été annoncées dans différentes sources :

Tonnage et unités mises en service dans la flotte de la mer Noire depuis 1991 (avec projection jusqu'en 2016)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire et à partir de notre veille stratégique.

La flotte de la mer Noire doit également recevoir 2 frégates du Projet 11540 *Yastreb* prélevées sur les capacités de la flotte de la Baltique, plusieurs corvettes lance-missiles du Projet 21631 *Buyan-M*, dont la première unité, le *Grad Sviyazhsk***,** doit être mise en service en 2012, ainsi que 1 à 3 submersibles à propulsion classique du Projet 677[2298]. Il est également probable qu'elle reçoive des corvettes furtives multitâches du Projet 20380 qui possèdent un déplacement de 2 100 tonnes (pleine charge) et ont été conçues pour opérer au large des côtes russes. Le Ministère de la Défense russe a prévu de commander 20 unités de ce type, et il est prévu de les déployer sur les théâtres navals de la Baltique et de la mer Noire[2299].

[2298] Mikhaïl Barabanov (Ed.), *Russia's New Army…, op. cit.*, p. 84. Pour les frégates, il s'agit des frégates *Neustrashimy* et *Yaroslav Mudry*.

[2299] Ces bâtiments sont aptes à mener des opérations de lutte antisurface et ASM, des opérations de recherche et de sauvetage. La première unité du Projet 20380, la corvette *Steregushchy* a été mise en service au sein de la flotte de la Baltique en 2007, tandis que la seconde, la corvette *Soobrazitelny*, est entrée en service également au sein de la flotte de la Baltique en 2011. Trois autres unités sont actuellement en cours de construction au chantier naval du Nord (Saint-Pétersbourg) et 2 autres au chantier naval de l'Amour (Komsomolsk-sur-l'Amour). "The Resurrection of the Russian Black Sea Fleet", *Eurasia Critic*, juin 2010; Russianships.info: cat. « Frégate », art. « Projet 20380 ».

Corvette lance-missiles du Projet 21631 *Buyan-M*

Source : OSK.

Aussi, à l'horizon 2020, la structure de la flotte de la mer Noire devrait donc reposer sur des groupes de navires composés des grands navires de débarquement de type *Ivan Gren* (Projet 11711), des frégates multitâches des projets 11356 et 22350, des corvettes multi rôles du projet 20380 ainsi qu'autour des grands sous-marins d'attaques du Projet 0636.3 renforcés par quelques unités du Projet 677. Actuellement, le remplacement des bâtiments hauturiers soviétiques comme le *Moskva* (Projet 1164) et le grand navire de lutte ASM *Kertch* (Projet 1134B) n'est pas annoncé, or ces unités ont été mises en services dans les années 1970. En termes de tonnage, la mise en service des frégates hauturières multi rôles du Projet 22350 (4 000 tonnes de déplacement à pleine charge) ne peut compenser le futur retrait du *Moskva* (11 000 tonnes) ni celui du *Kertch* (8 500 tonnes). L'amiral Vladimir Vissotski, qui occupe le poste de commandant en chef de la Marine russe entre 2007 et 2012, avait d'ailleurs soulevé

dès 2010 la question de la nécessité de conserver des croiseurs lourds dans l'ordre de bataille de la flotte de la mer Noire[2300].

L'armature de la nouvelle flotte pontique russe, telle que suggérée par le programme de réarmement 2011-2020, annonce donc un recentrage de ses missions sur le bassin de la mer Noire, avec des capacités hauturières assumées par les frégates du Projet 22350. En effet, les corvettes des projets 20380 tout comme les submersibles des projets 0636.3 et 677 sont avant tout conçus pour effectuer un large éventail de missions au large des zones côtières (lutte ASM, lutte anti surface, patrouille…). Le format de la flotte de la mer Noire à l'horizon 2020 pourrait être celui d'une flotte articulée autour de 2 groupes navals d'intervention centrés autour des grands navires de débarquement, assistés des corvettes et frégates multitâches et des grands submersibles d'attaque. La mise en œuvre d'un tel groupe dans le bassin pontique permettrait à la Russie d'assumer pleinement la protection de ses frontières et de sa zone exclusive économique, mais également de pouvoir projeter efficacement des forces sur n'importe quelle partie du littoral de la mer Noire. En ce sens, Moscou a intégré le *retex* du conflit d'août 2008, et se prépare à l'éventualité d'être confrontée à d'autres conflits de ce type dans l'espace pontique dans les années à venir[2301]. La Russie est actuellement en train de reconstituer en mer Noire une forme de « flotte forteresse » qui doit lui donner les moyens de sanctuariser son littoral et lui apporter les capacités d'opérer sur n'importe quelle partie des côtes de la mer Noire en y projetant rapidement des forces.

b) L'outil industriel : le basculement vers les capacités de la Baltique

Lorsque l'on considère les programmes de constructions actuellement en cours, et le tonnage mis sur cale dans les chantiers navals russes qui produisent pour le compte du Ministère de la Défense, nous pouvons constater un redéploiement de l'outil de production en direction des capacités de la Baltique. Rappelons que jusqu'en 1991, la part de l'aire pontique dans la production navale était très majoritaire, avec près de 50% de la production navale totale pour la flotte de la mer Noire.

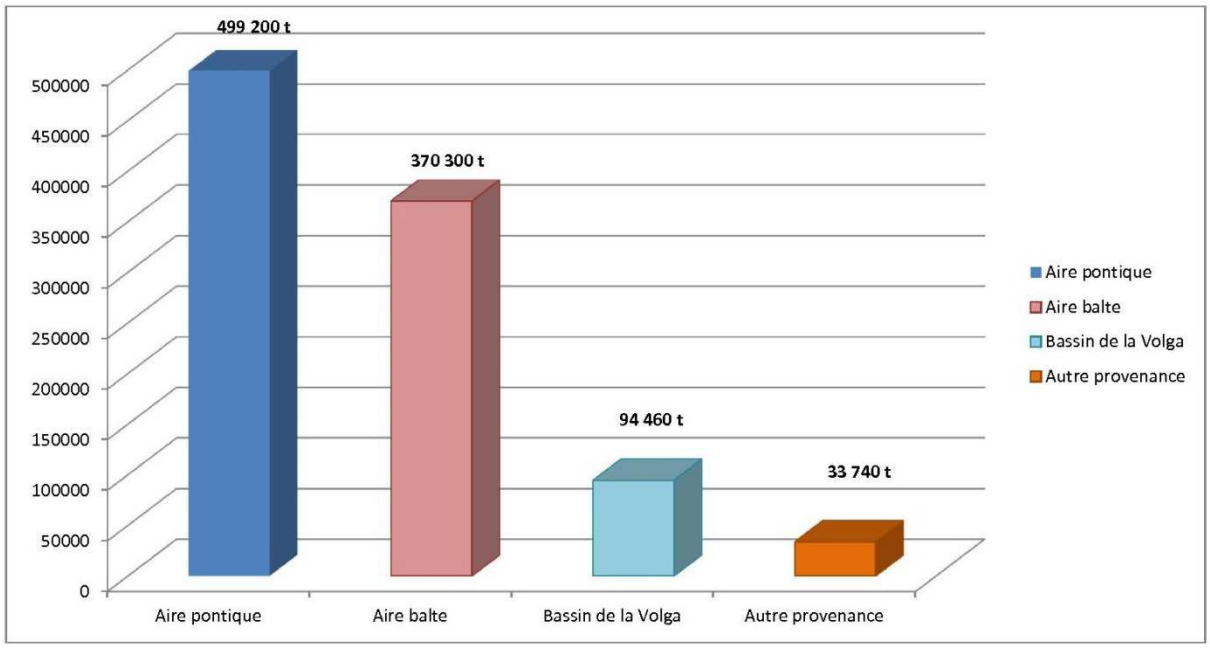
A la faveur du programme de réarmement 2011-2020, les autorités ont engagé une politique d'investissements destinée à améliorer l'industrie militaire navale russe. Le Kremlin prévoit ainsi dès 2010 d'injecter $3,4 milliards par an jusqu'en 2020 dans l'industrie de la

[2300] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 30.
[2301] « Военная реформа: на пути к новому облику российской армии » (« La réforme militaire : sur la voie d'une nouvelle image de l'armée russe »), *art. cit.*, p. 32. Le retex est le retour d'expérience acquis par une armée après son implication dans un conflit, aussi bien au niveau stratégique qu'au niveau tactique.

défense. L'acquisition de navires de guerre à l'étranger (achat de deux bâtiment de projection et de combat, ou BPC, de type Mistral auprès de la France en 2011 pour 1,2 milliard d'euros) doit également permettre à l'industrie navale russe de se régénérer en absorbant le savoir-faire et les technologies occidentales. Il s'agit notamment d'améliorer la production des chantiers navals russes qui restent encore peu compétitifs par rapport à leurs concurrents étrangers, et en particulier asiatiques. Ainsi, à titre d'exemple, nous pouvons citer le cas des constructions civiles. Alors qu'il faut 105 hommes par heure pour construire une tonne en Russie, les chantiers navals sud-coréens n'ont besoin que de 35 hommes par heure pour construire cette même tonne[2302].

Considérons désormais les mutations qui ont affecté les centres de production construisant des navires pour la flotte de la mer Noire, et commençons par rappeler la situation qui prévalait à l'époque soviétique :

Production des chantiers navals soviétiques pour la flotte de la mer Noire (1922-1991)

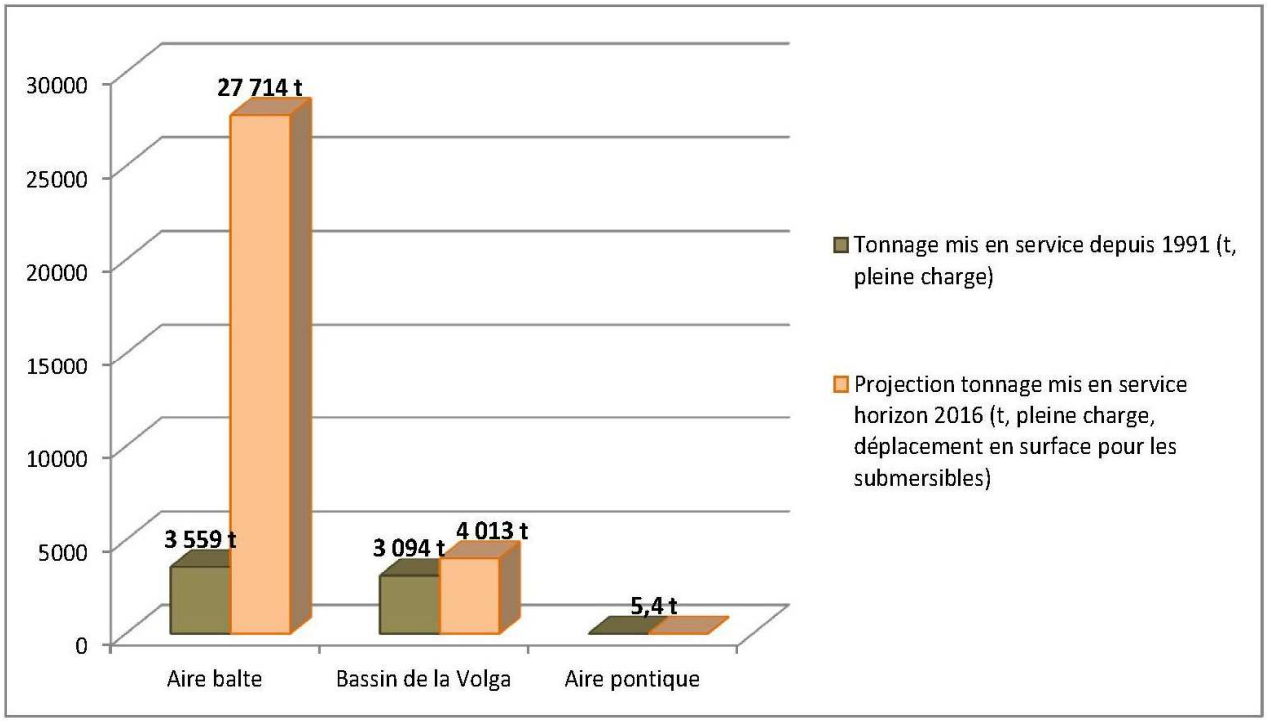


Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

Si l'on considère la production depuis 1991 ainsi que le programme de réarmement en cours, nous pouvons proposer le graphique suivant en y intégrant les prévisions jusqu'à 2016 :

[2302] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, pp. 32-33.

Tonnage mis en service par aire de production depuis 1991 avec projection 2016

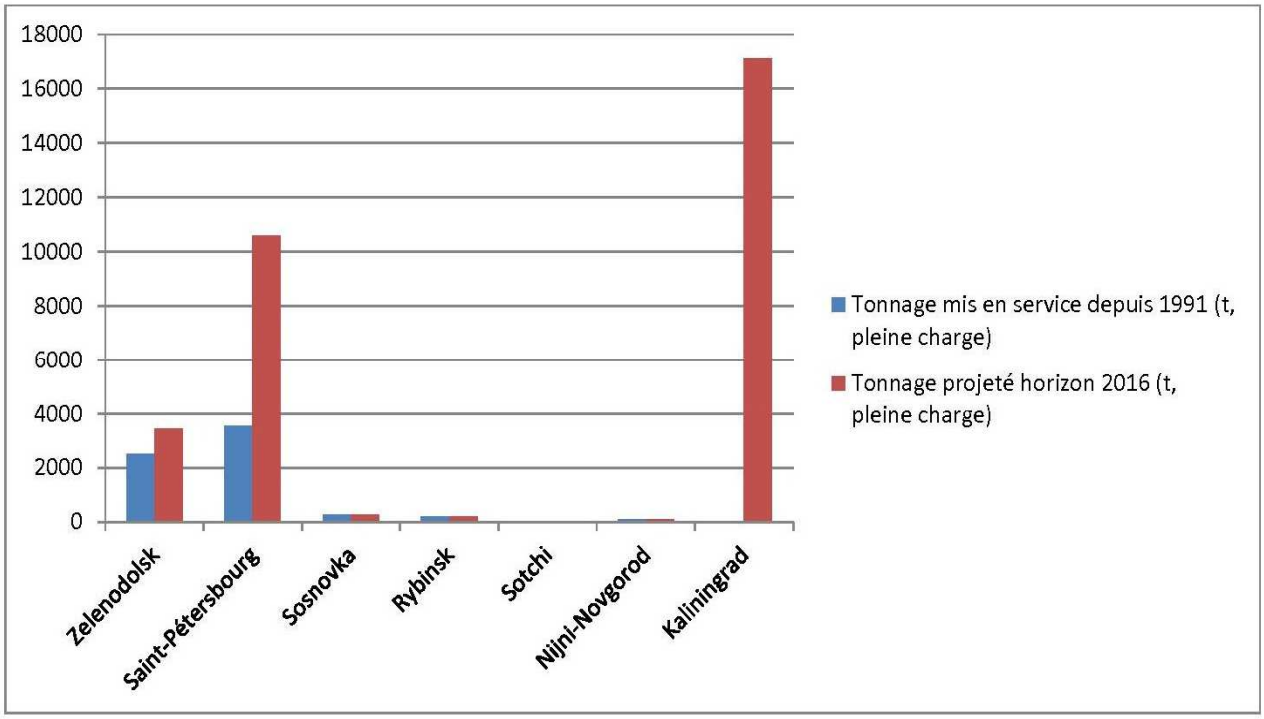


Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire et à partir de notre veille stratégique.

Nous pouvons noter la disparition de la catégorie « autre provenance » qui regroupait les chantiers navals situés en dehors de Russie dans les Etats satellites de l'URSS, ainsi que ceux situés dans l'Extrême-Orient russe[2303]. La part occupée par l'aire pontique s'est effondrée avec seulement la construction d'une corvette hydrographique par les chantiers navals situés à Lazarev, près de Sotchi[2304]. Nous constatons un basculement des capacités de production vers les chantiers navals situés en mer Baltique au détriment des capacités de production pontique désormais situées en Ukraine. Si l'on considère les principaux chantiers navals ayant livré des navires à la flotte de la mer Noire depuis 1991, nous pouvons également constater un phénomène de concentration :

[2303] En ce qui concerne la production de navires de guerre à l'étranger pour le compte de la Marine russe, le contrat signé entre Paris et Moscou au sujet des bâtiments de projection et de commandement de type Mistral n'entre pas dans le champ de notre réflexion dans la mesure où il a été annoncé à plusieurs reprises par les autorités russes que le premier BPC russe (nommé *Vladivostok*, livré en 2014) serait affecté à la flotte du Pacifique. « Mistrals pour la Russie : le nom des deux premiers BPC dévoilés », *RIA Novosti*, 1er février 2012.
[2304] Corvette hydrographique du Projet 16380 d'un tonnage de 5,4 t.

Tonnage mis en service depuis 1991 par chantier naval avec projection 2016

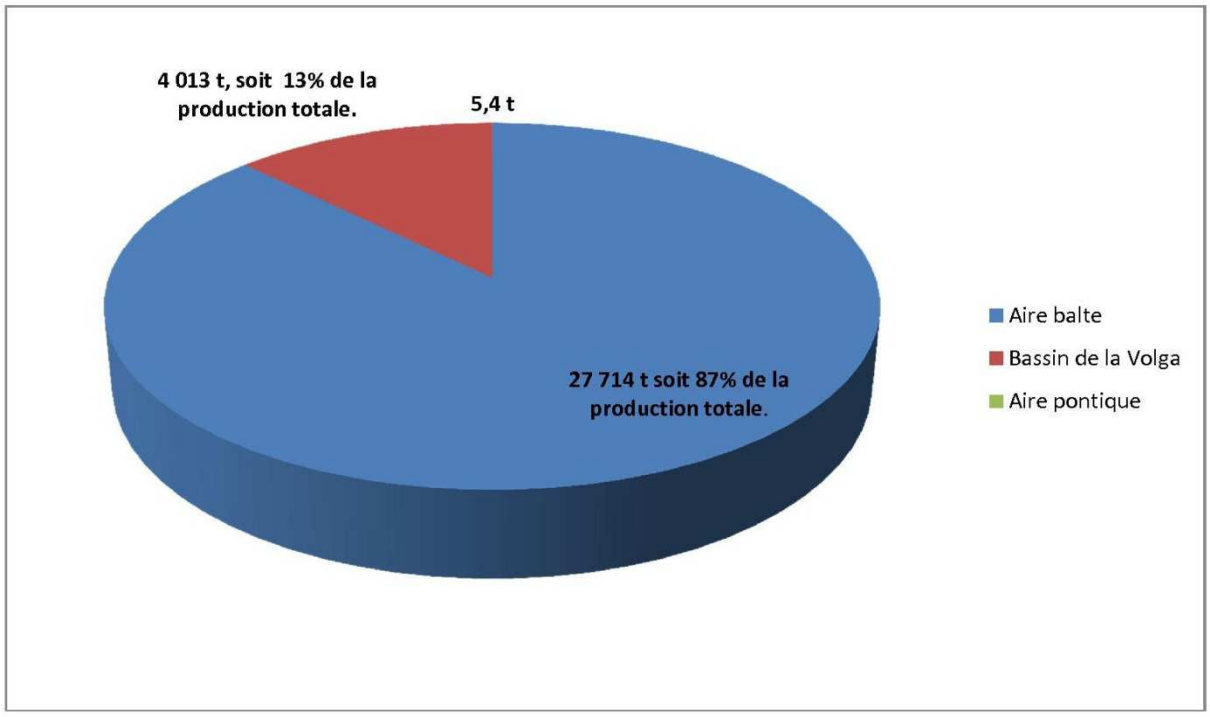


Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire et à partir de notre veille stratégique.

La domination de l'outil de production russe situé en mer Baltique se retrouve à travers la prépondérance des chantiers pétersbourgeois[2305] et ceux de l'exclave de Kaliningrad[2306]. La part des chantiers navals situés sur la Volga demeure stable depuis 1991, et proportionnellement, passe de 10% à 13% de la production pour le compte de la flotte de la mer Noire. Le bassin de production de la Volga conserve son savoir-faire en matière de navires à faible tonnage comme les corvettes lance-missiles du Projet 21631 *Buyan-M* construite par le chantier naval Gorki à Zelenodolsk.

[2305] Les chantiers navals Средние Невский СС3 (Sredniye Nevskiy) et OAO «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Pella). En prenant en compte la projection 2016, il faut ajouter le chantier naval de l'Amirauté qui construit actuellement les submersibles du Projet 0636.3, et le chantier naval du Nord qui travaille sur les frégates du Projet 22350.
[2306] Le chantier naval Yantar construit les frégates du Projet 11356.

Production par aire géographique à l'horizon 2016



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire et à partir de notre veille stratégique.

La restructuration de l'outil de production considéré dans le cas de la Marine de guerre en mer Noire illustre doublement les tendances qui caractérisent la recomposition du complexe militaro-industriel russe depuis 1991. En premier lieu, nous assistons à la concentration de l'outil de production au sein de grands centres, ici Saint-Pétersbourg et Kaliningrad. Si de tels centres existaient déjà sous l'URSS (avec celui de Nikolaïev comme nous l'avons vu), nous assistons au basculement de l'outil de production vers les capacités de la mer Baltique, avec l'émergence de la prépondérance de la capitale maritime russe : Saint-Pétersbourg. Seconde constatation : la diminution du nombre de projets pour une même catégorie de navires. Bien qu'issue du même bureau d'étude, Severnoe, la construction des frégates du Projet 11356 et du Projet 22350 est répartie sur des sites distincts : les chantiers navals Yantar (Kaliningrad, Projet 11356) et les chantiers navals du Nord (Saint-Pétersbourg, Projet 22350), et contribue ainsi à maintenir le niveau et la diversité de production dans différents chantiers. Concernant ce dernier aspect, nous pouvons remarquer que la place occupée par les chantiers navals du bassin de la Volga (en %) semble devoir rester la même en ce qui concerne l'entrée en dotation de nouvelles unités pour la flotte de la mer Noire. L'augmentation et le redéploiement des capacités de production sur les rives Volga se

traduiraient par de coûteux investissements pourtant nécessaires pour l'augmentation de la navigation à travers les canaux du système des cinq mers.

- **Le bassin de la Volga : des capacités sous-exploitées**

L'aménagement de la Volga et la construction de canaux (canal mer Blanche-Baltique ; canal Volga-Baltique et canal Don-Volga) forment le système des cinq mers qui relie la mer Noire, la mer d'Azov, la mer Capsienne, la mer Baltique et la mer Blanche[2307]. Ce système procure à la navigation russe une véritable liberté de manœuvre en permettant à des navires situés en mer Caspienne de rejoindre l'océan mondial à travers la Volga et les canaux, puis la mer Baltique ou la mer Blanche. Les Turcs imaginent déjà au XVIe siècle de construire un canal qui relie la Volga au Don : en 1569, le sultan Sélim II envoie des dizaines de milliers d'esclaves et de soldats turcs creuser l'ouvrage. Pierre le Grand reprend dès 1697 le projet à son compte, mais la Guerre du Nord qui éclate en 1700 l'empêche de mener à bien les travaux. Au cours des années 1930, les Soviétiques reprennent la construction du canal Volga-Don, et les travaux sont de nouveau interrompus, cette fois par la Seconde guerre mondiale[2308]. Si le canal Volga-Don devient enfin opérationnel dès 1952, le système des cinq mers n'est alors pas encore exploitable, toutefois, comme le note en 1958 l'attaché militaire français en poste en URSS :

« *Les liaisons entre les différents théâtres maritimes ne se sont pas améliorées au cours de l'année 1957, mais de gigantesques travaux sont en cours, qui vont modifier profondément les possibilités de transports fluviaux de la Russie d'Europe.*

Le chaînon capital, qui manque actuellement entre la Baltique et la Volga, sera réalisé pour 1960 ; à cette date, le canal Marie, reliant le lac Ladoga à la mer de Rybinsk, permettra, entre Baltique et mer Noire des transferts analogues à ceux qui sont effectués actuellement par le Volga-Don [2309]».

Le système des cinq mers dessert les plus grandes agglomérations russes situées à l'ouest de l'Oural, y compris Moscou qui est insérée dans le réseau grâce au canal Moscou-

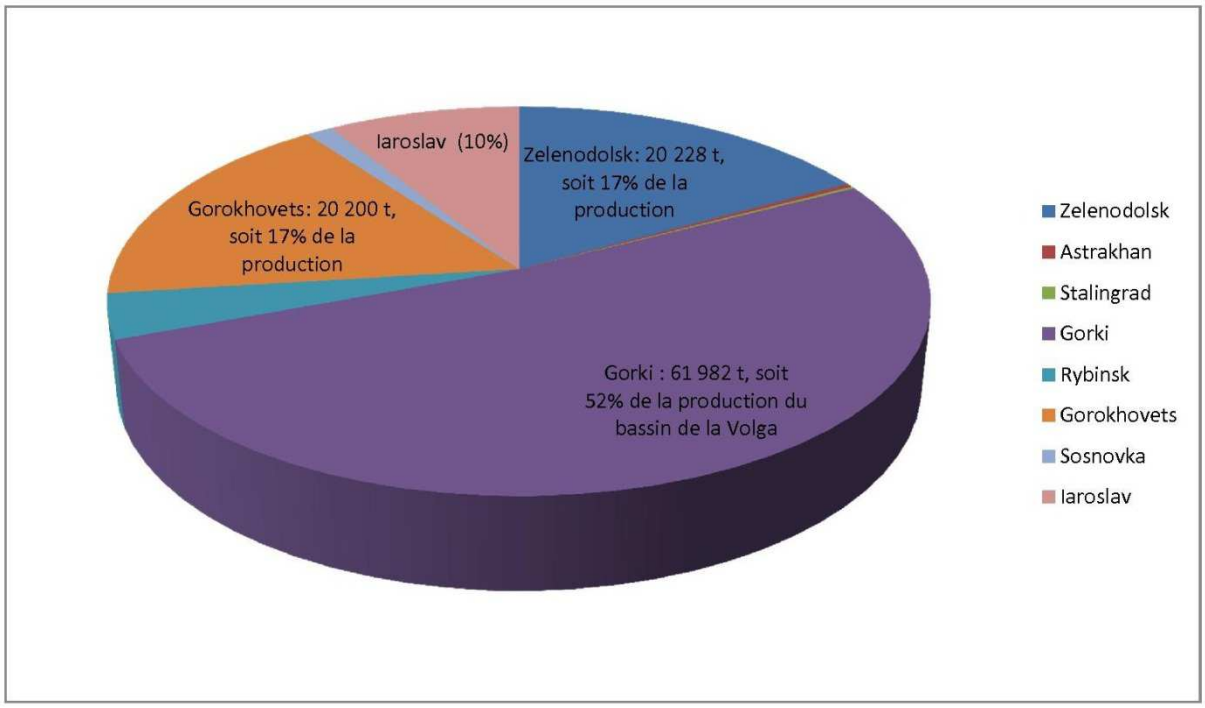
[2307] Voir en annexe V pour la carte du système des cinq mers.
[2308] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, p. 40.
[2309] SHD, Fonds des archives centrales de la Marine, Marine contemporaine, 3 BB7 ME 09 : Correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ, Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires, *Rapport de fin d'année de l'attaché militaire français en poste à Moscou, 1957*, 1er février 1958, f. 104.

Ivankovo qui relie la capitale à la Volga. Aussi, les navires disposant d'un tirant d'eau inférieur à 3,6 mètres et d'un déplacement n'excédant pas 5 000 tonnes peuvent emprunter cet axe tout au long de la saison navigable. Car la Volga, à l'image de l'immense majorité des côtes russes, n'est pas épargnée par les glaces en hiver, et sa surface gèle jusqu'à une épaisseur de 80 centimètres en hiver. Aussi, le trafic fluvial y est interrompu dès la fin octobre jusqu'à la débâcle qui intervient à partir du mois d'avril[2310].

Aujourd'hui, le canal Volga-Don mesure 101 kilomètres de long et dispose de 13 écluses. Sa largeur moyenne est de 70 mètres tandis qu'il offre une profondeur d'environ 4,5 mètres[2311]. C'est notamment à travers ce canal que la production des chantiers navals soviétiques du bassin de la Volga (Zelenodolsk, Nijni-Novgorod) est acheminée vers la mer Noire. Les corvettes de faible tonnage comme les submersibles moyens (Projet 633 par exemple, disposant d'un déplacement en surface d'environ 1 700 tonnes) empruntent régulièrement cet axe, et s'affranchissent ainsi de la contrainte de la circumnavigation de l'Europe et du contrôle exercé par l'OTAN sur le passage des Détroits turcs. Même s'il nécessite des travaux, cet axe présente actuellement des conditions d'exploitation satisfaisantes. Le réseau fluvial domestique russe est resté fermé aux navires battant pavillon étrangers jusqu'en 2007, avec l'ouverture à la navigation étrangère du tronçon reliant la mer d'Azov à la mer Caspienne[2312]. Toutefois, à ce jour, les capacités de navigation offertes par le système des cinq mers demeurent sous-exploitées : là où le réseau voyait transiter 550 millions de tonnes de transport fluvial en 1990, seuls 100 millions de tonnes empruntent le système des cinq mers en 2005[2313]. L'augmentation de la circulation sur cet axe, notamment celle des bâtiments de guerre, supposerait des investissements considérables afin d'améliorer les capacités de navigation, mais offrirait à termes de nouvelles possibilités en désengorgeant les chantiers navals de la Baltique (Saint-Pétersbourg notamment) et en rebasculant une partie de la production sur les chantiers de la Volga, qui nécessiteraient eux-mêmes des investissements. Si l'on compare la production de ces chantiers au cours de la période soviétique avec la production contemporaine, nous pouvons constater une chute dramatique de leur production pour la flotte de la mer Noire.

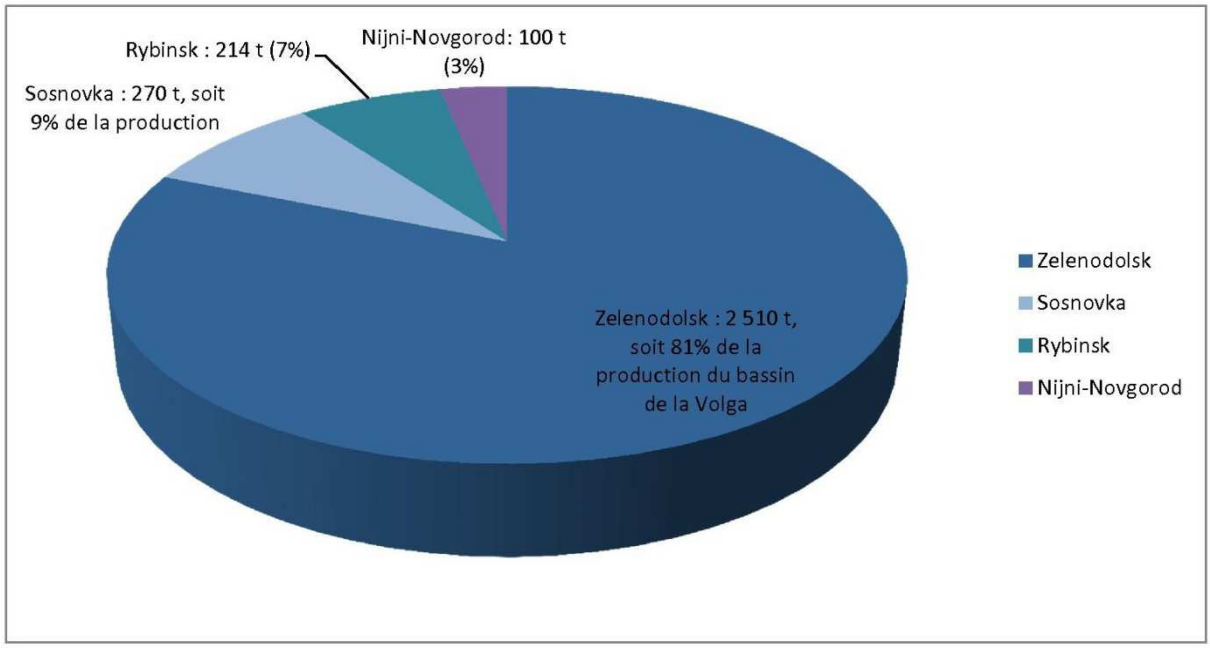
[2310] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 34.
[2311] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, *op. cit.*, p. 40.
[2312] Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, *op. cit.*, p. 35.
[2313] *Ibid*.

Production du bassin de la Volga pour la flotte de la mer Noire par chantier naval (t) (1922-1991)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire.

Production du bassin de la Volga pour la flotte de la mer Noire par chantier naval (t) (1991-2012)



Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire. En 1991, Gorki change de nom et redevient Nijni-Novgorod.

Au cours des deux décennies qui suivent la chute de l'URSS, le nombre de chantiers navals du bassin de la Volga qui construisent pour la flotte de la mer Noire est divisé par deux. Alors que le chantier naval Krasnoe Sormovo (Красное Сормово им.А.А.Жданова) de Gorki (Nijni-Novgorod) était le principal centre de production sous la période soviétique avec 52% du tonnage mis en service dans le bassin de la Volga, c'est aujourd'hui le chantier naval Gorki (Зеленодольский завод им. А.М. Горького) de Zelenodolsk qui assume l'essentiel de la production (81%). Conséquence de la crise économique généralisée que traverse la Russie au cours des années 1990, le tonnage moyen annuel mis en service s'effondre : d'environ 300 tonnes par an à Zelenodolsk entre 1922 et 1991, il approche actuellement les 120 tonnes annuelles depuis 1991. Alors que Nijni-Novgorod était un des centres de construction des sous-marins de la flotte de la mer Noire (Projets 633, 640 et 644, disposant tous d'un déplacement en surface supérieur à 1 000 tonnes), plus aucun submersible n'est sorti de son chantier depuis 1991. Le chantier naval de Zelenodolsk semble avoir mieux résisté aux années 1990 : il produit aujourd'hui les frégates du Projet 11661 (2 000 tonnes de déplacement à pleine charge), des corvettes hydroglisseurs lance-missiles (Projet 1239, 2 unités produites, dont une pour la flotte de la mer Noire) et des patrouilleurs du Projet 21980 (1 unité pour la flotte de la mer Noire livrée en 2009)[2314]. Nous pouvons donc dire que, après l'effondrement de l'URSS, le phénomène de concentration des centres de constructions navales autour de super-pôles (Saint-Pétersbourg, Kaliningrad et Severodvinsk) s'est accompli au détriment du bassin de production de la Volga. Ce bassin disposait pourtant à l'époque soviétique d'un tissu industriel riche (une dizaine de chantiers navals depuis Rybinsk jusqu'à Astrakhan) avec des capacités orientées vers la construction de bâtiments de surface avec une forte composante ASM (Projet 122, 201, 204 à Zelenodolsk), mais également de submersibles moyens (Projets 633, 640 et 644 à Gorki). Actuellement, les capacités de production du bassin de la Volga sont sous-exploitées, et leur réactivation nécessiterait des investissements en termes d'infrastructures, mais elle pourrait constituer à moyen terme une alternative industrielle qui contribuerait à désengorger les cales péterbourgeoises, dans la mesure où, par exemple, le chantier Gorki de Zelenodolsk est apte à construire des frégates disposant d'un déplacement allant jusqu'à 2 000 tonnes (Projet 11661, classe *Gepard*)[2315].

La doctrine maritime de la Fédération de Russie de 2001 prévoit d'utiliser le système des cinq mers en tant que moyen pour désenclaver l'espace caspien, notamment à travers le développement d'un service de ferry qui s'intégrerait dans un système de transport

[2314] Voir le site officiel du chantier naval : http://www.zdship.ru/products/shipbuilding/spec-ships/
[2315] *Ibid*.

multimodal reliant les mers Baltique, Caspienne et Méditerranée, à travers la mer d'Azov et la mer Noire[2316]. La modernisation de la flotte de la mer Noire ne passe cependant pas seulement par des investissements pour la modernisation des bâtiments qui s'inscrivent dans une dynamique globale de réarmement du pays. Dès la seconde moitié des années 2000, les autorités russes entament une profonde réforme des structures militaires qui affectent également la Marine pontique.

2) Les bases : le développement des infrastructures pontiques

« *Même une dizaine de Tartous ou de Cam Ranh ne saurait remplacer un Sébastopol* ».

Amiral Viktor Kravtchenko, commandant en chef de la flotte russe de la mer Noire en 1996-1998[2317].

La modernisation de la flotte de la mer Noire passe également par un redéploiement de ses unités au sein de ports russes, par la modernisation des infrastructures navales existantes en Russie, et la construction de nouveaux points d'appui sur le littoral pontique. Cette politique s'inscrit dans le cadre plus général de la réforme de l'armée lancée par Vladimir Poutine à l'automne 2008.

a) La réforme des structures militaires

La réforme militaire engagée par Vladimir Poutine au cours de la seconde moitié des années 2000 repose sur une évaluation : l'environnement sécuritaire extérieur de la Russie s'est considérablement détérioré depuis 1991. Les régions limitrophes du Caucase et de l'Asie centrale constituent en particulier les zones les plus instables, situation aggravée par le fait que la Russie a perdu avec la disparition de l'URSS une importante interface sur son flanc méridional[2318]. Les forces armées russes créées en 1992 sont largement formatées selon un schéma soviétique, c'est-à-dire pour faire face à une invasion massive des troupes de l'OTAN. Or, la nature des conflits armés ayant profondément évolué au cours de ces vingt dernières années, les forces armées russes ont fait depuis les années 2000 l'objet de réformes

[2316] On peut ainsi lire dans la section consacré à l'espace caspien (voir le point 2 du III, « Contenus de la politique maritime nationale ») : « организация паромного сообщения как части интермодальных перевозок с выходом в бассейны Средиземного и Балтийского морей » (« Organiser un service de ferry comme composante d'un système de transport intermodal avec un accès à la mer Méditerranée et à la Baltique »). Voir en annexe IV les extraits de la doctrine maritime de la Fédération de Russie.

[2317] « Rien ne saurait remplacer la base navale de Sébastopol », *RIA Novosti*, 20 janvier 2009. L'amiral fait ici allusion aux anciennes bases navales soviétiques en Syrie et au Vietnam.

[2318] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives*, *op. cit.*, p. 36.

destinées à les rendre aptes à relever les défis sécuritaires de leur environnement respectif. Dès le mois de mai 2005, le ministre russe de la Défense, Sergueï Ivanov, laisse entendre que les effectifs de l'armée russe doivent être diminués afin de la rendre plus mobile et donc en mesure de répondre au nouveau caractère spontané et violent des conflits qui caractérisent le « proche étranger » russe :

"*We cannot maintain an army of three or five millions as before, and put a regiment, division or army in every constituent part of the Federation. Units are stationed around the country fairly evenly, but taking account of threats not "official enemies". If necessary these permanent-readiness unit scan be moved anywhere fairly quickly by air transport*[2319]".

C'est donc un effort de rationalisation des forces armées russes qui est entrepris dès la seconde moitié des années 2000. L'un des premiers objectifs de la réforme engagée par les autorités russes au cours de la période 2008-2010 a été de créer quatre commandements militaires opérationnels, ou districts militaires : le commandement ouest, le commandement centre, le commandement sud et le commandement est.

[2319] "Victory Remains Ours", interview du ministre russe de la Défense, Sergueï Ivanov, *Rossiyskaya Gazeta*, 4 Mai 2005, cité par Keir Giles, "Russia National Commands", *Russian Series*, 06/19, Conflict Studies Research Center, Avril 2006, p. 2.

Les nouveaux commandements militaires russes suite à la réforme de 2008

« Modification des divisions militaires et administratives de la Russie », avant la réforme (carte du haut) et après la réforme (carte du bas). Source : Ministère russe de la Défense, extrait de « Военная реформа: на пути к новому облику российской армии » (« La réforme militaire : sur la voie d'une nouvelle image de l'armée russe »), *art. cit*., p. 20.

La flotte de la mer Noire se retrouve intégrée et subordonnée au district militaire sud, tout comme la flottille de la mer Caspienne, dès le mois d'octobre 2010, ce qui illustre la prise en compte par les autorités russes du caractère régional des problématiques sécuritaires du flanc méridional, depuis l'espace caspien jusqu'à l'espace pontique. Le quartier général du district militaire sud se situe à Rostov-sur-le-Don tandis que celui de la flotte de la mer Noire demeure à Sébastopol, et c'est désormais auprès du commandement situé à Rostov-sur-le-Don que la flotte de la mer Noire prend ses ordres, et non plus auprès de l'Etat-major de la Marine[2320]. La réforme des forces navales lancée en 2008 visait, outre à préparer le programme de réarmement 2011-2020, à :

[2320] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army*, *op. cit.*, p. 81.

- Optimiser les structures organisationnelles de la Marine, et à diminuer radicalement les effectifs des structures de commandement, ainsi qu'à amoindrir l'importance des unités auxiliaires de commandement,
- Amener les troupes côtières et les unités terrestres à un niveau permanent de préparation au combat ; redistribuer les forces armées en fonction des menaces qui pèsent sur le territoire ; restaurer la conscription dans la Marine,
- Fusionner les forces aéronavales au sein de bases aériennes, et procéder au transfert d'unités vers l'armée de l'air. Une base aérienne comporte les unités de combat et de soutien ainsi que toute la chaîne logistique nécessaire, le tout regroupé sous un commandement unique,
- Créer de nouvelles structures de commandement au sein de la Marine,
- Réformer les structures d'approvisionnement et de logistique,
- Créer des dépôts d'approvisionnement universels pour le carburant, les vivres et tous les équipements non-guerriers, et des dépôts d'armements ; subordonner les structures logistiques à un commandement unique,
- Subordonner les flottes aux nouveaux districts militaires[2321].

Le volet pontique de la réforme de la Marine russe prévoit également la construction de nouvelles infrastructures navales et la modernisation de celles existantes sur le littoral de la mer Noire.

b) Les nouvelles infrastructures navales pontiques : la densification du maillage côtier

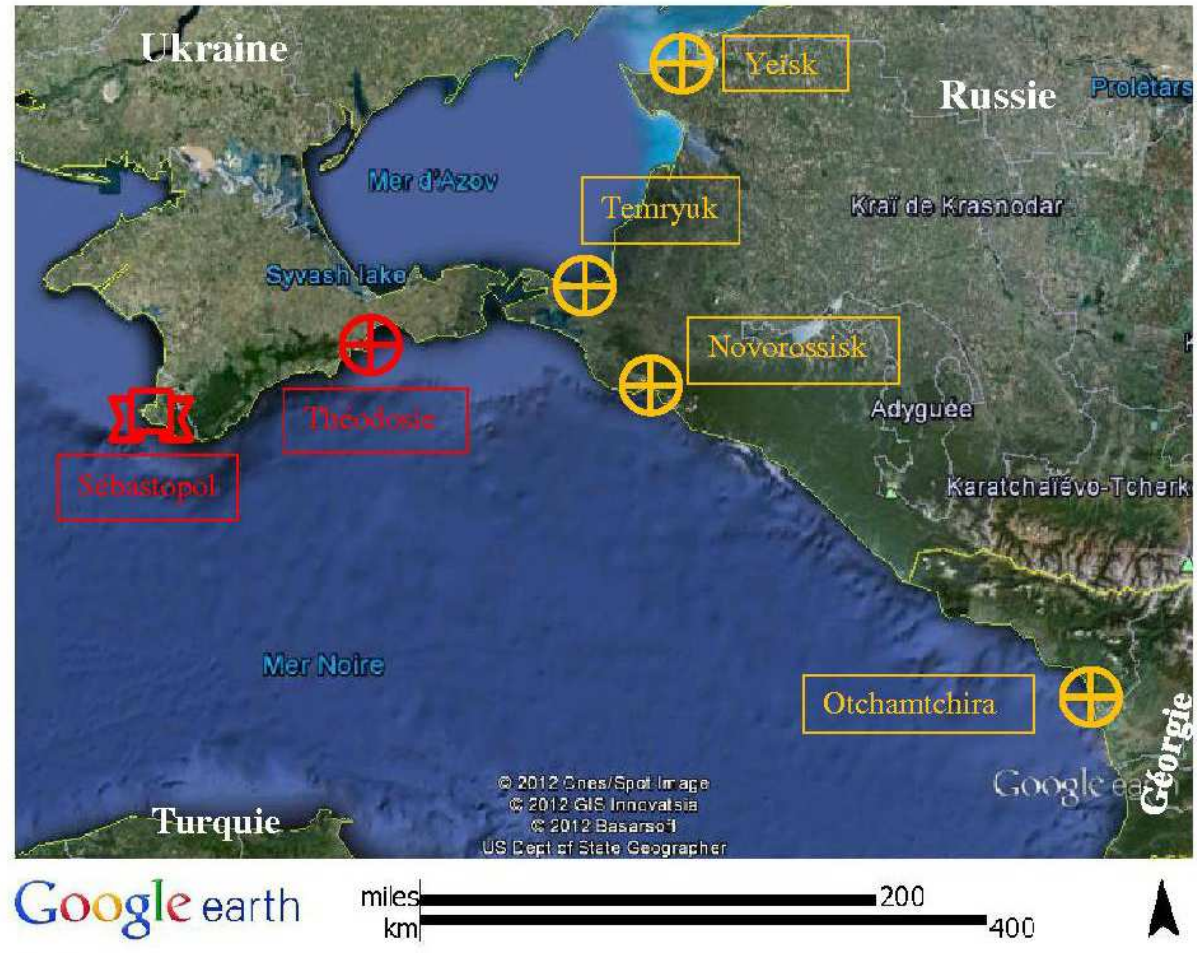
Avant d'évoquer le développement de nouvelles infrastructures navales dans le bassin pontique, il convient de rappeler qu'actuellement, près de 80% du tonnage de la flotte de la mer Noire sont encore concentrés à Sébastopol qui demeure en outre son principal port d'attache. En 2009, trois anciens commandants de la flotte de la mer Noire rappelaient la valeur du port de Sébastopol qui, selon eux, devait rester la principale base navale de la Marine pontique russe[2322]. Toutefois, dans l'esprit de ces anciens commandants, la conservation des infrastructures de Sébastopol ne devait pas entraver le développement de

[2321] *Ibid*., pp. 81-82. Pour la structure actuelle des unités de la flotte de la mer Noire, voir en annexe VI.
[2322] « Rien ne saurait remplacer la base navale de Sébastopol », *RIA Novosti*, 20 janvier 2009. Il s'agit de l'amiral Igor Kassatonov, commandant de la flotte russe de la mer Noire en 1991-1995, de l'amiral Viktor Kravtchenko, commandant en chef de la flotte russe de la mer Noire en 1996-1998, et de l'amiral Vladimir Komoïedov, chef de la flotte de la mer Noire en 1998-2002.

nouvelles infrastructures sur le littoral de la mer Noire, notamment à Novorossisk, et au-delà des Détroits, en Méditerranée. Aussi, depuis le retrait des dernières unités navales russes du port géorgien de Poti en 1998, les bâtiments de la flotte de la mer Noire sont stationnés essentiellement dans des ports ukrainiens et russes.

Actuellement, le développement de nouvelles bases navales pour la flotte de la mer Noire fait l'objet d'un programme fédéral que nous allons évoquer et le budget attribué à sa réalisation, échelonnée jusqu'en 2020, s'élève à 92 milliards de roubles (environ 2,3 milliards d'euros)[2323].

Les installations navales russes en mer Noire (2012)



: Base navale de Sébastopol, quartier général de la flotte de la mer Noire

: Théodosie, autre base navale de la flotte de la mer Noire

: Bases navales et points d'appui navals en cours de construction ou d'extension

[2323] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army*, *op. cit.*, p. 85.

La question du développement de nouvelles infrastructures navales en mer Noire ne date pas des crises russo-ukrainiennes des années 2000. Dès le début de la décennie 1990, la Russie anticipe les tensions avec l'Ukraine, et se préoccupe de trouver d'autres ports en mer Noire afin d'y déployer sa flotte. En 1994, le district naval de Novorossisk est ainsi créé, et dès 1997, Moscou entame la construction d'infrastructures destinées à accueillir des bâtiments de guerre. Le 17 septembre 2003, Vladimir Poutine, alors président de la Fédération de Russie, signe un décret présidentiel sur la construction de la nouvelle base navale à Novorossisk (kraï de Krasnodar). Comme l'a alors rappelé le président, le redéploiement annoncé ne signifie pas pour autant l'abandon des installations dont la Russie dispose à Sébastopol. Une fois la base navale de Novorossisk opérationnelle, celle-ci ne pourrait d'ailleurs pas accueillir tous les navires de la flotte de la mer Noire, et la Russie envisage donc de développer d'autres points d'appui naval, notamment à Yeïsk et à Temryuk, en mer d'Azov, où certaines unités sont déjà déployées. La création d'une base navale à Novorossisk s'inscrit plus globalement au sein d'un vaste programme fédéral intitulé « Création d'un système de bases navales pour la flotte de la mer Noire sur le territoire de la Fédération de Russie pour la période 2005-2020[2324] », dont l'étude a été commandée par le Kremlin au Ministère de la Défense dès le mois d'août 2004, et qui a été validée le 15 août 2005[2325]. Aussi, après la signature du décret présidentiel en 2003, les travaux débutent dès 2004 avec une première enveloppe de 12,3 milliards de roubles (un peu plus de 310 millions d'euros) pour les cinq premières années, le chantier devant durer au total 10 ans. Plus que de la construction d'une nouvelle base, il s'agit donc de l'extension et de la modernisation d'installations existantes. La construction de la base navale, prévue pour durer jusqu'en 2014, a néanmoins pris du retard.

[2324] Le plan de financement de ce programme (en russe, « Создание системы базирования Черноморского флота на территории Российской Федерации в 2005 - 2020 годах ») est consultable (en russe) à l'adresse suivante : http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2006/179/

[2325] Isabelle Facon, Jean-Marie Mathey, « La politique maritime de la Russie », *art. cit.*, p. 5.

Evolution des infrastructures navales à Novorossisk

2006

2012

Aujourd'hui, Novorossisk abrite déjà des unités de la flotte de la mer Noire[2326], tout comme Temryuk[2327]. On y trouve également des unités de l'artillerie côtière unifiée, des unités de l'infanterie de Marine et du Génie ainsi que des infrastructures pour la réparation des navires. Toutefois, avec seulement 11% du tonnage de la flotte de la mer Noire, son rôle reste encore aujourd'hui très secondaire. Néanmoins, Novorossisk est censé pourvoir accueillir dès son ouverture des navires de premier rang, et sa construction doit favoriser le développement économique de la région et la densification des réseaux de transport, notamment celui des chemins de fer. La Russie a donc déjà entamé les efforts qui doivent conduire au redéploiement des unités de sa flotte. Toutefois, ce dernier doit plus se traduire par un équilibrage au niveau du tonnage et des unités déployées dans les ports de la mer Noire que par le déplacement des navires stationnés actuellement à Sébastopol. De nouveaux aérodromes devraient également être construits à Yeïsk et à Vitiazevo, près d'Anapa, afin d'accueillir la composante aéronavale actuellement déployée sur les bases aériennes criméennes de Sébastopol (base de Kacha) et de Gvardiskiye, qui ont été fusionnées dans le cadre de la réforme de la Marine pour former la 7057^{e} base aérienne unifiée[2328]. Il est également prévu que les actuels Su-24 soient modernisés (Su-24M) et que les anciens Be-12 soit remplacés par des Il-38[2329].

[2326] La 184^{e} brigade des garde-côtes, la 183^{e} division des navires de sauvetage, le 61^{e} groupe des navires de soutien et la 55^{e} division autonome des navires hydrographiques du Service hydrographique du 80^{e} district. Site officiel de la flotte de la mer Noire.
[2327] Un groupe de navires de soutien. *Ibid.*
[2328] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army, op. cit.*, p. 84.
[2329] "Black Sea Fleet to receive 18 new ships", *Interfax*, 26 octobre 2010.

Le bombardier Su-24 (code OTAN Fencer)

Source : site officiel de Sukhoï.

A travers la reconnaissance de l'indépendance de l'Abkhazie, puis la signature d'accords de sécurité en septembre 2009 avec les autorités abkhazes, Moscou a virtuellement gagné 180 kilomètres de littoral pontique supplémentaires. Peu après sa reconnaissance de l'indépendance de l'Abkhazie, le Kremlin manifeste dès le mois de novembre 2008, et encore en janvier 2009, sa volonté d'ouvrir des discussions avec la partie abkhaze au sujet de l'implantation d'un point d'appui naval en Abkhazie[2330]. Le développement d'infrastructures navales sur le littoral oriental de la mer Noire contribue à densifier le maillage russe dans cette région d'autant plus que Moscou a obtenu le droit d'utiliser le port abkhaze d'Otchamtchira comme point d'appui naval[2331]. A l'époque soviétique, ce petit port abritait déjà des unités des gardes-frontières ainsi qu'une formation de navires écoles. Etant donné ses infrastructures, Otchamtchira peut accueillir des bâtiments d'une longueur maximale de 85 mètres. Dès le mois d'août 2009, les Russes ont commencé à draguer le port afin de le rendre pleinement praticable. Il est probable que des unités de la flotte de la mer Noire telles que des corvettes lance-missiles, des corvettes de lutte ASM ou des bâtiments du Service fédéral de

[2330] Emmanuelle Armandon, « La Crimée ou la difficile acceptation par la Russie des frontières héritées de l'ex-URSS », *art. cit.*, p. 6.
[2331] « Abkhazie: une nouvelle base navale russe pour narguer Tbilissi », *RIA Novosti*, 29 janvier 2009: http://fr.rian.ru/russia/20090128/119841945.html .

sécurité russes (FSB) y soient déployés[2332]. En 2009, pour répondre à la nécessité de protéger les frontières maritimes abkhazes, il a été décidé de former un bataillon de 10 navires garde-côtes. Dès le mois de septembre, un premier bâtiment russe, le patrouilleur *Novorossisk* (Projet 12412) y est déployé, bientôt suivi par les vedettes *Mangoust* (Projet 12150) et *Sobol* (Projet 12200)[2333].

Ce renforcement de la présence militaire russe en Abkhazie s'inscrit dans une dynamique plus globale amorcée depuis la fin des années 2000 d'accentuation de cette présence dans le « proche étranger » pontique. Outre le renouvellement du bail de la base navale de Sébastopol (accord de Kharkov, 21 avril 2010), Moscou a également prolongé sa présence militaire en Arménie jusqu'en 2044 grâce à un accord signé avec Erevan au mois d'août 2010. Suite aux accords de coopération militaire signés avec l'Abkhazie et l'Ossétie du Sud en septembre 2009, la Russie a reçu l'autorisation d'y disposer des bases militaires pour une durée de quarante-neuf ans. L'armée russe s'est ainsi installée à Tskinvali et à Djava (Ossétie du Sud) et à Goudaouta (Abkhazie, 7^{e} base militaire), et entretiendrait dans ces bases un contingent de 3 500 hommes[2334].

c) Quelles missions pour la flotte russe en mer Noire ?

Rappelons qu'à l'époque soviétique, la flotte de la mer Noire n'avait jamais été mise en concurrence avec une autre flotte sur le théâtre pontique hormis lors de la Seconde guerre mondiale. L'URSS ayant virtuellement fait de la mer Noire une « mer intérieure », la zone de compétence de l'*Eskadra* pontique avait été projetée dès la fin des années 1960 bien au-delà des Détroits, jusque dans l'océan Atlantique, puis dans l'océan Indien[2335].

Aujourd'hui, la flotte de la mer Noire se retrouve non seulement concurrencée sur son propre théâtre par l'activité navale de l'OTAN, mais elle doit également désormais faire face à un environnement stratégique et sécuritaire pontique qui a été déstabilisé depuis 1991. Pour les autorités russes, le « proche étranger » constitue actuellement à la fois la principale zone d'intérêts stratégiques, et le premier réservoir de menaces sur l'environnement sécuritaire de

[2332] Anton Lavrov, « Aménagement des Forces armées russes dans les républiques nouvellement reconnues d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud à l'issue de la guerre », *in* Rouslan Poukhov (dir.), *Les chars d'août*, *op. cit.*, p. 119.
[2333] *Ibid*., pp. 124-125. L'Abkhazie a par ailleurs été intégrée au système de la défense aérienne de la Russie, et des batteries de missiles anti-aériens S-300 y ont été déployées dès le mois de novembre 2008.
[2334] Isabelle Facon, « La présence militaire russe à l'étranger : aujourd'hui, demain », *art. cit.*, p. 5.
[2335] Voir dans la Partie II le chapitre consacré aux activités de la flotte de la mer Noire après la Seconde guerre mondiale.

la Russie[2336]. Le « Concept de la sécurité nationale de la Fédération de Russie », publié en 2000, définit comme prioritaire la garantie des intérêts russes aux abords directs du territoire national, ainsi que la stabilité sur ses marges[2337]. La rénovation actuellement en cours de la flotte de la mer Noire intègre également ce resserrement des intérêts russes sur le bassin pontique comme nous l'avons précédemment évoqué. La flotte de la mer Noire a vu, depuis 1991, la nature et le nombre de ses missions évolué, et à ce stade de notre analyse, étant donné les programmes de constructions navales en cours de réalisation, nous pouvons proposer la liste suivante des missions dévolues à la flotte de la mer Noire dans le bassin pontique :

- Contenir l'expansion de l'influence occidentale, et en particulier celle de l'OTAN, dans les ex-républiques soviétiques,
- Intervenir et soutenir l'action des forces armées russes dans les conflits armés de type « post soviétique » (conflits gelés) qui éclatent au voisinage direct de la Russie et menacent la stabilité de région déjà fragilisée d'un point de vue sécuritaire (Caucase),
- Protéger les intérêts économiques régionaux de la Russie,
- Lutter contre le crime organisé et le terrorisme international.

La lutte contre l'expansion de l'influence occidentale dans le « proche étranger » a été l'une des toutes premières missions remplies presque malgré elle par la flotte de la mer Noire. Alors que l'OTAN entendait dès les années 1990 repousser ses frontières orientales un peu plus en direction de la Russie, et absorbait en 2004 d'anciens membres du Pacte de Varsovie, la Russie parvenait, comme nous l'avons évoqué, à pérenniser sa présence en Ukraine. L'implantation d'une flotte de guerre russe dans les ports ukrainiens de Crimée a, au cours de la seconde moitié des années 2000, bloqué toute possibilité d'adhésion immédiate de Kiev à l'Alliance atlantique. L'ancien président ukrainien, Viktor Iouchtchenko avait bien intégré ce paramètre, ce qui l'avait poussé à réclamer le départ anticipé de la flotte russe avant 2017. La flotte de la mer Noire a ainsi, par sa simple présence, contribué à contenir l'extension de l'OTAN à l'Ukraine, et Dmitri Medvedev avait dès le printemps 2010, alors qu'il était

[2336] R. Craig Nation, Dmitri Trenin, *Russian Security Strategy under Putin: U.S. and Russian Perspectives, op. cit.*., p. 36.
[2337] Voir « Консепция Национальной Безопасности Россиской Федерацнн » (« Concept de la sécurité nationale de la Fédération de Russie ») publié en 2000. On peut ainsi y lire au sein de la section IV (« Garantie de la sécurité nationale de la Fédération de Russie ») que : « *Les principales tâches dans le domaine de la garantie de la sécurité nationale de la Fédération de Russie sont* […] *la garantie de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de la Fédération de Russie, de la sécurité de son espace frontalier* ».

président de la Russie, souligné le rôle stabilisateur de la flotte de la mer Noire dans l'équation sécuritaire européenne :

« *A mon avis, la présence de notre base militaire* (en Crimée) *maintiendra au moins la répartition* (de forces) *qui s'est formée* (…) *et c'est une garantie contre les tentatives de redistribution dans la sphère de la sécurité européenne* [2338]».

La question du format de la flotte paraît ici secondaire : certains analystes russes plaident même dès la fin des années 2000 pour une flotte de la mer Noire au format réduit, étant donné que le seul conflit probable dans la région serait avec l'OTAN, et que dans ce cas, les missions de la flotte seraient essentiellement d'ordre tactique[2339].

Le conflit armé russo-géorgien est toutefois venu rappeler que Moscou doit conserver des moyens d'interventions navals suffisants dans le bassin pontique. Ce conflit permet à la flotte russe de remplir les deux premières missions que nous avons évoquées : contenir l'expansion de l'influence occidentale dans le « proche étranger » (ici le Caucase), et soutenir l'action des forces armées russes dans leur intervention au sein d'un conflit de type « post soviétique ». La flotte de la mer Noire était déjà intervenue en 1992, alors même que son statut n'est pas encore été réglé par Moscou et Kiev, dans le conflit qui éclate entre l'Abkhazie séparatiste et la Géorgie nouvellement indépendante. Elle avait alors essentiellement mené des opérations d'évacuation depuis les côtes abkhazes. Depuis 2000, la protection des ressortissants russes vivants dans les ex-républiques soviétiques constitue un des intérêts de la politique étrangère de sécurité russe[2340]. En mer Noire, la démonstration de cette politique a été faite par Moscou lors du conflit russo-géorgien d'août 2008 : la Russie avait en effet distribué massivement des passeports aux sud-ossètes au cours des mois précédants le conflit. Le conflit d'août 2008 a démontré quel est le mode opératif de la flotte russe lorsqu'elle intervient dans un conflit qui affecte l'une des ex-républiques soviétiques[2341]. Ses principales missions ont été la mise en œuvre d'un blocus des côtes abkhazes, blocus diplomatiquement baptisé « zone de sécurité », la neutralisation des forces navales ennemies,

[2338] « Flotte russe en Crimée: garantie contre les divisions de la sécurité européenne », *RIA Novosti*, 17 mai 2010.
[2339] Евгений Трифонов, « Лишний флот России » (Evgueni Trifonov, « Une flotte russe superflue »), *Russia in Global Affairs*, 6 août 2009.
[2340] On peut lire dans le document intitulé «Concept de la sécurité nationale de la Fédération de Russie », au sein de la section IV (« Garantie de la sécurité nationale de la Fédération de Russie »), que « La politique étrangère de la Fédération de Russie devra viser […] la défense des droits et intérêts légitimes des citoyens russes à l'étranger, y compris avec l'utilisation à cette fin des mesures politiques, économiques et autres ».
[2341] Mikhaïl Barabanov, "A New Fleet for Russia - An Independent Vision", *The Journal of Slavic Military Studies*, 24/1, février 2011, p. 82.

le soutien aux forces terrestres russes opérant sur le théâtre par des opérations amphibies (transports et débarquement) et des opérations d'appui feu. La Russie devrait par conséquent adopter dans le bassin pontique le schéma des *task groups* (groupes d'interventions) articulés autour de la composante amphibie qui est très prononcée au sein de la flotte de la mer Noire, avec notamment la 197e Brigade des navires de débarquement stationnée à Sébastopol[2342].

Cette prépondérance de la composante amphibie devrait être non seulement conservée mais même renforcée avec l'arrivée des nouveaux navires de débarquement de type *Ivan Gren* (Projet 11711) actuellement en construction à Kaliningrad. Le mode opératoire ainsi retenu en août 2008 au large des côtes géorgiennes subordonne la flotte de la mer Noire aux actions engagées à terre, ce qui, rappelons-le, constitue l'une des fonctions permanentes les plus anciennes de la Marine russe depuis l'époque impériale[2343]. Le caractère fermé et restreint du théâtre maritime pontique favorise, comme nous l'avons démontré, les opérations à caractère tactique, et donne à la Russie la possibilité de couvrir ce théâtre avec des systèmes de missiles et des batteries côtières[2344]. Cette réaffirmation du rôle de la défense côtière témoigne de l'existence d'une tendance géopolitique toujours très forte chez les militaires et stratèges russes à se représenter leur pays comme encerclé. Les côtes du Caucase occidental fournissent à la Russie des possibilités d'extensions côtières et Moscou a placé *de facto* sous son contrôle presque 200 kilomètres de côtes supplémentaires en mer Noire après le conflit russo-géorgien de 2008 en reconnaissant l'indépendance de l'Abkhazie. Or, la protection du territoire russe à travers l'édification et la modernisation d'un système de défenses côtières efficaces demeure un pilier dans stratégie de sécurité russe[2345]. La 11e brigade indépendante de défense côtière de la flotte de la mer Noire, créée en 2005, a ainsi été la première unité de la Marine à être équipée des batteries de nouvelle génération Bastion-P (SSC-5) qui assurent la couverture des littoraux grâce à la mise en œuvre des missiles antinavires P-800 Oniks (SS-N-26 Yakhont)[2346]. Ce renforcement des défenses frontalières illustre le syndrome de la puissance continentale face aux puissances maritimes. Aussi, les missions d'intervention de la flotte

[2342] La flotte de la mer Noire est, des quatre flottes russes, celle qui dispose de la plus forte composante amphibie avec les grands navires de débarquement du Projet 775 et du Projet 1171. L'arrivée de la première unité des nouveaux navires de débarquement de type *Ivan Gren* (Projet 11711) dès 2013 devrait permettre de commencer le renouvellement cette composante.

[2343] Voir la Partie II pour l'activité de la flotte russe de la mer Noire à l'époque tsariste et à l'époque soviétique.

[2344] Pour les spécificités géographiques du bassin pontique et leur impact sur la mise en œuvre d'opérations navales, voir dans la Partie II le second point du chapitre 2.

[2345] La réforme de la Marine actuellement en cours d'implémentation intègre notamment la nécessité d'amener les unités de défense côtière russe à un niveau opérationnel de préparation au combat qui soit permanent. Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army, op. cit.*, p. 82.

[2346] *Ibid*., p. 85. Les missiles P-800 Oniks sont les missiles antinavires les plus rapides au monde : ils peuvent atteindre la vitesse supersonique de Mach 2.0, voire Mach 2.5, mettant en échec tous les systèmes antimissiles existant actuellement.

russe au sein des conflits gelés de l'espace post soviétique s'inscrivent dans un schéma plus global de sanctuarisation des côtes et littoraux russes, et de soustraction du « proche étranger » à toute progression de l'influence occidentale.

Depuis la fin du conflit russo-géorgien, l'armée russe mène très régulièrement des exercices de débarquement en mer Noire afin de maintenir ses troupes à un niveau de préparation optimale. Au mois de mars 2010, des navires partis de Sébastopol et de Novorossisk mènent ainsi des opérations de débarquement sur une partie non aménagée des côtes abkhazes dans le cadre d'un programme de préparation au combat[2347]. En septembre 2010, la flotte de la mer Noire réalise d'importantes manœuvres au large de Novorossisk : 18 bâtiments de guerre et vedettes, des avions et hélicoptères de l'aviation navale, des navires de ravitaillement, plus de 200 soldats de l'infanterie navale et 40 unités de matériel des troupes de défense côtière sont ainsi engagés pendant plusieurs jours[2348]. Enfin, au mois d'octobre suivant, la flotte de la mer Noire se livre à un vaste exercice de lutte ASM qui mobilise le sous-marin *Alrosa*, le grand navire de lutte ASM *Kertch*, la frégate *Pitlivi*, les corvettes *Suzdalets* et *Muromets*, des avions Be-12 et des hélicoptères Ka-27[2349].

Une des mutations les plus remarquables reste l'intégration par Moscou des nouveaux paramètres économiques dans sa politique étrangère. Publiés au début de l'année 2000, les principes de la sécurité nationale de la Fédération de Russie livrent la vision que Moscou adopte quant à la place qu'elle entend occuper dans la communauté internationale. La tendance à « l'économisation » des relations internationales est clairement identifiée par la Russie qui entend « *contribuer à la formation de l'idéologie du devenir du monde multipolaire sur cette base*[2350] ». Sur la vingtaine de pages que comporte le document, les termes « économie » et « économique » apparaissent à plus d'une cinquantaine de reprises. Dans la « Stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 » qui date de mai 2009, et qui comporte une vingtaine de pages, ils apparaissent plus de 60 fois. La dimension économique occupe une place particulièrement centrale dans la régionalisation de l'espace pontique, aussi bien par la place qu'occupe la mer Noire, véritable carrefour entre

[2347] « La flotte russe simule un débarquement sur les côtes abkhazes », *RIA Novosti*, 3 mars 2010.
[2348] « Flotte russe de la mer Noire: début d'exercices de grande envergure », *RIA Novosti*, 28 septembre 2010.
[2349] « La flotte russe de la mer Noire lance un exercice avec tirs réels », *RIA Novosti*, 13 octobre 2010.
[2350] « *La première tendance se manifeste dans le renforcement des positions économiques et politiques d'un grand nombre d'Etats et de leurs unions d'intégration, le perfectionnement des mécanismes de la gestion multipartite des processus internationaux. Cela dit, un rôle toujours plus important revient aux facteurs économiques, politiques, scientifico-techniques, écologiques et informationnels* ». « Concept de la sécurité nationale de la Fédération de Russie », partie première : « La Russie dans la communauté internationale ». Consultable en français à l'adresse suivante (site du Ministère des affaires étrangères russe) : http://www.mid.ru/bdomp/ns-osndoc.nsf/f220c06813092609432569fa003a9359/c8e7fa2a74ccc8a0c325752e004718c5!OpenDocument

l'Orient et l'Occident, que par sa position de corridor énergétique entre l'Asie et l'Europe, comme nous l'avons démontré. La « Stratégie de sécurité nationale » ne laisse guère de place au doute quant à l'appréciation par les autorités russes de la situation aux frontières de la Russie :

« *Dans un contexte de lutte compétitive pour les ressources, on ne peut exclure que des problèmes soient réglés par le recours à la force – l'équilibre des forces existant près des frontières de la Fédération de Russie et des frontières de ses alliés peut être mis en cause* [2351]».

Les autorités russes mentionnent ainsi la possibilité de recourir aux outils militaires, et notamment à la flotte, afin de protéger les intérêts économiques russes. L'espace pontique figure, avec la mer Caspienne, la mer Baltique et l'Arctique, parmi les régions qui concentrent particulièrement les intérêts économiques russes[2352].

Au-delà des intérêts énergétiques que nous avons évoqués auparavant, Moscou s'est lancée, à la faveur de l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver à Sotchi en 2014, dans une vaste politique de développement économique du Caucase occidental. Le désenclavement des côtes russes de la mer Noire constitue un premier défi auquel la Russie a répondu dès la fin de l'année 2010. Le président Dmitri Medvedev a en effet signé au mois de décembre 2010 la loi ratifiant le mémorandum international sur la construction d'une autoroute qui fera le tour du bassin de la mer Noire. Le mémorandum, signé en 2007 à Belgrade par la Turquie, la Géorgie, la Russie, l'Ukraine, la Moldavie, la Roumanie, la Grèce et la Bulgarie, prévoit la construction d'une autoroute de 7 100 kilomètres qui desservira tous les Etats de la mer Noire et doit ainsi contribuer à son développement économique. En novembre 2010, l'Ukraine et la Russie se sont entendues sur la construction d'un pont enjambant le détroit de Kertch. Cet ouvrage doit s'intégrer au projet d'autoroute transpontique[2353]. Le développement économique du Caucase du Nord, qui s'inscrit également au sein d'une stratégie de stabilisation sécuritaire de la région, a été également évoqué par Vladimir Poutine, alors premier ministre, à l'été 2010. D'ici 2020, la Russie entend y créer 400 000 emplois, notamment à travers le développement du tourisme balnéaire[2354]. Les autorités russes créent

[2351] Isabelle Facon, *Russie, les chemins de la puissance, op. cit.*, p. 140.
[2352] *Ibid*.
[2353] « Moscou donne le feu vert à la construction d'une autoroute autour de la mer Noire », *RIA Novosti*, 27 décembre 2010.
[2354] « Caucase du Nord: créer 400 000 emplois », *RIA Novosti*, 6 juillet 2010.

au début de l'année 2011 une société par action baptisée « Sites touristiques du Caucase du Nord », chargée de mettre en œuvre la valorisation économique de cette région dans laquelle Moscou entend investir près de 1,5 milliard d'euros[2355]. La France occupe une place de premier ordre dans le développement économique du Caucase du Nord et des côtes russes de la mer Noire. Lors du sommet du G8 de Deauville au mois de mai 2011, les présidents Nicolas Sarkozy et Dmitri Medvedev conviennent de la coopération de la France et la Russie dans l'aménagement touristique du Caucase du Nord. Le plan d'aménagement, dénommé « Vissota 5642 », prévoit notamment la création « *de stations de sports d'hiver dans les sites de Lago-Naki (Adyghées), Arkhyz (Karatchevo-Tcherkessie), Elbrouz (Kabardino-Balkharie), Mamisson (Ossétie du Nord) et Matlas (Daghestan), ainsi que la création et le développement ultérieurs de stations balnéaires sur le littoral de la Mer Noire et de la Mer Caspienne*[2356] ». Au mois de juin suivant, la société russe « Sites touristiques du Caucase du Nord » et la Caisse des Dépôts et Consignations signent un accord cadre qui ouvre la voie à la création au mois de septembre 2011 d'une coentreprise franco-russe chargée de superviser la création d'une zone touristique dans le Caucase du Nord. Cette coentreprise, au capital statutaire de 10 millions d'euros, est détenue à 51% par la société russe « Sites touristiques du Caucase du Nord », et à 49% par France-Caucase, une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations[2357]. Les Jeux olympiques de Sotchi ont servi de tremplin pour les projets de développement économique du Caucase. La flotte de la mer Noire doit par ailleurs être mobilisée pour assurer la sécurité de l'événement, et ses unités ont déjà commencé à s'entraîner[2358].

Dernier type de mission pour la flotte russe en mer Noire : la lutte contre le crime organisé et le terrorisme international. Le retrait de l'Armée rouge d'Europe orientale a laissé le champ libre à de nombreuses organisations criminelles dès le début des années 1990, attirées par les immenses stocks d'armes et de munitions « abandonnés » par les soldats soviétiques. Dès 1989, la mafia sicilienne, des organisations colombiennes et est-européennes

[2355] « Moscou investira 1,5 md EUR dans les stations balnéaires du Caucase russe », *RIA Novosti*, 21 janvier 2011. Cette société est détenue à 98% par l'Etat russe, le reste appartenant aux banques publiques Vneshekonombank et Sberbank.

[2356] Voir le document sur le site de l'Elysée: http://www.elysee.fr/president/root/bank/pdf/president-11456.pdf La zone touristique du Caucase du Nord doit offrir 898 km de piste de ski alpin et179 remontées mécaniques. La réalisation du projet permettra de créer plus de 330 000 emplois. Le coût des projets s'élève à 451,44 milliards de roubles (11,3 milliards d'euros) dont 60 milliards de roubles (1,5 milliard d'euros) ont été versés par le budget russe au capital de KSK.

[2357] « Caucase du Nord: une coentreprise russo-française promouvra le tourisme », *RIA Novosti*, 16 novembre 2011.

[2358] « JO 2014: la Marine russe protégera les jeux en mer et dans les airs », *RIA Novosti*, 31 mars 2011.

sont déjà à l'œuvre en Europe centrale et orientale[2359]. Au cours des années 1990, la mafia russe fait également du trafic de stupéfiants et de celui des armes deux de ses domaines de prédilections[2360]. Les actes de terrorisme ont en outre déjà caractérisé la région pontique, avant même que l'administration américaine ne déclare la guerre au terrorisme international suite aux attentats de 2001. Ainsi, en janvier 1996, un ferry turc a été attaqué par un commando pro tchétchène dans le Bosphore[2361]. En 2010, une source au sein de la Marine indiquait aux médias russes que l'une des tâches qui incombaient à la « nouvelle » flotte de la mer Noire était de participer aux efforts menés en matière de lutte contre la piraterie et le trafic de drogue[2362]. Situé au carrefour de l'Europe, de l'Asie et du Moyen-Orient, l'espace pontique attire également les activités criminelles liées au trafic des armes et des stupéfiants. Une des premières organisations régionales à intégrer le défi sécuritaire représenté par le terrorisme et le crime organisé dans l'espace pontique est l'Organisation de coopération économique de la mer Noire. Les Etats signataires ont signé un accord de coopération qui est entré en vigueur le 4 octobre 1999. Au terme de cet accord, il est prévu que les parties coopèrent activement dans la prévention, la suppression, la détection et les enquêtes liées aux activités criminelles et terroristes. Les Etats-Unis se sont d'ailleurs également engagés dans la lutte contre le terrorisme en mer Noire en investissant, à travers l'Organisation pour la démocratie et le développement, ou GUAM, près de $2,24 millions sur la période 2003-2007[2363]. La problématique terroriste en mer Noire s'est plus récemment rappelée à nous avec l'attentat perpétré à Bourgas (Bulgarie) contre un groupe de touristes israéliens, faisant 7 morts et 35 blessés[2364].

***

[2359] Lada Roslycku, Sergei Konoplyov, "The Post-soviet Political Criminal Nexus and Transnational Organized Crime in the Newly Independent States in the Black Sea Region", *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, p. 147.
[2360] Elisabeth Sieca –Kozlolowski, Alexandre Toumarkine, *Géopolitique de la mer Noire, Turquie et pays de l'ex-URSS*, *op. cit.*, p. 61.
[2361] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy", *art. cit.*, p. 42.
[2362] « La Russie prévoit d'affecter de nouveaux bâtiments à sa flotte de la mer Noire », *RIA Novosti*, 14 avril 2010.
[2363] Lada Roslycku, Sergei Konoplyov, "The Post-soviet Political Criminal Nexus and Transnational Organized Crime in the Newly Independent States in the Black Sea Region", *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, pp. 149-150.
[2364] « Attentat de Bourgas: les médias bulgares insistent sur l'implication de Ghezali », *RIA Novosti*, 30 juillet 2012.

Toute en demeurant une flotte encore soviétique notamment par sa composition, l'actuelle flotte de la mer Noire ne ressemble déjà plus, deux décennies après l'effondrement de l'URSS, à sa sœur aînée. Au cours des années 2000, de profondes mutations l'ont affectée, depuis l'appareil de production, jusqu'aux missions qui lui sont aujourd'hui dévolues. La modernisation de la flotte de la mer Noire s'inscrit dans une dynamique globale d'effort de réarmement et de réforme des forces armées russes. Le volet naval de cette réforme est non négligeable, avec près de 24% du budget consacré à la Marine russe. Au sein de ce volet naval, la modernisation de la flotte pontique tient une place de premier ordre. Moscou a cependant dû relever un premier défi, celui lié au basculement de l'outil de production des capacités situées en mer Noire vers le cœur historique de l'industrie navale russe, la mer Baltique. Ce basculement s'est opéré au cours des années 2000, à la faveur de la reprise en main par l'Etat du complexe militaro-industriel ex-soviétique, reprise en main qui semble, pour le moment en tout cas, avoir négligé les capacités de production offertes par le bassin de la Volga. Au terme du programme de réarmement 2011-2020, la flotte de la mer Noire devrait être une flotte essentiellement côtière, articulée autour de *task groups* amphibies lui permettant d'opérer sur le pourtour du bassin pontique. Au cœur de ces groupes d'interventions devraient se trouver les grandes unités amphibies, par exemple celles du Projet 11711 *Ivan Gren*, escortées des frégates multitâches du Projet 11356, des corvettes multi rôles du Projet 20380, des nouvelles corvettes lance-missiles du Projet 21631 et des grands sous-marins d'attaque à propulsion classique du Projet 636.3 et 677. La flotte de la mer Noire devrait néanmoins également disposer d'une capacité hauturière à l'horizon 2020 qui lui serait notamment conférée par les frégates multitâches du Projet 22350. Cette nouvelle flotte de la mer Noire devrait également s'appuyer sur un réseau densifié d'infrastructures pontiques modernisées dont Sébastopol semble devoir rester encore le centre nerveux au moins jusqu'en 2042. La préservation de Sébastopol en tant que port d'attache de la flotte ainsi que le développement des infrastructures portuaires et côtières sont d'ailleurs inscrits tous deux dans la doctrine maritime de la Fédération de Russie[2365]. Tenant compte des nouvelles réalités

[2365] On peut ainsi lire: « модернизацию и развитие прибрежно-портовой инфраструктуры ; совершенствование правовой базы функционирования Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины, сохранение города Севастополя в качестве его главной базы » (« modernisation et développement des infrastructures portuaires et côtières ; amélioration du cadre juridique concernant le fonctionnement de la flotte russe de la mer Noire sur le territoire ukrainien, avec la préservation de Sébastopol comme sa principale base navale »). Voir dans « Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года » (« Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 »), dans la troisième section « Содержание национальной морской политики » (« Contenu de la politique maritime nationale ») le second point : « Региональные направления национальной морской политики » (« Les zones régionales de la politique maritime nationale »).

géopolitiques pontiques, Moscou entend ainsi renforcer le maillage de ses côtes, aussi bien en mer d'Azov, qu'en mer Noire, afin de pouvoir répondre aux nouveaux enjeux sécuritaires régionaux. L'éventail des missions attribuées à la flotte de la mer Noire s'est considérablement étoffé par rapport à l'époque de la Guerre froide. La marine pontique russe se transforme de plus en plus en une formation tactique, constamment prête pour des opérations, avec pour objectif principal la sanctuarisation du littoral et des approches russes. En fait, en termes de mission, l'actuelle flotte de la mer Noire se rapprocherait de celle des années 1930, lorsque les Soviétiques en avait fait une « flotte forteresse » destinée à verrouiller le flanc méridional de l'URSS. Stratégiquement, il s'agit aujourd'hui pour Moscou de contenir l'extension de l'influence occidentale dans le bassin pontique, ce que la flotte de la mer Noire ne peut réaliser qu'au niveau tactique, à travers des opérations du type de celle accomplie à l'été 2008 en Géorgie. D'une certaine manière, nous pouvons dire qu'en 2012, la flotte de la mer Noire regarde plus vers la terre que vers les océans, telle qu'elle le faisait encore dans les années 1980.

Conclusion du chapitre 1

L'influence et la présence navale russe ont été fortement compromises en mer Noire au lendemain de l'effondrement de l'URSS. La flotte de la mer Noire a connu depuis 1991 de vastes mutations induites par la restructuration en profondeur de la géopolitique pontique. Au cours des années 1990, elle manque de disparaître, victime de la décomposition du tissu militaro-industriel ex-soviétique qui voit partir la majorité de l'outil de production à l'étranger à travers l'indépendance de l'Ukraine. Les tensions entre Kiev et Moscou au sujet du partage de la flotte ne constituent qu'un aspect de la crise identitaire que traverse la Russie dans la région mer Noire après la perte de la Crimée et de Sébastopol, deux fleurons de l'identité russe depuis la fin du XVIIIe siècle. Tandis que Russes et Ukrainiens parviennent finalement à s'entendre et se partagent une flotte vieillissante en 1997, Moscou assiste impuissante à l'extension de l'influence occidentale dans son « proche étranger » pontique tout au long des années 1990 et 2000. Il s'agit là d'un des plus importants défis sécuritaires auquel la Russie est confrontée depuis l'effondrement de l'URSS. En mer Noire, l'expansion occidentale, notamment celle de l'OTAN, prend une tournure particulièrement dramatique pour le Kremlin dans la mesure où la disparition du « lac soviétique » et la perte de l'influence russe dans la région reposent largement sur l'amenuisement du littoral pontique russe. Or, dans une mer fermée et restreinte comme la mer Noire, la possession d'une grande partie du littoral confère

à son détenteur un avantage certain sur ses concurrents en termes de puissance régionale. Après 1991, l'influence occidentale perce le Bosphore, débarque sur les rives de la mer Noire depuis la Bulgarie et la Roumanie qui deviennent tout à tour membre de l'OTAN et de l'UE, et tente de se substituer à l'influence russe en remontant à travers l'Ukraine et la Géorgie. Le conflit russo-géorgien d'août 2008 permet à Moscou de mettre un point d'arrêt à ce processus et de tracer une ligne rouge à ne pas franchir dans son « proche étranger ». L'instrumentalisation des conflits gelés par le Kremlin lui fournit un vecteur de projection de puissance dans les Etats ex-soviétiques qui se montrent, du point de vue des autorités russes, un peu trop réceptifs aux sirènes de l'Occident (Géorgie, Moldavie, Azerbaïdjan). L'énergie constitue un autre levier d'influence actionné par Moscou lorsque Kiev affichait ses velléités d'intégrer l'OTAN. Au-delà des rapports russo-ukrainiens, la mer Noire est devenue depuis la fin des années 1990 un corridor énergétique convoité par les Occidentaux qui y voient un axe d'évacuation des ressources énergétiques de la mer Caspienne. Au cours des années 1990, la Russie est parvenue à consolider sa position dans l'espace pontique à travers l'édification de nouveaux oléoducs et gazoducs, et en jouant sur la division de ses partenaires occidentaux, notamment l'Union européenne.

La modernisation de la flotte de la mer Noire actuellement en cours s'inscrit dans une dynamique nationale de réarmement qui trouve un cadre à travers le programme d'armement 2011-2020. Dans l'espace pontique, la Russie construit une « flotte forteresse » qui doit lui donner les moyens d'intervenir sur les littoraux de son « proche étranger », et de mener à bien des opérations du type de celles que la flotte de la mer Noire a accomplies au mois d'août 2008 grâce à la formation de groupes d'interventions amphibies. A l'image de la flotte de la Baltique, la flotte de la mer Noire est aujourd'hui plus une formation tactique qu'une composante stratégique de la Marine russe. Elle ne met pas en œuvre la dissuasion nucléaire, ce qu'elle ne faisait déjà pas à l'époque soviétique, et ses capacités hauturières ont été considérablement amoindries depuis 1991 (désarmement des porte-hélicoptères du Projet 1123, des croiseurs des projet 58 et 68, et maintien de seulement deux grands navires de lutte ASM, le *Kertch* et le *Smetlivy*, sur les 11 unités dont disposait la flotte en 1991).

Cependant, tout en regardant principalement vers la terre et les « eaux brunes » russes qu'elle doit sanctuariser, la flotte de la mer Noire n'a pour autant pas abandonné les eaux méditerranéennes.

Chapitre 2

La flotte de la mer Noire en Méditerranée depuis 1991: un repositionnement stratégique au service des intérêts globaux de la Russie

« *Мы исходим из того, что нашей стране необходимо сохранить и укрепить свой статус одной из ведущих морских держав мира. При этом наш Военно-морской флот должен иметь все возможности эффективно решать целый комплекс задач* [2366]».

Vladimir V. Poutine.

[2366] « *Nous partons du principe qu'il est nécessaire pour notre pays de conserver et de renforcer son statut d'une des principales puissances navales du monde. C'est pourquoi notre Marine de guerre doit avoir tous les moyens de mettre en œuvre efficacement une série de missions complexes* », Vladimir Poutine, Severodvinsk, 31 juillet 2012. « Владимир Путин провел совещание по выполнению госпрограммы вооружения в части оснащения флота » (« Vladimir Poutine tient une réunion sur la mise en œuvre du volet naval du programme d'Etat d'armement »), *Flotprom*, 31 juillet 2012.

Cette seconde partie s'intéresse à l'évolution des intérêts et de la présence navale russe en Méditerranée et dans l'océan mondial depuis 1991. Dès le milieu des années 1950, l'URSS avait investi la scène méditerranéenne où elle avait développé son influence grâce au vecteur idéologique, grâce à l'aide économique qu'elle apportait aux « pays amis », et enfin à travers l'assistance militaro-technique qu'elle fournissait à des pays arabes. L'époque de la Guerre froide avait ainsi vu Moscou soutenir les régimes arabes contre Israël qui, bien qu'ayant été reconnu par l'Union soviétique dès sa création en 1948, faisait figure de puissance occidentale et donc capitaliste dans la région. Tout en annulant le monopole naval de l'OTAN sur le théâtre méditerranéen, l'ascension de la flotte soviétique en Méditerranée au cours de la seconde moitié des années 1960 apporte à l'URSS les moyens de mener une politique d'influence crédible au Moyen-Orient. Tandis que les intérêts soviétiques se concentrent dans la partie orientale de la Méditerranée, le bassin méditerranéen devient par extension le corridor emprunté par les bâtiments de l'*Eskadra* pour accéder à l'océan mondial et entretenir une présence navale permanente dans les mers du globe[2367]. Lorsque l'Union soviétique s'effondre en 1991, les navires de guerre et la diplomatie ex-soviétiques se désengagent de la région méditerranéenne, désengagement diplomatico-naval qui caractérise globalement la décennie des années 1990.

A la faveur de l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine, Moscou réinvestit progressivement la scène diplomatique, économique et militaire méditerranéenne. Dès 2001, la doctrine maritime russe affirme que la Russie considère la Méditerranée comme une région stratégique pour ses intérêts au même titre que le sont les mers Baltique, Noire et d'Azov, et Moscou souhaite y favoriser le développement d'« *une zone de stabilité politico-militaire et de bon voisinage* [2368]». Elle entend également prendre toutes les dispositions nécessaires afin

[2367] Voir dans la Partie II le chapitre consacré aux activités et à la présence navale soviétique en Méditerranée après la Seconde guerre mondiale.

[2368] « *На Средиземном море: проведение целенаправленного курса на превращение его в зону военно-политической стабильности и добрососедства* ». Voir dans « Морская доктрина Российской Федерации

d'être en mesure d'y pérenniser une présence navale envisagée sur le long terme[2369]. Comme nous l'avons mis en évidence tout au long de notre analyse, la Méditerranée, et plus particulièrement son bassin oriental, constitue une région où la Russie s'est constamment investie depuis la seconde moitié du XVIIIe siècle, et où elle a été en mesure d'assurer de manière discontinue une présence navale. Aujourd'hui, comme le rappelle Yves Lacoste, l'espace méditerranéen constitue du point de vue géopolitique une vaste zone où s'exercent des projections de puissances[2370]. L'ancien ministre russe des Affaires étrangères Evgueni Primakov rappelait dès 1996, alors qu'il entamait une tournée diplomatique dans les pays arabes de la région, que la Méditerranée fournissait à la Russie un accès direct au Moyen-Orient, une région considérée comme stratégique par Moscou qui voit encore aujourd'hui son flanc méridional comme instable[2371].

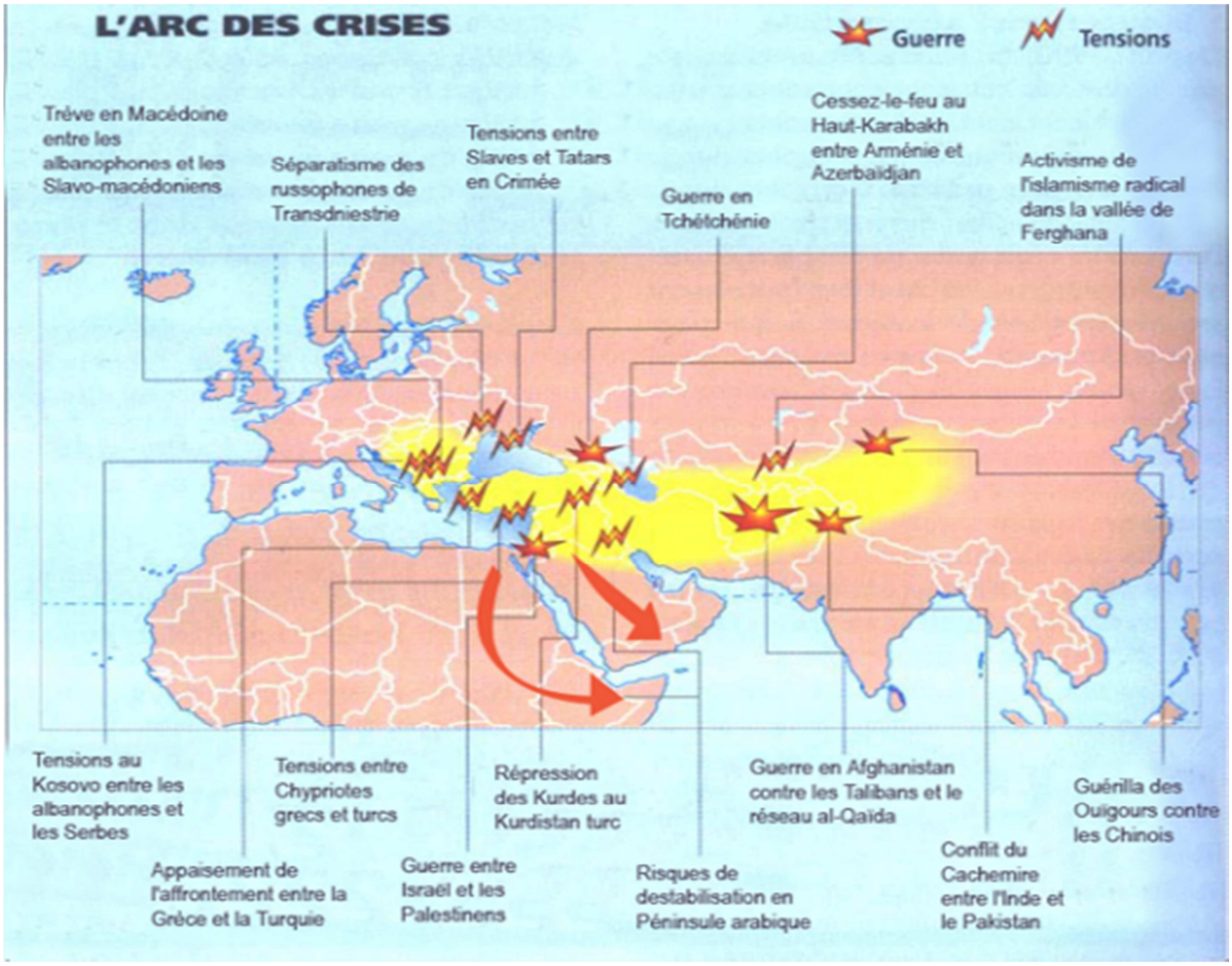
на период до 2020 года » (« Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 »), dans la troisième section « Содержание национальной морской политики » (« Contenu de la politique maritime nationale ») le second point : « Региональные направления национальной морской политики » (« Les zones régionales de la politique maritime nationale »).

[2369] On peut notamment lire dans la doctrine maritime russe que : « Атлантическое региональное направление. Основу национальной морской политики на данном направлении составляет решение долгосрочных задач на Балтийском, Черном и Азовском морях, а также в Атлантическом океане и Средиземном море. […]На Средиземном море: обеспечение достаточного военно-морского присутствия Российской Федерации в регионе ». (« Orientations concernant la région de l'Atlantique. La base de la politique maritime nationale en ce domaine est liée à des objectifs de long terme dans les mers Baltique, Noire et d'Azov, ainsi que dans l'océan Atlantique et la mer Méditerranée. [...] Dans la région méditerranéenne : assurer une présence navale suffisante de la Fédération de Russie »). Voir *Ibid*.

[2370] Yves Lacoste, « La Méditerranée », *Hérodote*, n° 103, 2001/4, p. 4.

[2371] Evgueni Primakov parle alors de « ventre mou » (« soft underbelly ») pour désigner les frontières méridionales de la Russie. Cité par Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, *op. cit.*, p. 11. Rappelons également que l'ancien ministre russe des affaires étrangères (1996-1998) est arabophone.

L'arc des crises, facteur de fragilisation du flanc méridional russe



Source : Institut français d'analyse stratégique.

Sur cette carte, nous distinguons nettement la place que tiennent l'espace pontique et le bassin oriental de la Méditerranée dans cet arc de crises, et par extension, la perception qu'a la Russie de l'importance de consolider son flanc méridional.

Tout au long des années 2000, le Kremlin s'emploie ainsi à renforcer et à étoffer ses vecteurs de pénétration dans l'espace diplomatico-économique méditerranéen, tout en leur adjoignant un volet naval représenté par la présence régulière de navires de guerre russe en Méditerranée. Dès 2007, l'amiral Vladimir Masorin, alors commandant en chef de la Marine, évoque la nécessité pour la Russie de rétablir dans la région méditerranéenne une présence navale permanente[2372]. En 2009, c'est au tour d'Andreï Klimov, député à la Douma, vice-

[2372] Nadia Alexandrovna-Arbatova, « Les problèmes de sécurité dans la région mer Noire : une perspective russe » *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, pp. 393-394. L'amiral Vladimir Masorin occupe le poste de

président du Comité pour les relations internationales et co-président du sous-comité pour le partenariat avec l'Union européenne, de justifier le retour de le Russie en Méditerranée par une série d'arguments sécuritaires, historiques et économiques[2373]. Après avoir évoqué le repositionnement géostratégique de la Russie dans l'espace pontique, il convient d'évoquer celui que Moscou a opéré dans l'espace méditerranéen depuis 1991. Dans la mesure où s'y trouvent des Etats au contact de la région pontico-caspienne, le bassin oriental de la Méditerranée et le Moyen-Orient concentrent aujourd'hui l'essentiel des intérêts russes en Méditerranée. Toutefois, au-delà de cet espace, la Méditerranée continue de représenter également un corridor stratégique pour la Russie qui y voit une zone privilégiée pour accéder à l'océan mondial. Or, dans la perspective de la régénération de la flotte hauturière russe après 2020, il est important pour Moscou d'y consolider ses positions afin de garantir à ses navires l'accès aux océans Atlantique et Indien, déjà de plus en plus sillonnés par les bâtiments russes depuis la seconde moitié des années 2000.

I. Les intérêts russes en Méditerranée depuis 1991 : vers un repositionnement stratégique de Moscou dans la région

Au cours de la Guerre froide, les eaux méditerranéennes fournissaient à l'URSS une profondeur stratégique dans la mesure où elle y avait projeté sa puissance navale dès la fin des années 1960. La Méditerranée s'insérait dans une stratégie globale de contrepoids aux Etats-Unis et à l'OTAN, et le Moyen-Orient se situait alors au cœur du volet méditerranéen de cette stratégie. Après 1991, Moscou doit reconstruire sa relation à l'espace méditerranée dans la mesure où il s'agit d'une région où elle entend toujours jouer un rôle, mais où ses relais traditionnels d'influence ont été compromis dès la fin des années 1980 comme nous l'avons démontré, et qui a souffert d'un sous-investissement de la part de la diplomatie russe au cours de la décennie 1990[2374].

commandant en chef de la Marine russe entre 2005 et 2007. Auparavant, il avait commandé la flotte de la mer Noire entre 2002 et 2005.

[2373] Андрей Климов, « Россия и Средиземноморский регион » (Andreï Klimov, « La Russie et la région méditerranéenne »), 16 octobre 2009, article disponible en russe sur le site du Conseil Russie-UE : http://ru.ruseu.com/blog/politic/details_92.html

[2374] Voir dans la Partie II le chapitre consacré aux activités et à la présence navale soviétique en Méditerranée après la Seconde guerre mondiale.

1) La Méditerranée, une « fenêtre » sur le Moyen-Orient, dernier bastion de l'influence russe en dehors du « proche étranger »

Si l'influence soviétique avait réussi au cours de la seconde moitié du XXe siècle à investir le Moyen-Orient, l'Asie, le continent africain et l'Amérique du Sud, après 1991, la Russie ne parvient pas à conserver et pérenniser les positions de l'URSS sur le globe. Le Moyen-Orient fait cependant figure de dernier bastion de l'influence russe en dehors du « proche étranger », dans la mesure où depuis 1991, Moscou est parvenu à y réactiver une série de relais pour sa diplomatie. Aujourd'hui la Russie poursuit un triple objectif au Moyen-Orient : il s'agit pour Moscou de reprendre pied dans une région stratégique, d'y développer des opportunités économiques et commerciales, ce qui passe en particulier par la recherche de débouchés pour le complexe militaro-industriel russe et par des partenariats énergétiques, et enfin, d'intégrer la région dans la stratégie russe globale de contrepoids aux États-Unis. Néanmoins, la politique du Kremlin, qui se caractérise dans la région par son opportunisme, souffre encore du manque d'investissement diplomatique au Proche et Moyen-Orient qui a caractérisé l'ère Eltsine. La stratégie déployée par les Russes dans la région s'inscrit plus globalement dans une politique de constitution d'un « arc de pays amis » allant de Téhéran à Pékin en passant par New Delhi dont l'objectif est de faire contrepoids à l'expansion américaine sur les frontières occidentales de la Russie tout en contenant l'implantation des Etats-Unis en Asie centrale. Ce rapprochement repose à la fois sur des intérêts purement économiques comme la vente d'armements à ces trois pays, mais également sur le refus partagé de voir s'établir durablement les Etats-Unis non loin de leurs frontières. Les tournées effectuées dans la région par les dirigeants russes, qu'il s'agisse de Vladimir Poutine ou de Dmitri Medvedev, constituent donc une manifestation de la volonté de Moscou de réinvestir la scène diplomatique et économique au Moyen-Orient[2375]. La Méditerranée s'apparente donc à une pièce du schéma du nouvel ordre mondial multipolaire défendu par Moscou depuis 1991, et si elle ne constitue plus un théâtre naval stratégique, elle fournit en revanche à Moscou un espace où contester l'hégémonie mondiale américaine[2376]. Le ministre

[2375] En avril 2005, Vladimir Poutine, alors président de la Fédération de Russie, s'est rendu au Caire, puis en Israël, où il a rencontré Ariel Sharon avant de rendre également visite à Mahmoud Abbas. Il a plus tard effectué une seconde tournée en février 2007 en Arabie saoudite, au Qatar et en Jordanie, répondant ainsi à la volonté de ces pays de diversifier leurs partenariats afin de ne plus dépendre exclusivement du partenariat américain en matière de défense. Dimitri Medvedev s'est rendu en Égypte au mois de juin 2009 avant de poursuivre une tournée en Afrique. Igor Delanoë, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », Paris, Fondation pour la Recherche Stratégique, *Recherches & Documents*, n° 06/2010, juillet 2010, pp. 16-17.

[2376] Andrey S. Makarychev, " Russia in the Mediterranean Region : (Re)sources of Influence", *Panorama*, n° 169, Med. 2009, p. 169

russe des Affaires étrangère Sergei Lavrov rappelait encore en 2006 dans la *Prvada* cette évolution de la pensée russe concernant le Moyen-Orient en affirmant que « *la politique russe n'est ni pro-arabe, ni pro-israélienne. Elle vise à sécuriser les intérêts nationaux de la Russie. Conserver des liens de proximité et amicaux avec les Etats arabes et Israël font partie de ces intérêts*[2377] ».

Le facteur religieux constitue un nouveau vecteur pour la reconstruction de l'influence russe au Moyen-Orient. Après la chute de l'URSS, la Russie conserve dans ses nouvelles frontières 20 millions de citoyens musulmans, soit un septième de sa population, qui habitent au sein de républiques comme dans le Caucase du Nord et au Tatarstan[2378]. Au cours de son premier mandat présidentiel, Vladimir Poutine ne manquait pas de rappeler que la Russie était, de par sa forte composante musulmane, une puissance islamique et que c'était à ce titre qu'elle était membre observateur au sein de l'Organisation de la Conférence Islamique (OCI) et qu'elle coopérait également avec l'ISESCO[2379]. Vladimir Poutine n'hésite pas non plus à rappeler régulièrement que Chrétiens et Musulmans cohabitent parfaitement bien en Russie depuis plusieurs siècles[2380]. Bien que l'Islam soit de fait la deuxième religion de Russie en termes d'adeptes, les relations entre Moscou et le Monde musulman n'ont pas toujours été faciles, aussi bien dans les rapports entre Moscou et « ses » Musulmans que dans les rapports entre la Russie et les pays musulmans. L'URSS faisait en effet partie de la catégorie des « petits satans » selon la rhétorique islamiste iranienne, puis elle a eu à affronter le djihad afghan dans les années 1980 avant que la Russie n'ait à le combattre directement sur son territoire en Tchétchénie et au Daghestan dans les années 1990 et au début des années 2000. Même si ces derniers combats n'ont concerné que des activistes wahhabites et des sunnites radicaux, soit une frange minoritaire de l'Islam, l'impact de ces conflits sur l'*ouma* a été réel. Toutefois, le soutien diplomatique et matériel apporté jusqu'à un certain point par l'URSS au nationalisme arabe a également eu un impact sur la communauté des croyants, et aujourd'hui, la Russie bénéficie encore des retombées de ce soutien en termes de crédit auprès des pays arabes. La position de la Russie en faveur d'un monde multipolaire contribue en outre à rehausser son image auprès des pays arabes[2381]. Les autorités russes considèrent aujourd'hui que toute forme de déstabilisation du Moyen-Orient est susceptible de se propager jusque

[2377] Cité par Ilya Bourtman, "Putin and Russia's Midle Eastern Policy", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 10, n° 2, June 2006, p. 1.
[2378] Dmitri Trenin, "Russia's Policy in the Middle East: Prospects for Consensus and Conflicts with the United States", New-York, The Century Foundation, 2010, p. 3.
[2379] ISESCO : Islamic Educational, Scientific and Cultural Organization. La Russie occupe un eplace d'observatrice au sein de l'OCI depuis 2005. Voir le site de l'OCI : http://www.oic-oci.org/home.asp.
[2380] Hélène Carrère d'Encausse, *La Russie entre deux mondes*, *op. cit.*, p. 220.
[2381] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East, Friend or Foe?*, *op. cit.*, pp. 149-153.

dans le « ventre mou » de la Russie, qui ne dispose plus du glacis protecteur que procurait notamment la Géorgie, l'Arménie et l'Azerbaïdjan à l'URSS[2382]. En ce sens, les relations que la Russie a reconstruites depuis 1991 avec l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient s'inscrivent dans une politique plus globale d'influence au sein du monde musulman, influence qui au cours des années 1990 devait servir à démonétiser les critiques lancées à l'encontre de Moscou sur le dossier tchétchène[2383]. L'islamisme radical constitue en particulier une menace dans la mesure où dans le Caucase du Nord, il alimente et sous-tend des mouvements séparatistes que Moscou affirme avoir combattus lors des deux guerres de Tchétchénie[2384].

Vladimir Poutine, qui présente volontiers la Russie comme une puissance musulmane, a plusieurs fois proposé ses bons offices pour tenter de régler le conflit israélo-palestinien. Lorsqu'il était président, il avait ainsi émis l'idée en avril 2005 d'une conférence pour la paix au Proche-Orient, idée qui a été reprise par son successeur, Dmitri Medvedev. Au-delà de la volonté commune aux capitales du Quartet (Russie, Etats-Unis, UE et ONU) d'organiser chacune sa propre conférence en vue d'une résolution du conflit, il s'agit pour Moscou de dépasser son simple rôle de médiateur en endossant désormais pleinement son rôle d'acteur de premier plan au sein du processus de paix d'autant plus que la Russie est un des seuls Etats du Quartet qui accepte de discuter avec tous les acteurs du conflit, Hamas compris. La rencontre entre le chef du bureau politique du Hamas, Khaled Mechaal, et Sergueï Lavrov à Damas le 23 mai 2009 à l'occasion d'une conférence des ministres des affaires étrangères de l'OCI avait cependant indigné une grande partie de la classe politique et de l'opinion publique israélienne d'autant plus que cette rencontre est intervenue à quelques jours de la visite d'Avigdor Lieberman à Moscou[2385]. Plus récemment, au début de l'année 2010, Moscou a accueilli successivement, à quelques jours d'intervalles, Mahmoud Abbas, Khaled Mechaal, et Benyamin Netanyahou. Toutefois, la politique de la Russie au Moyen-Orient est jugée par les pays arabes comme opportuniste, sans véritable axe si ce n'est celui des ventes d'armes et de la question de la coopération énergétique[2386].

[2382] Andreï Klimov rappelle ainsi que n'importe quel conflit grave en Méditerranée orientale est susceptible d'avoir de graves conséquences sur la stabilité de la région de la mer Noire. Voir Andreï Klimov, « La Russie et la région méditerranéenne », *art. cit.*

[2383] Andrey S. Makarychev, "Russia in the Mediterranean Region : (Re)sources of Influence", *art. cit.*, p. 169 ; Dmitri Trenin, "Russia's Policy in the Middle East: Prospects for Consensus and Conflicts with the United States", *art. cit.*, p. 11.

[2384] Dmitri Trenin, "Russia's Policy in the Middle East: Prospects for Consensus and Conflicts with the United States", *art. cit.*, p. 4.

[2385] Auparavant, en mars 2006, une délégation du Hamas avait déjà été reçue à Moscou suscitant là aussi de vives critiques en Israël.

[2386] Igor Delanoë, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », *art. cit.*, p. 22.

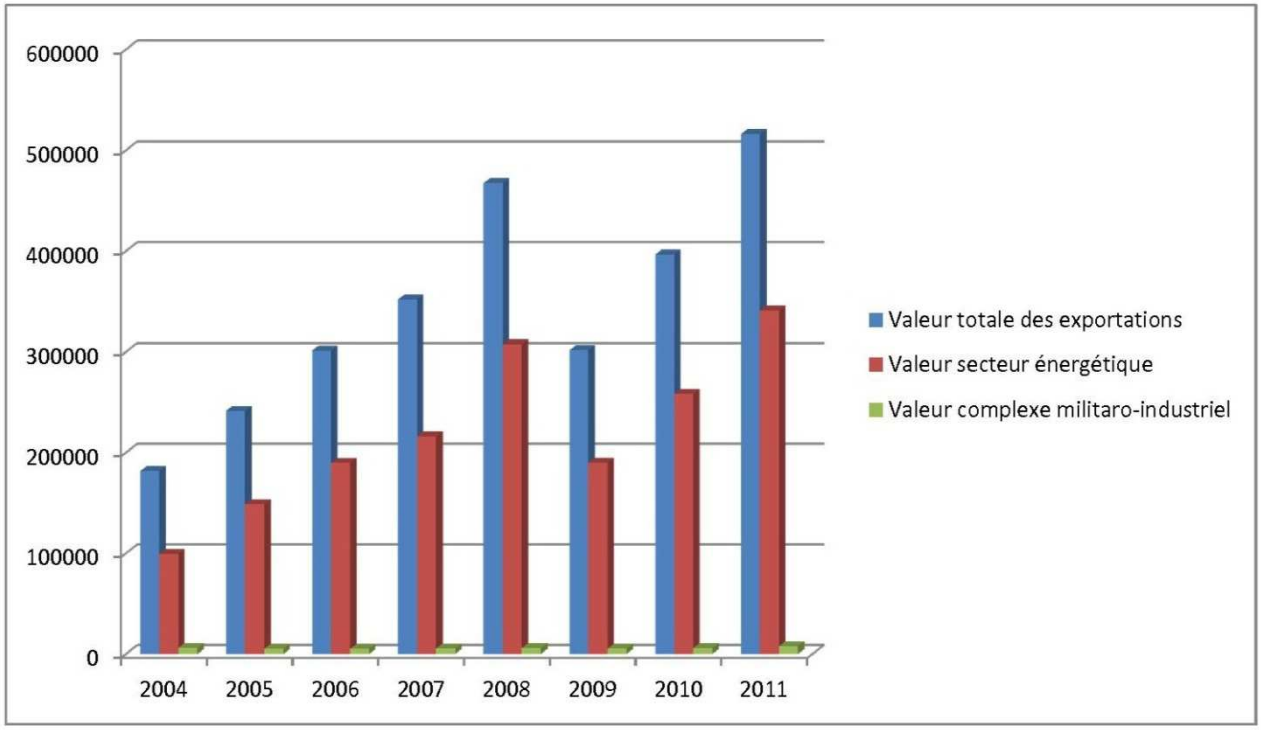
2) Le développement des intérêts économiques russes en Méditerranée

L' « économisation » de la politique étrangère russe après 1991 trouve également un terrain d'expression en Méditerranée. La diplomatie russe y a dépassé les schémas de l'affrontement Est-Ouest dans la région dans la mesure où il s'agit désormais plus pour Moscou de trouver des partenaires économiques que de s'opposer systématiquement aux alliés des Etats-Unis au Moyen-Orient. Le développement des relations économiques entre le Moyen-Orient et la Russie s'accroît considérablement dès la seconde moitié des années 1990. Alors qu'en 1995 la Russie réalisait près de 3,9% de ses exportations avec le Moyen-Orient, elle en réalise 6,6% en 2004[2387]. Andreï Klimov indique qu'en 2009, les échanges commerciaux entre la Russie et les pays méditerranéens se sont élevés à $75 milliards, dont $45 pour les Etats européens riverains de la Méditerranée[2388].

Aussi, au mois d'avril 2005, lorsqu'il accomplit une tournée dans la région, Vladimir Poutine est notamment suivi par le directeur du constructeur d'avions de combat MiG, et par le directeur de Rosoboronexport, l'agence fédéral d'exportation d'armements[2389]. Lors d'une nouvelle tournée au Moyen-Orient en 2007, le président russe est cette fois accompagné d'une importante délégation d'hommes d'affaires représentant les sociétés Rosatom (énergie nucléaire), Roussal, la société financière Sistema, Rosoboronexport, Loukoïl, Gazprom, Stroïtransgaz, et RZD (Chemins de fer de Russie), ainsi que des présidents de certaines républiques musulmanes russes qui ont permis à la diplomatie russe de jouer sur le fait que la Russie est aussi une puissance islamique. Lors de sa visite en Egypte au mois de juin 2009, Dmitri Medvedev était quant à lui accompagné d'une délégation de près de 400 hommes d'affaires parmi lesquels Boris Ivanov, le directeur de Gazprom International, et Sergueï Kirienko, le président de Rosatom (énergie nucléaire)[2390]. Depuis 1991, le secteur énergétique et l'industrie de l'armement se sont érigés en pivots du volet économique de la politique étrangère russe. Le graphique suivant représente la part occupée par chacun de ces deux secteurs dans les exportations russes depuis 2004.

[2387] Paul Rivlin, "The Russian Economy and Arms Exports to the Middle East", Tel-Aviv, Publication of The Jaffe Center for Strategic Studies, *Memorandum n° 79*, November 2005, p. 33.
[2388] Andreï Klimov, « La Russie et la région méditerranéenne », *art. cit.*
[2389] Ilya Bourtman, "Putin and Russia's Midle Eastern Policy", *art. cit.*, p. 1.
[2390] « La Russie reprend pied sur le continent africain », *Le Monde*, 26 juin 2009.

Part occupée par le secteur énergétique et le complexe militaro-industriel dans les exportations russes en millions de dollars (2004-2011)



Graphique réalisé par nos soins en recoupant les données disponibles sur le site des douanes fédérales (http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:7:4390880008426954::NO), sur le site du Service fédéral des statistiques (http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/trade/) et sur le site du SIPRI.

Nous pouvons constater à la lecture de ce graphique que les exportations russes sont globalement en augmentation tout au long de la période considérée, malgré la chute enregistrée en 2009 et 2010, consécutive à la crise économique de 2008, mais qui est résorbée dès 2011. La vente de gaz et de pétrole constitue la première source de revenus à l'exportation. Alors qu'il représentait 58,3% des exportations russes en 2004, le secteur énergétique assure 71,3% des revenus russes à l'exportation en 2011[2391]. A côté de ces valeurs, les exportations d'armements semblent dérisoires. En fait, les rentrées financières engendrées par ces ventes, même si elles semblent bien peu de choses comparer à la rente énergétique, ont néanmoins permis au complexe militaro-industriel ex-soviétique de survivre à la décennie 1990, puis de se restructurer à partir de 2002 autour de Rosoboronexport. Les exportations d'armements ont notamment compensé, comme nous l'avons vu, la pénurie de commandes d'Etat au cours de l'ère Eltsine.

[2391] Товарная структура экспорта и импорта Российской Федерации в торговле со всеми странами, Год 2004, Год 2011 (Structure par produit des exportations et des importations de la Fédération de Russie dans le commerce avec tous les pays). Site des Douanes fédérales (http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:7:4390880008426954::NO).

En Méditerranée, la Russie joue donc essentiellement deux cartes économiques, celle des partenariats énergétiques et celle des ventes de matériels militaires, qui sont tous les deux des secteurs phares dans les échanges économiques russes avec les pays de la région. Toutefois, avant de nous intéresser aux aspects énergétiques et à l'industrie de la défense, il convient en premier lieu de dresser un tableau global des échanges économiques qui animent aujourd'hui les liens entre la Russie et les Etats riverains de la Méditerranée.

a) La Russie et les pays méditerranéens : un intense partenariat économique

Dans la mesure où les intérêts économiques orientent de plus en plus la politique extérieure des Etats, il convient de déterminer la place de la Méditerranée dans les échanges extérieurs de la Russie. Considérons dans un premier temps les exportations réalisées par Moscou vers l'aire méditerranéenne. Le tableau suivant présente l'évolution de la valeur des exportations russes à destination des Etats riverains de la Méditerranée sur la période 2008-2011.

Exportations russes vers les pays méditerranéens, en millions de dollars (2008-2011)

Pays	2008	2009	2010	2011
Grèce	4 306	2 338	2 855	4 685
Espagne	5 061	2 892	4 049	6 165
Italie	41 999	25 100	27 404	32 582
France	12 201	8 726	12 437	14 857
Israël	2 034	1 044	1 764	1 765
Chypre	1 254	792	1 641	1 424
Syrie	1 940	1 135	1 116	1 929
Turquie	27 655	16 377	20 367	25 429
Algérie	1 121	1 436	1 310	2 484
Egypte	1 856	1 824	1 922	2 337
Maroc	891	410	563	1 302

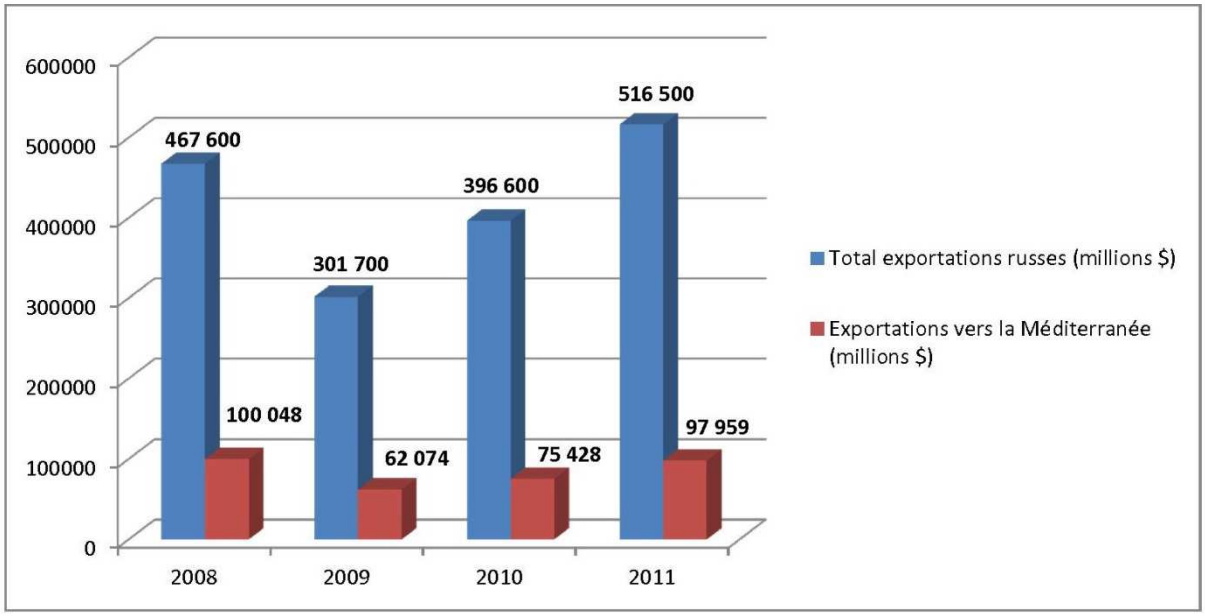
Tableau réalisé par nos soins grâce aux données disponibles sur le site du Service fédéral des statistiques, « Внешеняя торговля Россиискоой Федерации со странами дальнего зарубежья » (« Commerce extérieur de la Fédération de Russie avec les pays étrangers, hors CEI »).

En Méditerranée, la Russie a tissé des liens économiques plus ou moins denses avec onze pays : quatre sur la Rive Nord qui sont également membres de l'Union européenne, trois sur la Rive Sud et quatre en Méditerranée orientale. C'est avec les pays de la Rive Nord que Moscou entretient ses liens économiques les plus importants à travers ses exportations.

L'Italie fait figure de principal partenaire en Méditerranée avec plus de $127 milliards d'exportations cumulées sur 2008-2011. En Méditerranée orientale, c'est la Turquie qui s'érige comme le premier client pour les exportations russes, et Ankara est le second partenaire économique méditerranéen de Moscou, avec presque $90 milliards d'exportations cumulées entre 2008 et 2011. Enfin, la France est le troisième destinataire méditerranéen des exportations russes avec un total qui s'élève à un peu plus de $48 milliards sur 2008-2011. Nous pouvons constater que la crise économique de 2008 a impacté les échanges dès 2009, mais que les exportations russes ont retrouvé, voire dépassé, leur niveau de 2008 en 2011.

Le graphique suivant représente la part occupée par la valeur des exportations méditerranéennes de la Russie dans la valeur globale des exportations russes sur la période 2008-2011.

Comparatif de la valeur totale des exportations de la Russie avec celles à destination des Etats de la Méditerranée, en millions de dollars (2008-2011)



Graphique réalisé par nos soins grâce aux données disponibles sur le site du Service fédéral des statistiques, « Внешеняя торговля Россиискоой Федерации со странами дальнего зарубежья » (« Commerce extérieur de la Fédération de Russie avec les pays étrangers, hors CEI ») et « Экспорт и импорт Россиискоой Феде рации, 1995-2011 » (Exportation et importation de la Fédération de Russie, 1995-2011).

A la lecture de ce graphique, nous pouvons noter une baisse constante des exportations russes vers la Méditerranée : elles passent de 21,4% en 2008 à 19% en 2011, après avoir également baissé en 2009 (20,6%) et en 2010 (19,1%). Cependant, même malgré cette baisse,

le marché méditerranéen demeure stratégique pour la Russie dans la mesure où il capte en moyenne 20% des exportations du pays depuis 2008.

Considérons désormais les importations russes en provenance de la Méditerranée. Le tableau suivant représente l'évolution de la valeur des importations russes depuis des pays méditerranéens sur la période 2008-2011.

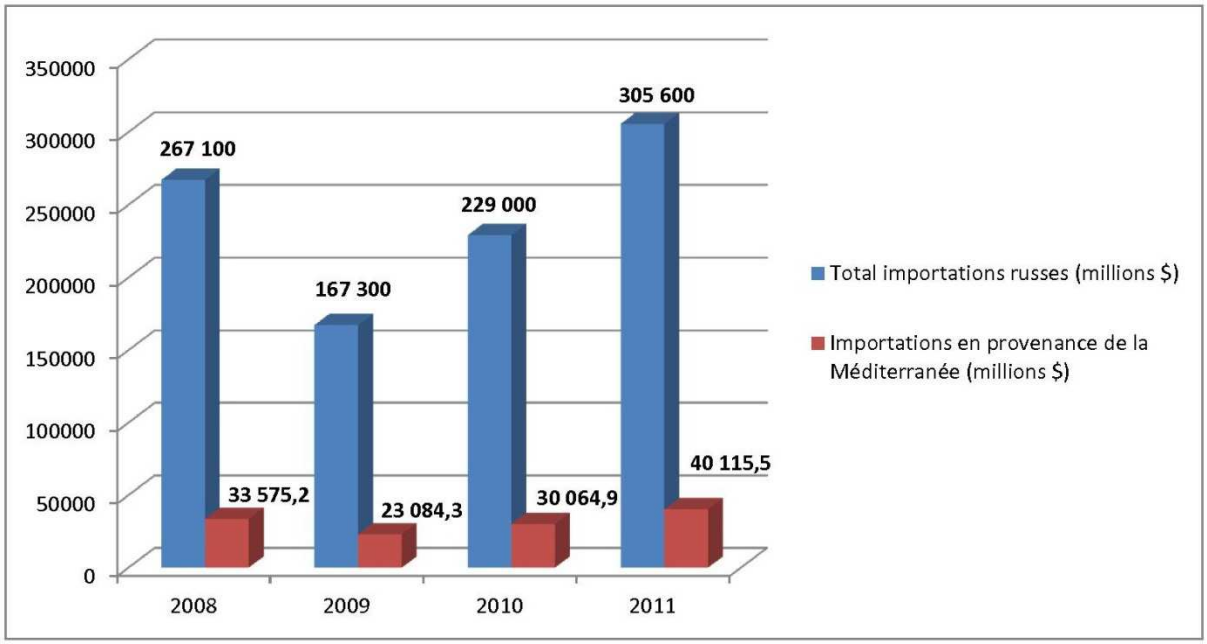
Importations russes depuis les pays méditerranéens, en millions de dollars (2008-2011)

Pays	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Grèce	439	342	423	586
Espagne	4 269	2 274	3 034	4 305
Italie	11 002	7 891	10 044	13 401
France	10 015	8 431	10 118	13 276
Israël	736	637	825	1 094
Chypre	52,2	22,8	27	38
Syrie	39	38,7	42,5	48,9
Turquie	6 146	3 216	4 879	6 374
Algérie	221	6,8	27,4	2,6
Egypte	206	209	271	482
Maroc	450	358	374	508

Tableau réalisé par nos soins grâce aux données disponibles sur le site du Service fédéral des statistiques, « Внешеняя торговля Россиискоя Федерации со странами дальнего зарубежья » (« Commerce extérieur de la Fédération de Russie avec les pays étrangers, hors CEI »).

En termes d'importations, l'Italie fait également figure de principal partenaire méditerranéen de la Russie avec un cumul de $42,3 milliards sur 2008-2011, juste devant la France ($41,8 milliards). La Turquie reste le principal partenaire économique de Moscou en Méditerranée orientale avec près $20,6 milliards d'exportations vers la Russie entre 2008 et 2011. Les contrecoups de la crise économique de 2008, qui ont impacté les importations russes en 2009, semblent résorbés dès 2010. Voyons maintenant quelle place occupent les importations méditerranéennes dans l'ensemble des importations russes.

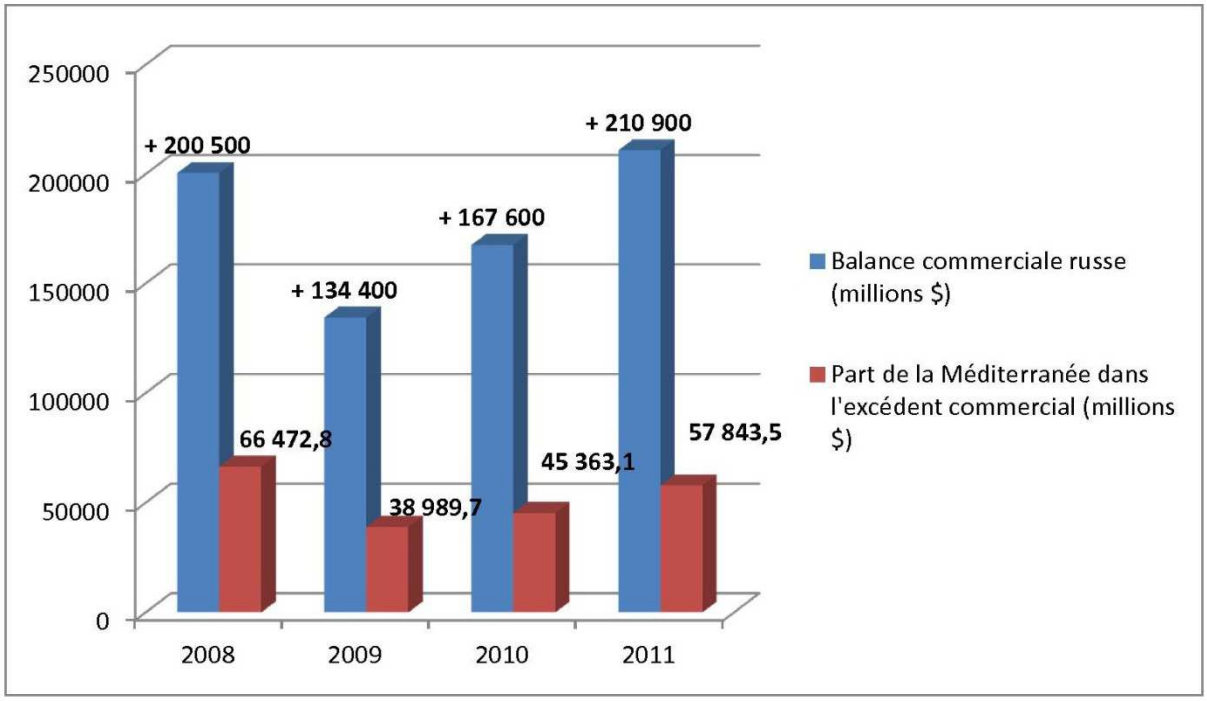
Comparatif de la valeur totale des importations de la Russie avec celles en provenance des Etats de la Méditerranée, en millions de dollars (2008-2011)



Graphique réalisé par nos soins grâce aux données disponibles sur le site du Service fédéral des statistiques, « Внешеняя торговля Россиискоой Федерации со странами дальнего зарубежья » (« Commerce extérieur de la Fédération de Russie avec les pays étrangers, hors CEI ») et « Экспорт и импорт Россиискоой Феде рации, 1995-2011 » (Exportation et importation de la Fédération de Russie, 1995-2011).

L'analyse de ce graphique nous révèle que les importations russes en provenance de pays riverains de la Méditerranée sont globalement en progression sur 2008-2011 : leur part passe de 12,5% des exportations en 2008 à 13,2% en 2011. Elles connaissent même un pic en 2009, en pleine crise économique, avec une part à 13,8%. L'espace méditerranéen fournit en moyenne entre 2008 et 2011 près de 13,1% de la valeur totale des importations russes sur la même période. Considérons enfin la part occupée par la Méditerranée dans la balance commerciale russe pour 2008-2011.

Comparatif de la valeur de l'excédent commercial réalisé par la Russie en Méditerranée avec la balance du commerce russe, en millions de dollars (2008-2011)



Graphique réalisé par nos soins grâce aux données disponibles sur le site du Service fédéral des statistiques, « Внешеняя торговля Россиискоой Федерации со странами дальнего зарубежья » (« Commerce extérieur de la Fédération de Russie avec les pays étrangers, hors CEI ») et « Экспорт и импорт Россиискоой Феде рации, 1995-2011 » (Exportation et importation de la Fédération de Russie, 1995-2011).

Tout en restant importante, la part occupée par les partenaires économiques méditerranéens de Moscou dans la balance commerciale excédentaire russe enregistre une baisse constante sur 2008-2011 : alors qu'il était de 33,1% en 2008, l'excédent méditerranéen représente 27,4% de la balance du commerce russe en 2011. Cependant, malgré cette baisse, la Méditerranée continue d'occuper une place stratégique dans les échanges économiques extérieurs de la Russie dans la mesure où sa part est en moyenne de 29,1% dans l'excédent commercial russe sur 2008-2011.

Nous allons désormais nous intéresser à deux secteurs phares de la coopération économique russe avec les pays riverains de la Méditerranée : l'énergie et l'industrie de la défense.

b) Le développement des partenariats énergétiques en Méditerranée

Nous n'allons pas revenir ici sur les questions énergétiques qui touchent au bassin pontique dans la mesure où nous les avons déjà évoquées auparavant. Il s'agit plutôt de dresser un tableau des partenariats énergétiques tissés par Moscou avec des Etats méditerranéens, à commencer par Israël.

Dans le domaine énergétique, les relations israélo-russes sont marquées par une intense coopération bilatérale bien que les obstacles ne manquent pas. L'Etat hébreu a besoin, pour alimenter la croissance de son économie, de 300 000 barils/jour. Bien qu'Israël ne publie pas officiellement les données concernant ses importations d'hydrocarbures, il semblerait que près de 88% du pétrole importé par Israël en 2006 proviennent d'ex-URSS, et donc principalement de Russie et d'Azerbaïdjan[2392]. Ces hydrocarbures arrivent par tankers en Israël via le terminal pétrolier de Haïfa. A ce jour, il existe deux projets possibles pour l'Etat hébreu afin d'augmenter le volume de ses importations de gaz et de pétrole : le prolongement du *Blue Stream* russo-turc, et celui du BTC. Ces projets sont sous-tendus par des enjeux politiques et ici l'alliance stratégique avec Washington pondère les décisions de Tel-Aviv qui a notamment subi des pressions qui ont réussi à faire ajourner pour le moment le prolongement du *Blue Stream* qui aurait inauguré un partenariat énergétique entre Moscou, Ankara et Tel-Aviv. Néanmoins, ce choix pourrait être aussi largement influencé par la présence de plus de 10% de députés russophones à la Knesset. Rappelons que ce sont les pressions exercées par ces mêmes députés israéliens russophones qui ont conduit au début des années 2000 l'Etat hébreu à privilégier le partenariat énergétique avec la Russie en diminuant les importations en provenance d'Egypte, de Norvège ou du Venezuela[2393]. Cette question est d'autant plus d'actualité que Gazprom s'est montré également vivement intéressé par les perspectives d'exportation offertes à travers la Turquie et Israël via le fond de la Méditerranée puis la Mer Rouge, grâce au pipeline Ashkelon-Eilat. L'utilisation de cette route permettrait en effet au géant russe d'ouvrir une nouvelle route à travers la Mer Rouge et l'océan Indien pour évacuer ses hydrocarbures par tankers vers l'Asie, en particulier l'Inde, la Chine et le Japon. Israël percevrait les droits de passage liés au transit des hydrocarbures à travers son pipeline et deviendrait une plaque tournante de la distribution de pétrole entre l'Europe, l'Asie Centrale et l'Extrême-Orient, ce qui lui conférerait de fait une nouvelle stature d'acteur dans

[2392] Ilya Bourtam, "Putin and Russia's Middle Eastern Policy", *art. cit.*, pp. 2-3.
[2393] Pierre Razoux, "The Keys to Understanding the Israel-Russia Relationship", *NATO Research Paper*, n° 42, November 2008, p. 4.

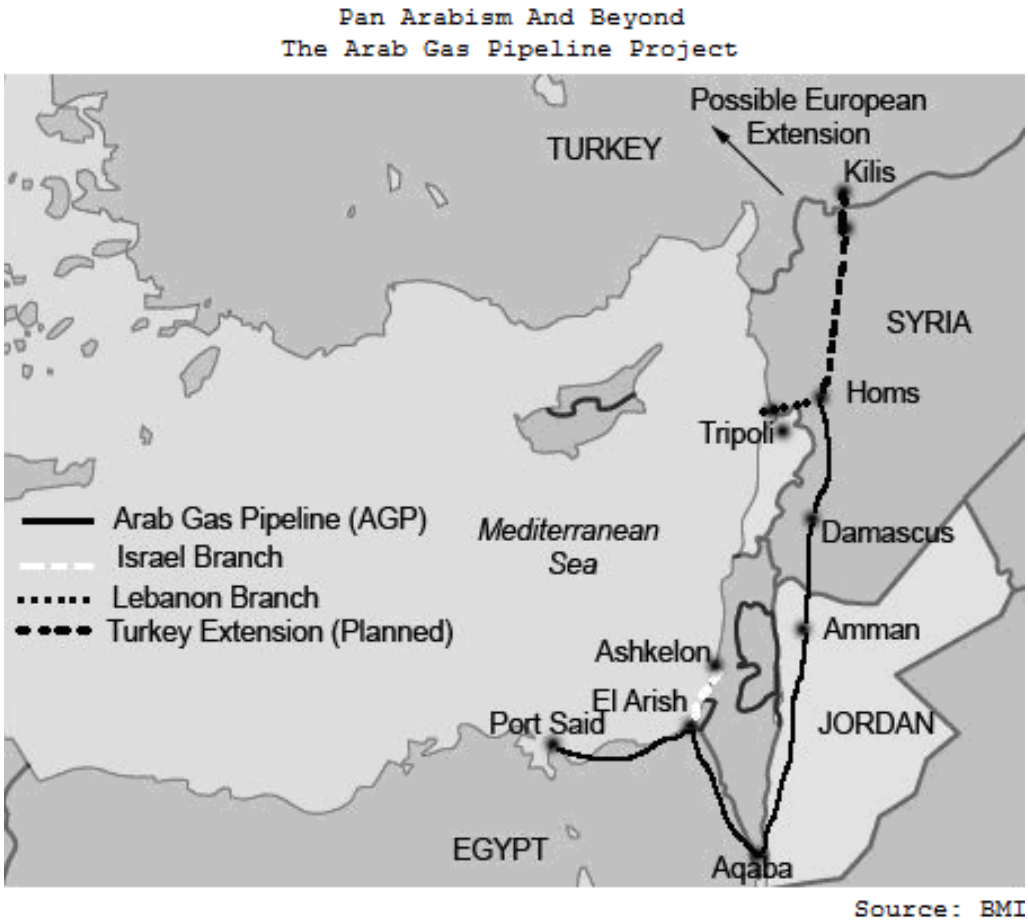
le domaine énergétique[2394]. Gazprom a également manifesté de l'intérêt pour l'exploitation des réserves israéliennes de gaz naturel découvertes ces derniers mois : Tamar 1 à 90 kilomètres au large d'Haïfa et Tamar 2 à 60 kilomètres au large d'Hadera. Tamar 2 contiendrait environ 180 milliards de mètres cubes de gaz. Cependant, les premières tentatives du géant gazier russe pour s'implanter sur le marché israélien se sont soldées par des échecs puisque l'exploitation du nouveau gisement sera assurée par la société israélienne Delek Energy en partenariat avec l'Américain Nobel Energy. Les projets de Gazprom concernant la route maritime à travers la mer Rouge sont en outre compromis par au moins deux obstacles de taille : les pressions américaines, et la piraterie maritime endémique dans la région de la Corne africaine[2395].

Dans les pays arabes de la Rive Sud, la Russie avait acquis un certain nombre de positions avant que les événements liés au Printemps arabe ne se produisent. Il convient de remarquer en premier lieu que ces pays, notamment la Syrie et l'Egypte, mais également la Libye et l'Algérie, produisent et exportent du gaz et du pétrole. Aussi, les partenariats que la Russie développe avec ces Etats en matière d'énergie diffèrent sensiblement de ceux établis avec les pays de la Rive Nord qui sont avant tout des consommateurs de ressources énergétiques (gaz et pétrole). Ainsi, en Egypte, la Russie a conclu un contrat sur le nucléaire civil au mois de mars 2008[2396]. Par ailleurs, avant le Printemps arabe, le premier groupe pétrolier russe Loukoïl réalisait plusieurs projets en Egypte, dont le plus important est celui de West Esh El Mallaha (WEEM) sur le littoral de la mer Rouge, à proximité d'Hurghada[2397]. Le groupe gazier Novatek, deuxième producteur russe de gaz naturel, possède quant à lui une coentreprise détenue à parité avec l'égyptien Sarva dans le nord du pays, et travaillait également à l'exploitation de ressources énergétiques égyptiennes[2398]. En Libye, Moscou avait accepté d'annuler la dette de $4,5 milliards contractée par Tripoli à l'égard de l'URSS en échange de la signature de contrats dans le domaine énergétique et militaire[2399]. En 2010, Gazprom et l'entreprise italienne ENI ont d'ailleurs étudié les possibilités de ralliement du géant gazier russe au projet Elephant[2400]. La stratégie énergétique russe dans la région

[2394] *Israel Valley*, 3 avril 2009.
[2395] Pour les enjeux navals russes liés à la piraterie, voir la troisième partie du présent chapitre.
[2396] Igor Delanoë, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », *art. cit*., p. 17.
[2397] « Egypte: les russes Lukoil et Novatek évacuent leurs employés », *RIA Novosti*, 30 janvier 2011.
[2398] Andrey S. Makarychev, "Russia in the Mediterranean Region: (Re)sources of Influence", *art. cit*., p. 170.
[2399] *Ibid*.
[2400] Il s'agit de l'exploitation d'un gisement de pétrole libyen découvert en 1996, et dont les capacités sont estimées à 68 millions de tonnes de pétrole. « Pétrole libyen: le ralliement de Gazprom au projet Elephant concerté avec ENI », *RIA Novosti*, 12 avril 2010.

consiste ainsi à acquérir des positions dans l'exploitation des gisements, toutefois Gazprom, Rossneft et Lukoïl s'intéressent également aux réseaux de distribution. Ainsi, récemment, Gazprom a manifesté son intérêt pour le Gazoduc Arabe ou AGP (Arab Gaz Pipeline) qui relie l'Egypte à la Syrie et au Liban via la Jordanie. Le géant gazier russe a proposé une extension du gazoduc pour le relier au Blue Stream turco-russe[2401].

Le Gazoduc Arabe et son extension possible au Blue Stream



Source : Business Monitor International, disponible également sur le site de Stroïtrangaz.

En Méditerranée, les entreprises énergétiques russes investissent dans les infrastructures de transports, prolongeant ainsi dans le bassin méditerranéen la politique de recherche du contrôle des circuits de distribution. A ce titre, le partenariat entre Gazprom et l'algérien Sonatrach permet l'extension de cette politique énergétique au bassin occidental de la Méditerranée. Les deux entreprises collaborent actuellement dans l'exploitation du

[2401] Voir à ce sujet le site de l'entreprise russe Stroïtrangaz spécialisée dans la construction des infrastructures pour l'acheminement des ressources énergétiques: http://www.stroytransgaz.com/press-center/smi/bmi-industry-insights-/04092009

gisement de pétrole et de gaz d'El-Assel situé à 500 kilomètres au sud d'Alger. L'exploitation de ce gisement fait l'objet d'un projet financé à hauteur de 51% par Sonatrach et 49% par Gazprom. Les deux sociétés étudient aujourd'hui les possibilités d'étendre leur coopération à la production et la distribution de gaz naturel liquéfié[2402].

c) Les ventes d'armements aux pays de la Rive Sud[2403]

Si l'industrie de la défense russe parvient à survivre au cours de la décennie 1990, c'est grâce aux exportations d'armements qui lui assurent une activité et des rentrées financières. La Russie, qui a hérité de la place de l'URSS en tant qu'un des principaux fournisseurs d'armements sur le marché mondial des ventes de matériels militaires, a besoin de conserver un tissu industriel de la défense suffisamment solide pour mener à bien la modernisation de ses forces armées.

En 2002, sous l'impulsion de Vladimir Poutine, l'agence fédérale des exportations d'armement Rosoboronexport est créée. Fruit de la fusion de Promexport, entreprise chargée de vendre les surplus du Ministère de la Défense russe, et de Rosvooruzhenie, Rosoboronexport permet, à travers la centralisation des décisions politiques, la restructuration et la reconversion du complexe militaro-industriel ex-soviétique[2404]. Cette réforme porte ses fruits : alors qu'en 1998 les exportations d'armements russes étaient évaluées à $2 milliards, elles passent à $5,1 milliards en 2006, puis $7,8 milliards en 2011[2405]. L'industrie de la défense russe reste attractive pour un certain nombre de clients (près de 89 pays en 2008) dans la mesure où elle dispose de niches d'excellence, notamment dans le domaine des missiles et de la défense anti-aérienne (Almaz-Antey) et aérien (United Aircraft Corporation ; Sukhoï et MiG)[2406]. La part de l'industrie de défense navale dans les exportations d'armements russes demeure cependant secondaire tout au long des années 2000, et ce n'est que tout récemment qu'une augmentation a pu être constatée. Ainsi, bien qu'en 2010 les exportations de matériels

[2402] « Gazprom et l'algérien Sonatrach veulent produire et exporter du GNL », *RIA Novosti*, 4 juin 2012.
[2403] Le cas des relations militaro-techniques syro-russes fera l'objet d'une partie spéciale ultérieurement. Au sein de cette section nous abordons donc les autres aspects de la coopération militaro-technique entre Moscou et les pays de la Rive Sud.
[2404] Louis-Marie Clouet, "Rosoboronexport, Spearhead of the Russian Arms Industry", *Russie.Nei.Visions*, 2008, p. 124.
[2405] Chiffres du SIPRI.
[2406] Ces compagnies se classent en 2009 parmi les 100 premières entreprises mondiales les plus actives sur le marché de l'exportation de matériels militaires. Classées en fonction du chiffre d'affaires des ventes d'armements, la première entreprise russe en 2009 et encore en 2010 reste le missilier Almaz-Antey ($4 milliards de contrats pour 2010), qui se classe 20 sur 100. Voir *The SIPRI Top 100 arms-producing and military services companies* pour les années 2009 et 2010. URL : http://www.sipri.org/research/armaments/production/Top100/previous

militaires navals ne représentent encore que 10 à 14% des ventes d'armements effectuées par Rosoboronexport, des entreprises du secteur navals russes ont fait leur apparition en 2010 parmi les 100 compagnies les plus actives du secteur mondial de la défense[2407]. L'Union des constructions navales russes OSK et le chantier naval Sevmash (Severodvinsk) font ainsi leur entrée parmi les cents premières entreprises mondiales pour le chiffre d'affaire de leurs exportations en 2010[2408]. L'industrie de la défense navale russe propose à ses clients un large choix de navires, depuis les destroyers d'un déplacement d'environ 8000 tonnes (Projet 956 *Sarych*, classe *Sovremeny*) jusqu'à des patrouilleurs, ainsi que des submersibles à propulsion classique. Elle propose également des missiles anti-navires parmi les plus sophistiqués au monde, dont le P-800 Oniks (SS-N-26 Yakhont)[2409]. Aussi, la lente restructuration des chantiers navals au cours des années 2000 a permis la réémergence de pôles de construction grâce au dynamisme des exportations de matériels navals militaires, qui profite directement au complexe-militaro industriel russe, et donc à travers lui, à la politique de modernisation de la Marine. La chute de l'URSS change l'approche qu'a Moscou des ventes d'armements au Moyen-Orient dans la mesure où, dès les années 1990, ces ventes revêtent un aspect avant tout économique[2410].

Depuis 1991, la Russie a vendu des équipements militaires à tous les pays de la Rive Sud excepté le Liban, Israël et la Tunisie. Sur la Rive Nord, ses clients sont la Grèce, la Macédoine, la Croatie et la Serbie[2411]. La coopération militaro-technique proposée par Moscou à ses clients peut prendre plusieurs formes :

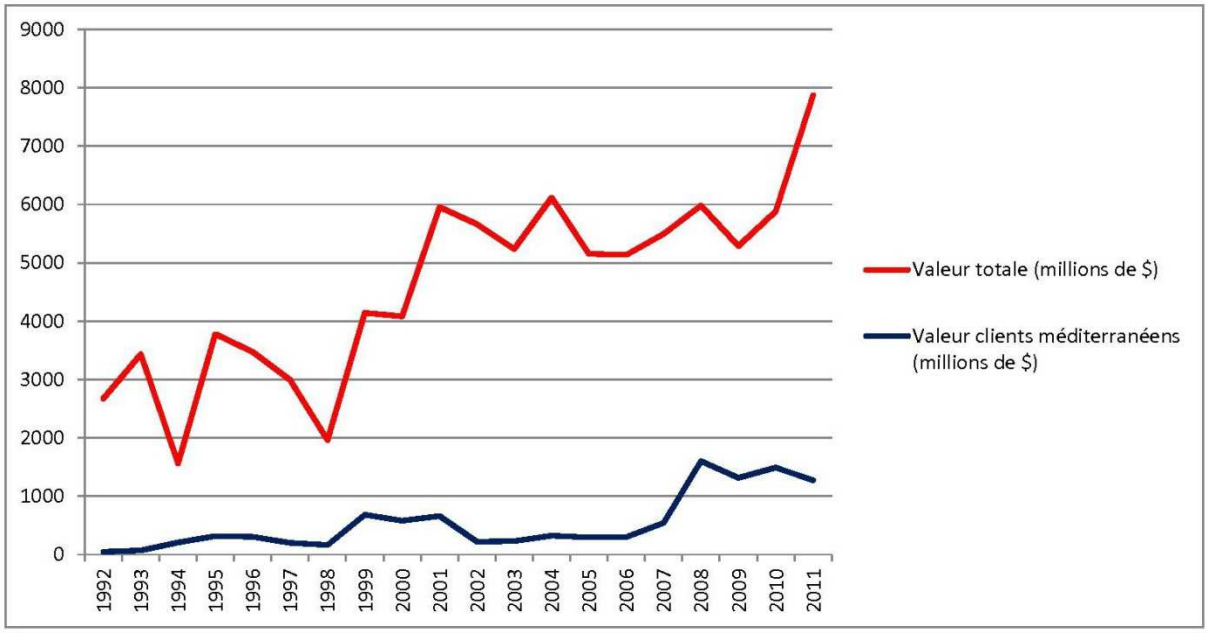
- La vente d'équipements militaires neufs ou déjà utilisés, et la vente de composants et pièces détachées,
- Une coopération technique pour la mise à niveau, la réparation ou la modernisation d'équipements ex-soviétiques, et la production de munitions correspondantes,
- L'envoi de conseillers russes dans le pays client, et l'accueil et la formation d'officiers ressortissants des Etats clients dans les écoles militaires en Russie, et la formation des spécialistes à la mise en œuvre du matériel russe,

[2407] « Armements navals: 14% des exportations d'armes russes (Rosoboronexport) », *RIA Novosti*, 29 mars 2010.
[2408] En 2010, le CA d'OSK est évalué à $1,6 milliard tandis que pour Sevmash, il s'élève à $1,2 milliard. Voir *The SIPRI Top 100 arms-producing and military services companies, 2010*, URL : http://www.sipri.org/research/armaments/production/Top100
[2409] La Chine a acheté à la Russie 4 destroyers de classe *Sovremeny* qui ont été construits au chantier naval du Nord (Saint-Pétersbourg) puis livrés à Pékin entre 1999 et 2005. Source : Russian-ships.info, art. « Projet 956 » ; « Armements navals: 14% des exportations d'armes russes (Rosoboronexport) », *RIA Novosti*, 29 mars 2010.
[2410] Paul Rivlin, "The Russian Economy and Arms Exports to the Middle East", *art. cit.*, p. 33.
[2411] *Trend Indicator Values of arms exports from Russia, 1991-2011*, SIPRI.

- La mise en place de projets conjoints pour la modernisation de matériels russes en vue de la vente à un pays tiers,
- Des échanges politiques et militaires intensifs qui passent notamment par la promotion du matériel militaire russe lors de salons au Moyen-Orient.

Aussi, en termes de stratégies de coopération militaro-technique, la Russie poursuit les mêmes objectifs que ceux de l'URSS, excepté pour la mise à niveau de matériel russe ou ex-soviétique en vue de la vente à un pays tiers[2412]. Le graphique suivant représente l'évolution de la valeur des ventes d'armements de la Russie dans le monde depuis 1992 et l'équivalent pour les pays riverains du bassin méditerranéen[2413] :

Evolution des ventes d'armements russes dans le monde et dans l'espace méditerranéen (1992-2011)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données du SIPRI, *Trend Indicator Values of arms exports from Russia, 1991-2011*.

Dans un marché des ventes d'armements en progression globale ($2,6 milliards en 1992, $7,8 milliards en 2011), la part des clients méditerranéens a elle aussi progressé, en passant de $48 millions en 1992 à $1,2 milliard en 2011. Depuis 2008, le montant des contrats

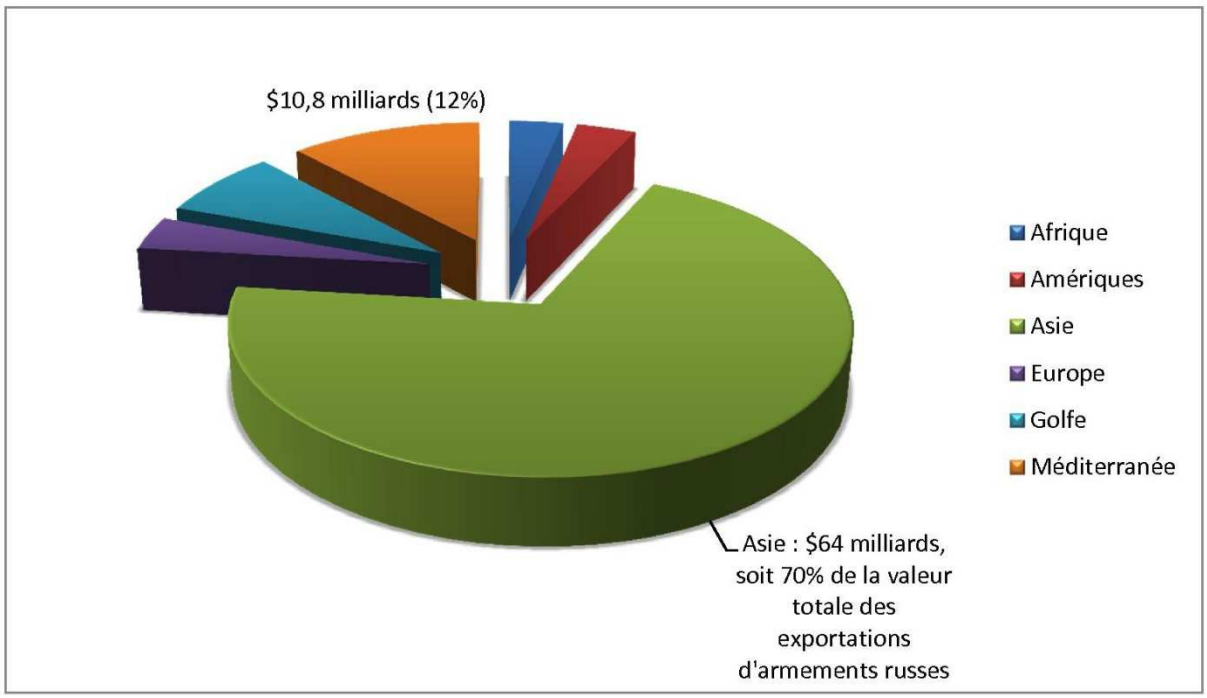
[2412] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 5, n° 1, March 2001, pp. 32-33.
[2413] Nous avons pris en compte les ventes d'équipements militaires de la Russie au Maroc, à l'Algérie, à la Libye, à l'Egypte, à l'Autorité palestinienne, à la Jordanie, à la Syrie, à Chypre, à la Turquie, à la Grèce, à la Macédoine, à la Croatie et à la Serbie et Serbie-Monténégro.

d'armements russes signés avec des Etats méditerranéens a franchi la barre du $1 milliard, et n'est depuis plus revenu en dessous. La Russie a connu un pic dans ses ventes d'équipements militaires en Méditerranée en 2008 avec montant global s'élevant à un peu plus de $1,6 milliard grâce aux contrats algériens (plus de $1,4 milliard). Depuis 2002, les ventes s'établissent au-dessus de la barre des $5 milliards annuels, ce qui peut s'expliquer du point de vue domestique russe par la création de Rosoboronexport. La centralisation de la gestion des exportations d'équipements militaires au sein d'une agence fédérale unique a mis fin à la concurrence qui existait dans les années 1990 entre le Ministère de la Défense et différentes agences fédérales spécialisées dans la vente de matériels militaires. Cette situation avait en effet contribué à créer une confusion dans le paysage industriel russe et abouti à une perte de confiance de la part des clients « traditionnels » de la Russie[2414]. Considérons désormais les exportations d'armements russes dans le monde en les regroupant par régions afin de déterminer la place qu'occupe la Méditerranée pour la Russie[2415].

[2414] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit.*, p. 33.

[2415] Nous avons regroupé les clients de la Russie dans six grandes régions du monde : l'Afrique (hors Maghreb, Angola, Botswana, Burkina Faso, Tchad, Djibouti, Erythrée, Ethiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Madagascar, Niger, Nigéria, Rwanda, Sénégal, Sierre Léone, Sud Soudan, Soudan, Ouganda, Zimbabwe), les Amériques (Argentine, Brésil, Colombie, Equateur, Etats-Unis, Mexique, Pérou, Uruguay, Venezuela), l'Asie (Afghanistan, Arménie, Bengladesh, Chine, Géorgie, Inde, Indonésie, Laos, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Pakistan, Singapour, Sri Lanka, Vietnam, Thaïlande, les anciennes républiques soviétiques d'Asie centrale et les deux Corée), l'Europe (Allemagne, Biélorussie, Bulgarie, République tchèque, Finlande, Grande-Bretagne, Hongrie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie) et le Golfe arabo-persique (Emirats Arabes Unis, Iran, Irak, Koweït, Yémen).

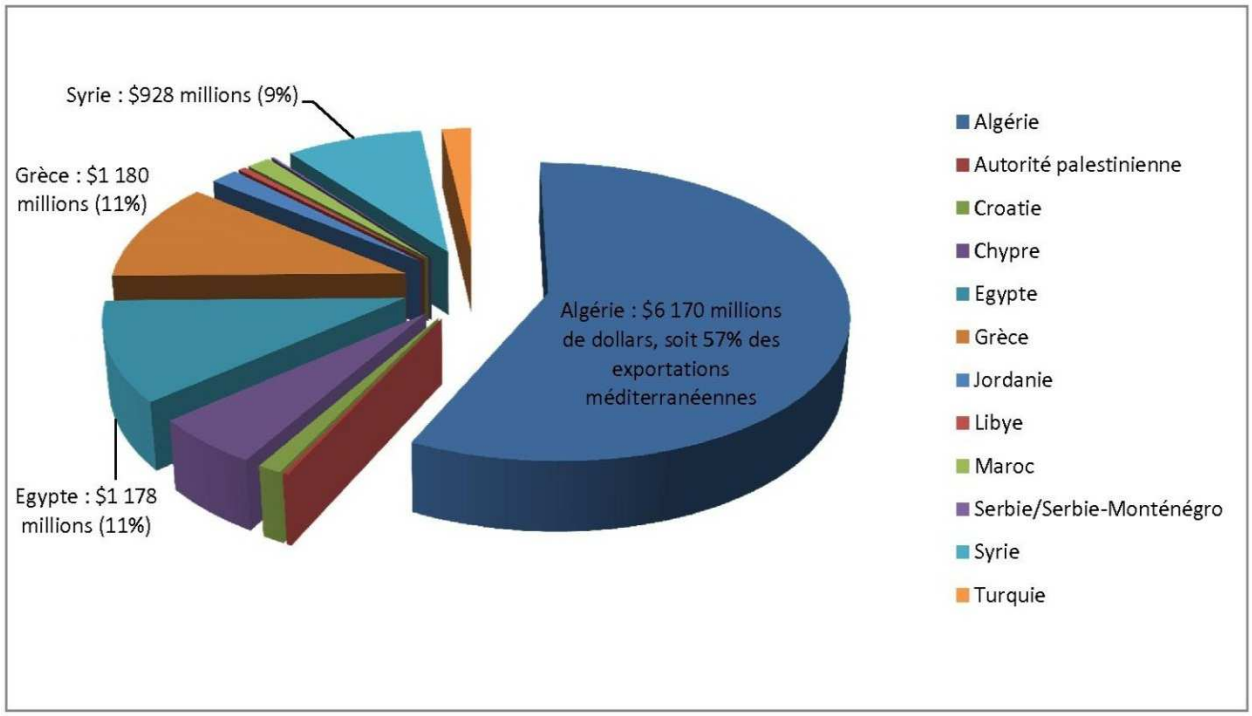
Répartition des exportations d'armements russes dans le monde selon la valeur en milliards de dollars (1991-2011)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données du SIPRI, *Trend Indicator Values of arms exports from Russia, 1991-2011*.

Si l'Asie occupe très nettement la première place avec plus de $64 milliards de contrats signés depuis 1991, c'est que nous y trouvons des clients très importants comme la Chine (plus de $29 milliards) et l'Inde (près de $24 milliards), soit à eux deux, près de 85% du marché des ventes d'armements russes en Asie, et 58% du total des ventes sur la période 1991-2011. Les clients méditerranéens constituent le second marché russe pour les ventes d'équipements militaires, avec un total de $10,8 milliards de contrats signés sur la même période. Le troisième réservoir de clients se trouve dans le Golfe arabo-persique (près de $7 milliards de contrats signés), puis viennent l'Europe ($3,4 milliards), les Amériques ($3,3 milliards grâce au Venezuela qui à lui seul absorbe pour $2,4 milliards de matériels russes) et l'Afrique ($3 milliards). Le graphique suivant représente la part qu'occupe chaque client de la Russie en Méditerranée dans la valeur totale des exportations d'armements vers cette région.

Clients méditerranéens de la Russie en fonction de la valeur des contrats d'armements passés avec Moscou, en millions de dollars (1991-2011)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données du SIPRI, *Trend Indicator Values of arms exports from Russia, 1991-2011*.

Comme nous l'avons indiqué, la Russie vend des équipements militaires à presque tous les pays de la Rive Sud (excepté la Tunisie, Israël et le Liban), et son principal client méditerranéen est l'Algérie avec un total de $6,1 milliards de contrats signés depuis 1991. Entre 1962, date de son indépendance, et 1991, Alger absorbe pour $11 milliards de matériels militaires soviétiques, et conserve une dette de $4 milliards à l'égard de Moscou lorsque l'URSS s'effondre[2416]. En 1996, les autorités algériennes optent pour le développement d'un partenariat stratégique avec la Russie en matière de défense, et à compter de cette date, l'Algérie n'a cessé de diversifier la nature de ses fournitures auprès des compagnies russes (matériel pour l'armée de terre, la Marine et l'armée de l'air). En 2008, Alger devance même Pékin (respectivement $1,485 milliard et $1,331 milliard) et devient le second importateur d'armements russes juste derrière New-Delhi ($1,495 milliard). Sans entrer dans le détail des commandes algériennes, Moscou vend essentiellement à l'Algérie des avions (bombardiers Su-24, avions d'entrainement Yak-130 et des Su-30MK), et des systèmes de défenses antiaériennes (96K9 Pantsyr-S1et S-300 PMU-2). En ce qui concerne les équipements navals, Alger a acheté depuis 1991 deux submersibles de type *Kilo* (Projet 636M) construits entre

[2416] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit.*, p. 43.

2006 et 2009 au chantier naval de l'Amirauté (Saint-Pétersbourg) pour un montant total de $200 millions[2417]. Plus récemment, la Russie a procédé à la modernisation d'une corvette et d'une frégate achetées par Alger à l'URSS il y a trente ans. La modernisation des navires, qui s'est déroulée au chantier naval du Nord (Saint-Pétersbourg), a duré trois ans, et les bâtiments ont été remis aux autorités algériennes au mois de février 2011[2418]. Depuis 1991, Alger est devenu le troisième client de la Russie par la valeur des contrats passés pour l'achat de matériels militaires, derrière la Chine et l'Inde. Les seconds plus importants clients méditerranéens de Moscou sont l'Egypte, la Grèce et la Syrie. Le cas de la Libye illustre les difficultés que la Russie peut éprouver dans la reconstitution son influence sur la Rive Sud à travers le commerce des équipements militaires. Tripoli était, avec Le Caire puis Damas, l'une des cartes maîtresse dont disposait Moscou en Méditerranée au cours des années 1970 et 1980. Mouammar Kadhafi avait acquis pour près de $19 milliards d'armements soviétiques sur la période 1970-1991, et lorsque l'URSS s'effondre, l'armée libyenne est équipée à 90% de matériels soviétiques[2419]. Or, depuis 1991, la valeur des contrats passés et réalisés entre Tripoli et Moscou s'élève à $53 millions, qui correspondent à des systèmes de défense antiaériennes Igla-S et des armes antichars 9P157-2Khrizantema-S[2420]. Comme nous allons l'évoquer ultérieurement, des contrats avaient bien été signés entre Rosoboronexport et Tripoli, mais les événements liés au Printemps arabe ont compromis leur réalisation.

Si la Russie apparaît comme le successeur de l'Union soviétique, elle ne peut en revanche plus assumer la place qu'occupait l'URSS dans les partenariats militaro-techniques qu'elle avait tissé avec les pays du Moyen-Orient au cours de la seconde moitié du XXe siècle. Les Soviétiques avaient alors dépêché dans la région jusqu'à 80 000 conseillers militaires, et formé dans leurs écoles près de 55 000 officiers ressortissants des Etats moyen-orientaux. Au début des années 2000, la Russie aurait disposé de 360 conseillers sur le même terrain et formé 270 officiers dans ses écoles[2421]. Les leviers d'influence dont dispose aujourd'hui la Russie sur le Moyen-Orient et les pays de la Rive Sud ne sont pas comparables à ceux dont disposaient les Soviétiques avant 1991, ni à ceux dont dispose actuellement Washington notamment à travers son assistance économique à des Etats comme Israël,

[2417] SIPRI Arms Transfers Database.
[2418] « La Russie remet deux navires de guerre modernisés à l'Algérie », *RIA Novosti*, 11 février 2011. Les bâtiments ont notamment été dotés de radars Garpun, de systèmes de contrôles de mise à feu radar MR-104, de radars Pozitiv-ME1.2 et de missiles antisurface Kh-35 Uran. SIPRI Arms Transfers Database.
[2419] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art .cit.*, p. 40.
[2420] SIPRI Arms Transfers Database.
[2421] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit.*, p. 32.

l'Egypte ou la Jordanie[2422]. Cette perte d'influence, consécutive au retrait unilatéral de la Russie de la scène diplomatique, économique et militaire moyen-orientale, n'a pu être compensée, même si Evgueni Primakov tente dès 1996, lorsqu'il devient ministre des Affaires étrangères, de revitaliser la présence de la Russie dans la région. Les anciens alliés de Moscou, comme la Syrie et l'Egypte, ont intégré le fait qu'aujourd'hui, les exportations d'armements assurent, au même titre que les exportations de matières premières, des revenus dont la Russie ne peut plus se passer. Ils n'hésitent donc plus à négocier sévèrement les contrats quitte, quand ils le peuvent, à brandir la carte de la concurrence occidentale, afin d'obtenir les meilleures conditions possibles[2423]. En outre, des Etats comme la Syrie et la Libye ont également tenté de monnayer le rachat de la dette qu'ils avaient contractée en acquérant des équipements auprès de l'URSS[2424].

Les récents événements liés au Printemps arabe qui affectent plusieurs Etats de la Rive Sud depuis 2011 ont fragilisé un peu plus les positions russes dans la région. Le tableau suivant représente la part qu'occupe chaque pays fournisseur d'équipements militaires aux Etats qui ont été le plus fortement concernés par le Printemps arabe.

Part occupée par les fournisseurs d'armements conventionnels aux principaux Etats affectés par le Printemps arabe (données pour 2007-2011)

Etats destinataires	Principaux Etats fournisseurs		
	Premier	Second	Troisième
Tunisie	Etats-Unis (100%)	-	-
Libye	Russie (63%)	Italie (22%)	France (15%)
Egypte	Etats-Unis (52%)	Russie (28%)	Chine (6%)
Syrie	Russie (78%)	Biélorussie (17%)	Iran (5%)

Source: SIPRI Arms Transfers Database, extrait du *SIPRI Yearbook 2012*, p. 276.

Alors que Moscou était en passe de reprendre solidement pied en Libye, la chute de Mouammar Kadhafi et la non-réalisation des contrats signés entre l'ancien dirigeant libyen et la Russie a provoqué une perte nette de $4 milliards pour Rosoboronexport[2425]. En ce qui concerne l'Egypte en revanche, la chute d'Hosni Moubarak semble ne pas avoir remis en

[2422] Paul Rivlin, "The Russian Economy and Arms Exports to the Middle East", *art. cit.*, p. 34.
[2423] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit.*, p. 33.
[2424] Jusqu'en décembre 2005, la Syrie disposait d'une dette de $13 milliards à l'égard de Moscou, dette qu'elle avait contractée à travers l'absorption massive de matériels militaires soviétiques. Cette dette a été renégociée à la fin de l'année 2005 dans des conditions avantageuses pour les deux parties comme nous le verrons ultérieurement, dans la section consacrée aux relations russo-syrienne.
[2425] « Libye: un manque à gagner de 4 mds USD pour Rosoboronexport », *RIA Novosti*, 3 mars 2011.

cause les fournitures russes[2426]. Le refus de Moscou de cautionner un embargo sur les armes en Syrie peut s'expliquer par la position de *leader* qu'occupe la Russie sur le marché syrien des ventes d'équipements militaires. Toutefois, il ne s'agit pas là de l'unique raison : pour le Kremlin, les résolutions 1970 et 1973 du Conseil de sécurité de l'ONU portant sur la Libye ont ouvert la voie au recours à la force et au changement de régime à Tripoli. Rappelons qu'en Méditerranée orientale, la Syrie est le second client de la Russie avec $928 millions de contrats signés depuis 1991, derrière la Grèce (presque $1,2 milliard) et devant Chypre (environ $570 millions), et qu'en Méditerranée, il s'agit du quatrième importateur d'armements russes avec 9% des ventes réalisées depuis la chute de l'URSS.

***

Au lendemain de l'effondrement de l'URSS, Moscou évacue brusquement et unilatéralement la scène diplomatique, économique et militaire méditerranéenne. Ce n'est qu'au cours de la seconde moitié des années 1990 que la Russie entame une patiente revitalisation de ses relais d'influence en Méditerranée. Cependant, la Russie poutinienne des années 2000, même renforcée par rapport à l'ère Eltsine, ne dispose quand même plus des moyens qu'avait investis l'URSS sur la Rive Sud. Moscou a donc opéré un repositionnement stratégique dans le bassin méditerranéen qui repose sur des vecteurs politico-diplomatiques et économiques. Sur le plan diplomatique, la Méditerranée ne fournit plus une profondeur stratégique à la Russie, mais s'insère dans une logique globale de contrepoids à l'hégémonie américaine. Moscou entend peser sur des dossiers sensibles comme le processus de paix au Proche-Orient, et compte notamment pour cela jouer la carte musulmane. Sur le plan économique, le bassin méditerranéen fournit un exemple de l'intégration par les autorités russes de l' « économisation » de la politique étrangère. Les partenaires méditerranéens de Moscou contribuent de façon non négligeable à alimenter la balance commerciale excédentaire de la Russie. La Rive Nord abrite les principaux partenaires économiques de Moscou avec l'Italie en tête, tandis la Turquie est un important partenaire de la Russie en matière commerciale. Depuis 1991, la dimension stratégique du secteur énergétique et de l'industrie de la défense s'est considérablement accrue dans la mesure où ils fournissent à Moscou des leviers d'influence en politique étrangère, tout en lui assurant de confortables revenus (énergie) et en garantissant une activité à son complexe militaro-industriel

[2426] "Russia's arms sales to Egypt 'unchanged'", *The Voice of Russia*, 7 mai 2012.

(partenariats militaro-techniques). A travers les activités de Gazprom, la Russie a développé une série de partenariats énergétiques sur la Rive Sud qui s'apparentent au prolongement méditerranéen de sa stratégie pontique de prise de contrôle des réseaux de distribution des énergies. En matière d'exportations d'équipements militaires, la Méditerranée constitue après l'Asie le second réservoir mondial de clients pour le complexe militaro-industriel russe, et abrite avec Alger le troisième client de la Russie.

En assurant des rentrées financières régulières et en fournissant une activité à l'industrie de la défense, ces deux secteurs stratégiques impactent le développement et la modernisation actuelle des forces armées russes chacun à sa manière. Après avoir sauvé le complexe militaro-industriel ex-soviétique en maintenant en activité l'outil industriel, les exportations d'armements, alliées aux revenus de la rente énergétique, contribuent aujourd'hui au redressement de la Marine russe. Or, dans le cadre de la restructuration des forces navales, les autorités ont à plusieurs reprises laissé entendre que la Russie souhaitait déployer « *de manière permanente et adéquate* » des navires de guerre en Méditerranée. Pourtant, à ce stade de notre réflexion, nous avons mis en évidence le fait que les intérêts économiques actuels de la Russie ne semblent pas nécessiter l'entretien permanent de navires de guerre dans l'espace méditerranéen. Dès lors, quelles sont les raisons qui sous-tendent la volonté manifestée par Moscou de déployer en permanence des groupes de bâtiments dans le bassin méditerranéen ?

II. La refondation de la présence navale russe en Méditerranée depuis 1991

Au cours des années 1970 et 1980, au plus fort de son activité, la 5^{e} escadre méditerranéenne soviétique comptait une quarantaine de bâtiments déployés en permanence en Méditerranée. Comme nous l'avons évoqué dans la partie II, Moscou pouvait alors compter sur un chapelet de bases navales et aéronavales ainsi que sur de nombreux points d'appui logistique que lui avaient successivement fournis l'Egypte nasserienne, la Syrie et la Libye. Au-delà du canal de Suez, les installations situées en mer Rouge (Archipel des Dahlak) et à Socotra autorisaient les bâtiments soviétiques à opérer sur le pourtour de la péninsule arabique et dans l'océan Indien. La disparition de l'URSS en 1991 se traduit par le repli soudain et unilatéral de toutes les forces navales et aéronavales ex-soviétiques pré positionnées dans le bassin méditerranéen. La nouvelle Marine russe opère bien quelques sorties en Méditerranée au cours des années 1990, mais il faut attendre l'arrivée de Vladimir

Poutine au Kremlin pour voir émerger une volonté et une détermination politique d'apporter aux forces navales russes une dimension méditerranéenne nouvelle.

1) Repenser le positionnement et les missions de flotte en Méditerranée : vers un renouveau de l'activité navale

La nature et les objectifs de la présence navale russe en Méditerranée ont connu de profondes mutations par rapport à l'époque soviétique. Ces mutations ne sont cependant pas propres à la Marine russe et les forces navales occidentales ont également connu, du point de vue de leurs missions, des évolutions depuis 1991. Les marines occidentales de la seconde moitié du XXe siècle avaient été formatées afin de mettre en œuvre la défense territoriale de l'Europe et la protection des lignes de communication maritimes stratégiques. L'effondrement de l'URSS affecte la nature des missions et donc du format des flottes occidentales dans la mesure où de bipolaire, la structure du système international devient multipolaire. La multiplication des conflits régionaux depuis 1991 a ainsi fait évoluer le mode d'emploi de l'outil naval d'une conception essentiellement défensive à une approche interventionniste et interarmes, qui repose sur la projection de forces et de puissances[2427]. Si l'on considère les conflits régionaux qui ont affecté le théâtre méditerranéen depuis 1991, tous sans exception ont nécessité la mise en œuvre de moyens navals afin de déployer des forces, puis des moyens humanitaires et de faciliter ainsi leur résolution : les conflits yougoslaves des années 1990, crise libanaise ou encore l'intervention occidentale contre la Libye en 2011. Le spectre des missions assignées aux forces navales s'est considérablement étoffé après la chute de l'Union soviétique. En Méditerranée, les marines occidentales interviennent désormais dans des conflits intra-étatiques (Kosovo, 1999 ; Libye, 2011) avec pour objectif non plus de sanctuariser leur périmètre ou de conquérir un territoire, mais d'imposer une solution sécuritaire et politique à une crise selon la conception d'un ordre mondial qui repose notamment sur les principes des Droits de l'Homme. Dans le cadre de ces conflits, les forces navales occidentales doivent être aujourd'hui capables de mettre en œuvre :

- La projection de forces, en hommes et en matériels,
- La projection de puissance, à travers des attaques terrestres menées depuis la mer,
- L'acheminement stratégique et logistique.

[2427] Basile Germond, *Les forces navales européennes dans la période post-guerre froide*, *op. cit.*, pp. 38-39.

En temps de paix, les flottes occidentales ont conservé leur mission de dissuasion, nucléaire ou conventionnelle. Le pré positionnement d'un groupe de bâtiments sert de plus en plus à envoyer un signal politique fort à un adversaire potentiel. Toutefois, ce sont les missions de police et la sécurisation de théâtres maritimes face aux « nouvelles menaces » qui, dès les années 2000, occupent une part importante des activités opérationnelles des marines occidentales en temps de paix (lutte contre le terrorisme, mission anti piraterie, lutte contre le crime organisé transnational…)[2428].

La Marine de la Fédération de Russie hérite, nous l'avons vu, non seulement des structures et des unités navales soviétiques, mais également de sa pensée stratégique. Après 1991, le théâtre maritime méditerranéen reste dans la zone de compétence de la flotte de la mer Noire, même si des unités des flottes du Nord et de la Baltique y croisent aussi ponctuellement. Si l'on considère les missions que les navires de guerre russes pourraient être amenés à remplir en Méditerranée, il convient de considérer dans un premier temps ce que la Russie définit comme ses intérêts dans l'océan mondial. Dès sa première section (« *Общие положения* [2429]»), la doctrine navale met l'accent sur la dimension stratégique que revêtent désormais les océans[2430]. Les intérêts nationaux de la Fédération de Russie sont définis dans la section II (« *Сущность национальной морской политики*[2431] »), au premier point (« *Национальные интересы Российской Федерации в Мировом океане, цели и принципы национальной морской политики*[2432]»). Rappelons quelles sont les missions assignées dès 2001 aux forces navales russes :

- Garantir la souveraineté de la Fédération de Russie dans ses eaux intérieures, ses eaux territoriales, dans l'espace aérien contigu, sur le lit et le sous-sol des mers territoriales (1),
- Garantir la souveraineté de la Fédération de Russie dans sa zone exclusive économique et sur ses plateaux continentaux, notamment à des fins économiques, scientifiques et écologiques (2),

[2428] *Ibid*., pp. 42-72.
[2429] « Dispositions générales ».
[2430] On peut ainsi lire: « *Освоение пространств и ресурсов Мирового океана - одно из главных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии* » (« Le développement des espaces et des ressources de l'océan mondial constituera l'un des principaux axes de développement de la civilisation mondiale au troisième millénaire »). Voir Doctrine maritime, section I.
[2431] « Essence de la politique maritime nationale ».
[2432] « Les intérêts nationaux de la Fédération de Russie dans l'océan mondial, buts et principes de la politique maritime nationale ».

- Garantir le libre-accès à la haute-mer, notamment pour la pêche et pour la pose de câbles et de tuyaux sous-marins (3),
- Garantir la vie des personnes en mer à travers des missions de prévention et de surveillance, notamment des lignes de communication stratégiques, et contribuer à la création d'un contexte favorable au développement des activités économiques maritimes de la Fédération de Russie (4).

Tandis que les intérêts mentionnés en (1) et (2) font référence à des espaces maritimes contigus, ceux englobés en (3) et (4) concernent les espaces maritimes en général, et peuvent donc s'appliquer au cas méditerranéen, surtout pour le (3).

Dès 2007, le commandant en chef de la Marine, l'amiral Vladimir Masorin, pointe les insuffisances de la doctrine de 2001, en particulier son manque de clarté quant au rôle des forces navales dans la protection des intérêts russes. Selon lui, l'accent devrait être mis sur deux aspects :

- Garantir à la Fédération de Russie un accès à l'océan mondial, et prévenir toute action qui lui interdirait cet accès, qu'elle émane d'un Etat tiers, ou d'un bloc militaire,
- Interdire toute forme de domination d'un Etat ou d'un bloc militaire dans l'océan mondial qui y compromette les intérêts nationaux de la Russie, en particulier dans les mers contiguës[2433].

A travers l'énonciation d'une forme de *Balance of Power*, l'amiral assimile, tout comme le fait la doctrine militaire de 2010, les activités de l'OTAN à un des dangers militaires extérieurs pesant sur la Russie[2434]. L'évocation des intérêts nationaux et des missions assignées aux forces navales fournit une nouvelle grille de lecture de ce que représente le théâtre maritime méditerranéen pour le Kremlin. S'il ne s'agit plus d'y faire contrepoids aux flottes otaniennes, la Méditerranée reste cependant une zone stratégique pour le flanc méridional russe, en particulier au regard des objectifs évoqués dès 2007 par l'amiral Vladimir Masorin. Depuis 1991, l'OTAN y a mené plusieurs opérations, Bosnie (1994-1995),

[2433] Amiral Vladimir Masorin, "Naval Doctrine as a Component Part of the Russian Federation Military Doctrine", cité par James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit*., pp. 13-14.

[2434] *Ibid*., p. 14 ; voir également la doctrine militaire de la Fédération de Russie, section II « *Военные опасности и военные угрозы Россиискоӥ Федерации* » (« Dangers militaires et menaces militaires de la Fédération de Russie »), point 8 : « *Основные внешние военные опасности* » (« Principaux dangers militaires extérieurs »).

Kosovo (1999) et Libye (2011), qui s'inscrivent dans une logique de redéfinition du fonctionnement du système international autour des valeurs, notamment celles défendues par les Droits de l'Homme. Le caractère unilatéral de ces interventions, en particulier au Kosovo, a fait prendre conscience à la Russie qu'il serait stratégiquement dangereux d'abandonner le théâtre méditerranéen à l'OTAN qui contrôle, rappelons-le, la quasi intégralité de la Rive Nord. Aussi, la nécessité d'y maintenir une présence navale suffisante est réaffirmée dès 2001 dans la doctrine maritime, de même que la volonté manifestée par Moscou de contribuer à édifier en Méditerranée une zone de stabilité politico-militaire[2435].

Alors qu'il était premier ministre de Boris Eltsine, Vladimir Poutine avait déjà annoncé en 1999 que la Russie entendait réinvestir la scène navale méditerranéenne[2436]. Le contexte international est alors particulièrement douloureux pour le Kremlin qui, à travers la guerre menée par l'OTAN au Kosovo, ne peut que constater sa totale incapacité à peser sur les questions de sécurité internationales. La première épreuve de la nouvelle diplomatie russe post soviétique se situe ainsi en Méditerranée avec la décomposition de la Yougoslavie, et le Kremlin, dont les intérêts sont ignorés, ne peut y faire face. La défaite de la Serbie en 1999 est alors vécue par beaucoup en Russie comme une défaite de Moscou[2437]. Pire, le Kremlin réalise que la décision des pays de l'OTAN de recourir à la force sans un mandat des Nations unies pourrait un jour compromettre ses intérêts vitaux. Aussi, le dossier du Kosovo constitue l'un des tournants qui annoncent la mise en œuvre d'efforts en Russie pour redevenir une puissance qui compte sur la scène internationale et méditerranéenne.

Depuis le début des années 2000, l'activité navale russe en Méditerranée s'est de fait considérablement accrue au regard de ce qu'elle fut durant les années 1990. Dès 2001, le navire amiral de la flotte de la mer Noire, le croiseur lance-missiles *Moskva* (Projet 1164 Atlant) entame une tournée dans le bassin occidental de la Méditerranée en visitant des ports français (Toulon, Cannes), italiens (Brindisi) et tunisiens (La Goulette). L'année suivante, en 2002, c'est un groupe de navires[2438] partis de Sébastopol qui croise en Méditerranée, avant qu'en 2007, l'unique porte-avions russe, l'*Amiral Kouznetsov* (Projet 1145.5), et son groupe de bâtiments, n'opèrent une jonction en Méditerranée avec un autre groupe de navires partis

[2435] Doctrine maritime de la Fédération de Russie, voir section III « *Содержание национальной морской политики* » (« Contenu de la politique maritime nationale »).
[2436] Derek Lutterbeck, Georgij Engelbrecht, "The West and Russia in the Mediterranean: Towards a Renewed Rivalry?", *Mediterranean Politics*, vol. 14, n° 3, November 2009, p. 393.
[2437] Oksana Antonenko, "Russia and the Deadlock over Kosovo", *Russie.Nei.Visions*., 2008, p. 164.
[2438] Le grand navire de débarquement *Iamal*, la frégate *Pitliviy*, le croiseur lance-missiles *Moskva* et le tanker *Ivan Bubnov*.

de mer Noire[2439]. La Russie avait envoyé son unique porte-avions en Méditerranée en 1996 à l'occasion du tricentenaire de la Marine, ce qui avait donné lieu à une rencontre avec des bâtiments de la VIe flotte américaine[2440]. Moscou avait plus tard souhaité envoyer son porte-avions en Méditerranée dès 2000, puis en 2001 et encore en 2002, mais son départ avait chaque fois dû être repoussé en raison de problèmes techniques. Aussi, lorsqu'il sort de réparation à l'été 2007, la Russie choisit la Méditerranée comme première destination pour le plus important de ses navires de guerre, l'*Amiral Kouznetsov*, qui quitte sa base d'attache de Severomorsk à la tête d'un groupe de bâtiments au mois de décembre 2007 pour une croisière en Méditerranée qui dure jusqu'en février 2008. A la faveur du redressement progressif de la Marine, le commandant en chef des forces navales, l'amiral Vladimir Masorin, déclare cette même année 2007, que la Russie entend rétablir une présence navale permanente en Méditerranée[2441]. Au mois de septembre 2008, Moscou renvoie à nouveau un groupe de bâtiments en Méditerranée avec à sa tête le croiseur à propulsion nucléaire *Pierre le Grand* (Projet 1144). Le groupe fait escale en Libye, en France, puis quitte les eaux méditerranéennes pour les Caraïbes afin de se livrer à des manœuvres conjointes avec le Venezuela. La même année, au mois de décembre 2008, la Russie dépêche cette fois son porte-avion en Méditerranée : le navire et son groupe quittent Severomorsk le 5 décembre 2008 et font escale à Tartous, en Syrie, le 12 janvier 2009. Enfin, tout récemment, l'*Amiral Kouznetsov* a de nouveau croisé en Méditerranée entre les mois de décembre 2011 et février 2012.

[2439] La dernière croisière méditerranéenne de l'*Amiral Kouznetsov* remontait à décembre 1995- mars 1996 : au cours de cette traversée en Méditerranée, le porte-avions avait visité le Syrie, Malte et la Tunisie.
[2440] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 60.
[2441] Nadia Alexandrovna-Arbatova, « Les problèmes de sécurité dans la région mer Noire : une perspective russe » *in* Baptiste Chatré, Stéphane Delory (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, *op. cit.*, pp. 393-394.

Le croiseur nucléaire lance-missiles *Pierre le Grand* (ex-*Youri Andropov*, Projet 1144 *Orlan*, classe *Kirov*)

Source : site officiel de la flotte du Nord à laquelle est rattaché le bâtiment.

La participation de la flotte de la mer Noire à des exercices navals internationaux en Méditerranée a également augmenté au cours des 10 dernières années. Bien que l'implication de navires russes à des manœuvres ait perduré au cours de la décennie des années 1990 (notamment avec les exercices « Sea Breeze » 96 et 98, et « Fairway World » 97), la Russie a cependant intensifié ses exercices au cours des années 2000 afin de renforcer la compréhension mutuelle entre sa Marine et les marines occidentales, tout en bénéficiant de leur savoir-faire en matière d'interopérabilité. Outre l'activation annuelle de la *task force BlackSeaFor*, la Russie participe aux exercices russo-italiens « Ionnex » et, pour la première fois de son histoire, à des manœuvres que l'OTAN mène en Méditerranée (exercice « Bold Monarch »)[2442]. La Marine russe a également contribué à *Active Endeavour*, l'opération anti-terroriste menée par l'OTAN en Méditerranée depuis 2001. Dès 2004, la Russie propose ainsi la mise à disposition de navires pour la mise en œuvre de la mission antiterroriste menée par

[2442] « La Russie participera à un exercice naval de l'OTAN », *RIA Novosti*, 17 décembre 2012. L'exercice naval de l'OTAN « Bold Monarch 2011 » s'est déroulé entre le 30 mai et le 9 juin 2011 au large de Carthagène (Espagne), et a mobilisé 18 navires venant de France, des Etats-Unis, de Grande-Bretagne, d'Italie, d'Espagne, de Norvège, de Suède, de Turquie, du Portugal et de Russie, de même que des spécialistes issus de 25 pays. La flotte de la mer Noire a envoyé le navire de sauvetage SS-26 *Epron* (Projet 527, classe *Prut*), du navire de remorquage SB-922 *Shakhtar* (Projet 712, classe *Sliva*), du KIL-158 (Projet 141, classe *Kashtan*) et du sous-marin diesel B-871 *Alrosa* (Projet 877V, classe *Kilo*).

l'Alliance dans le bassin méditerranéen, et en 2006, elle déploie pour la première fois une frégate partie de mer Noire dans le cadre d'*Active Endeavour*[2443]. Toutefois, après le conflit russo-géorgien d'août 2008, Moscou suspend sa participation à cette opération, prétextant notamment qu'elle vise à placer sous contrôle militaire otanien les côtes méditerranéennes, et en particulier, à effectuer des reconnaissances des côtes syriennes[2444].

Principaux ports méditerranéens visités par des navires de guerre russes depuis 1991

: Base navale de Sébastopol

: Principaux ports ayant fait l'objet d'une visite de navires de guerre russes : Ceuta, Carthagène, Toulon, Cannes, Messine, Brindisi, Corfou, Le Pirée, Salonique, Lattaquié, Tartous, Port Saïd, Tripoli, Tunis, Alger

Graphique réalisé par nos soins à partir de la base de données du site officiel de la flotte de la mer Noire, et à partir de notre veille stratégique.

[2443] Voir le site officiel de l'OTAN : « Evolution des relations OTAN-Russie » (URL : http://www.nato.int/cps/fr/natolive/topics_50090.htm).

[2444] « Active Endeavour: le retrait de la flotte russe ne nuira pas à son aptitude au combat », *RIA Novosti*, 19 septembre 2008.

Depuis 1991, la présence navale russe en Méditerranée n'a plus pour objectif de faire contrepoids aux flottes otaniennes, ni de se pré positionner en cas de conflit avec l'OTAN pour activer le flanc méridional de l'Alliance. La lutte contre le terrorisme constitue, comme nous l'avons vu, l'une des justifications à la présence navale russe en Méditerranée avec la participation à l'opération *Active Endeavour*. Nous avons également évoqué l'économisation de la politique étrangère du Kremlin, et les intérêts économiques de la Russie en Méditerranée. Toutefois, qu'il s'agisse de la distribution des hydrocarbures et du gaz, ou de la vente d'équipements militaires, la protection de ces intérêts ne semble pas nécessiter *a priori* de déploiement de navires de guerre. Une exception s'est cependant présentée récemment dans le cadre de la crise qui touche la Syrie depuis 2011. La Russie, qui apporte son soutien au régime syrien, a dépêché à la fin du mois de juillet 2012 un groupe de bâtiments de guerre issus des flottes du Nord, de la Baltique et de la mer Noire[2445]. Les navires se sont notamment livrés à des exercices en mer Méditerranée et en mer Noire afin d'améliorer leurs capacités à agir sous un commandement unique. Toutefois, d'après le directeur adjoint de l'agence fédérale russe en charge de la coopération militaro-technique, la flottille méditerranéenne russe doit également assurer la libre circulation des navires de fret russes se dirigeant vers la Syrie, et éviter que ne se reproduise ainsi l'épisode du navire *Alaed*. Le navire *Alaed*, appartenait à la société russe Femco, et avait en effet quitté le port de Baltiisk (mer Baltique) au mois de juin dernier avec à son bord des hélicoptères de combat Mi-25 et des systèmes de défense antiaérien. Un certain nombre de pays occidentaux soupçonnaient le navire de se rendre en Syrie, ce qu'avait alors démenti Femco. L'*Alaed* avait donc été contraint de se dérouter vers Mourmansk, son assureur britannique, Standard Club, ayant décidé d'annuler le contrat d'assurance. Une fois placé sous pavillon russe, le bâtiment a quitté Moumansk et mis le cap sur Saint-Pétersbourg où il est arrivé fin juillet 2012 avant de repartir manifestement pour la Syrie[2446]. L'une des missions du groupe de bâtiments russes a donc consisté à assurer aux bateaux de fret battant pavillon russe la liberté de circulation en Méditerranée, quelle que soit leur destination.

[2445] Le groupe est composé des unités suivantes : Grand navire de lutte ASM *Amiral Chabanenko*, les grands navires de débarquement *Kondopoga*, *Alexandre Otrakovski* et *Saint-Georges le Victorieux*, pour la flotte du Nord. Pour la flotte de la Baltique, il s'agit des frégates *Neustrachimy* et *Yaroslav Mudry*, du remorqueur SB-921, et du pétrolier ravitailleur *Lena*. Enfin, pour la flotte de la mer Noire, il s'agit de la frégate *Smetlivy*, des grands navires de débarquement *César Kunikov* et *Nikolaï Filtchenkov*, ainsi que de deux navires de soutien. « Боевые корабли ВМФ России вышли в Средиземное море » (« Des navires de guerre russes entrent en Méditerranée »), *Navy.ru*, 24 juillet 2012.

[2446] "Syria - Arms Imports", Global Security.org (URL: http://www.globalsecurity.org/military/world/syria/arms-imports.htm).

Il convient également de rechercher les motivations de Moscou au sujet d'un déploiement permanent de navires de guerre en Méditerranée dans les racines de la pensée stratégiques russes. Les bases navales situées dans le bassin pontique sont, avec celle de Vladivostok en mer du Japon, les bases navales les plus méridionales dont dispose la Russie. La flotte de la mer Noire a historiquement contribué à pérenniser le désenclavement géographique réalisé par les tsars au cours de la période impériale. Le bassin pontique constitue pour la Russie un couloir unique vers la Méditerranée et au-delà, à travers le Détroit de Gibraltar et le canal de Suez, un accès vers l'océan mondial. Or, la pérennisation de cet accès représente aujourd'hui un enjeu stratégique majeur pour la Russie qui, rappelons-le, se conçoit comme une puissance navale, et entend amorcer la reconstitution d'une flotte hauturière avant 2020[2447]. Cette volonté s'inscrit dans une posture géopolitique traditionnelle de quête du désenclavement géographique et la pérennisation de débouchés maritimes directs ou indirects sur l'océan mondial. Cet axe de la politique extérieure russe émane d'une posture stratégique résolument défensive qui se traduit par la recherche d'une liberté de manœuvre sur les routes maritimes afin d'assurer à la Russie les moyens de défendre son territoire, et de peser diplomatiquement sur la scène internationale. Enfin, il ne faut pas négliger la gloire et la dimension hautement symbolique dont est chargé le volet méditerranéen de l'histoire navale russe. C'est en Méditerranée que la flotte des tsars enregistre ses plus éclatantes victoires (Tchesmé en 1770, Navarin en 1827 et Sinope en 1853). Aujourd'hui, Vladimir Poutine opère, à travers la régénération de la Marine russe, une synthèse des époques impériale et soviétique comme nous l'avons évoqué auparavant[2448]. Ainsi, le président russe a signé au mois de juillet 2012 un amendement à la loi « Sur les jours de la gloire militaire et les dates souvenirs de la Russie » afin qu'y soit désormais rajouté le 7 juillet, jour de la victoire navale russe de Tchesmé sur la flotte ottomane en 1770[2449]. Le pouvoir russe entend ainsi renforcer le volet méditerranéen de sa flotte en l'enrichissant des victoires tsaristes qui s'inscrivaient dans la mise en œuvre du projet pétrovien de désenclavement du territoire par l'acquisition d'une « fenêtre sur le Sud ». En outre, comme le rappelle Basile Germond, « *la Marine a traditionnellement constitué, et constitue encore, un atout majeur au niveau de la perception de la puissance et de la puissance réelle des Etats* [2450]». Le pouvoir russe, engagé dans une œuvre de reconstruction de la puissance depuis l'avènement de Vladimir Poutine, ne peut

[2447] Nous aborderons la question de la reconstitution d'une flotte hauturière russe dans la troisième partie du présent chapitre.
[2448] Voir l'introduction et le chapitre 1 dans cette présente partie.
[2449] « Путин учредил День победы русского флота в Чесменском сражении » (« Poutine établit le Jour de la Victoire de la flotte russe à la bataille de Tchesmé »), *RIA Novosti*, 12 juillet 2012.
[2450] Basile Germond, *Les forces navales européennes dans la période post-guerre froide*, *op. cit.*, p. 13.

ainsi se passer du capital que fournit, en termes de puissance réelle ou supposée, une flotte de guerre apte à sillonner les océans du globe.

La Méditerranée tient donc toujours une place particulière dans la pensée stratégique russe, elle qui à l'époque soviétique avait permis à l'*Eskadra* de rejoindre l'océan mondial dès les années 1970. Il est d'ailleurs intéressant de constater que les espaces méditerranéens et atlantiques se retrouvent associés dans la doctrine maritime de la Fédération de Russie, la Méditerranée procurant un accès à l'océan mondial dont fait partie l'océan atlantique, et à l'inverse, ce dernier procurant aux bâtiments russes arrivant des ports du Nord un accès aux eaux méditerranéennes[2451]. Or, si les navires soviétiques de la flotte de la mer Noire avaient pu développer ainsi leur présence en Méditerranée, et au-delà, dans l'océan Indien, c'est qu'ils pouvaient compter, comme nous l'avons vu, sur un réseau de bases et de facilités navales. Actuellement, l'unique point d'appui naval situé à l'étranger et dont Moscou a hérité de l'URSS se trouve en Méditerranée, sur les côtes syriennes : il s'agit du port de Tartous.

2) Le partenariat stratégique russo-syrien : la clef du dispositif naval russe méditerranéen

L'URSS avait établi ses relations diplomatiques avec la Syrie dès 1944, et la coopération militaro-technique entre les deux Etats s'amorce dès la moitié des années 1950. Après le revirement du président égyptien Sadate qui met un terme à la coopération militaro-technique soviéto-égyptienne au cours de la première moitié des années 1970, la Syrie devient le plus important allié de l'URSS en Méditerranée. A la veille de la signature du traité d'amitié et de coopération entre les deux Etats le 8 octobre 1980, Damas a déjà absorbé pour $3,67 milliards d'armements soviétiques, et en 1986, la Syrie est le plus important acquéreur non communiste d'équipements militaires en provenance d'URSS[2452]. Entre 1980 et 1991, Moscou livre pour près de $26 milliards de matériels de guerre à Damas. Les livraisons incluent 5 000 chars, 1 200 avions, 4 200 pièces d'artillerie, 70 navires de combats, et dans le même temps, les Soviétiques participent à la construction d'une centaine d'installations militaires en Syrie, tandis que 9 600 officiers syriens sont formés dans les écoles militaires en URSS[2453].

[2451] Doctrine maritime de la Fédération de Russie, voir section III, « *Содержание национальной морской политики* » (« Contenu de la politique maritime nationale »), les points consacrés à la zone atlantique et à la mer Méditerranée.
[2452] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East, Friend or Foe?*, *op. cit*., pp. 15-16.
[2453] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit*., p. 38.

Damas reconnaît la Fédération de Russie comme le successeur légal de l'URSS dès le mois de décembre 1991, et en mai 1992, le ministre syrien des Affaires étrangères se rend à Moscou afin de discuter de la nature des relations entre les deux Etats[2454]. Cependant, certains dossiers ternissent les relations entre les deux Etats : la dette que Damas a héritée de l'époque soviétique, la question du processus de paix et la volonté de la Syrie de vouloir acquérir toujours plus de matériels militaires, demande à laquelle les Russes n'accèdent pas forcément, nous y reviendrons.

Aujourd'hui, après une décennie 1990 qui a vu la coopération entre les deux Etats s'atténuer, mais ne jamais s'éteindre, les relations entre Damas et Moscou ont été redynamisées par l'ère Poutine, surtout au cours de la seconde moitié des années 2000. Comme l'affirme Andrej Kreutz, « *la diplomatie russe vis-à-vis des pays arabes et moyen-orientaux est redevenue un outil de premier ordre permettant d'assurer la sécurité de la Russie et de contribuer à son développement économique. Sous Poutine, les relations avec la Syrie et le reste du monde arabe se sont voulues prudentes et placées sous le signe de la défense pragmatique des intérêts russes* [2455]». Les relations entre Moscou et Damas revêtent cependant différents aspects et les objectifs poursuivis par les parties au sein de leur coopération peuvent parfois même relever d'une logique contradictoire. Pour Moscou, la Syrie représente une tête de pont au Moyen-Orient qui doit lui permettre de reconstruire et renforcer son influence dans cette région. En outre, les côtes syriennes abritent, avec le port de Tartous, l'unique point d'appui naval russe à l'étranger. Pour Damas, la Russie constitue une alliée stratégique essentielle pour l'approvisionnement de ses forces armées en matériels militaires. Les ventes d'armements et les enjeux liés à la présence navale russe en Méditerranée semblent ainsi structurer actuellement les relations bilatérales russo-syriennes.

a) La coopération militaro-technique russo-syrienne, un levier d'influence pour Moscou dans le bassin oriental

Avant de nous intéresser aux poids des ventes d'armements dans les relations russo-syriennes, il convient de cerner la place qu'occupe globalement la Syrie dans les relations économiques entre la Russie et la Méditerranée. Le graphique suivant illustre l'évolution des exportations et des importations russes vers et depuis la Syrie depuis 2008.

[2454] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East, Friend or Foe?*, *op. cit*., p. 18.
[2455] Andrej Kreutz, « Syrie : le meilleur atout de la Russie au Moyen-Orient », *Russie.Nei.Visions*, n° 55, novembre 2010, p. 8.

Exportations et importations russes vers et depuis la Syrie, en millions de dollars (2008-2011)

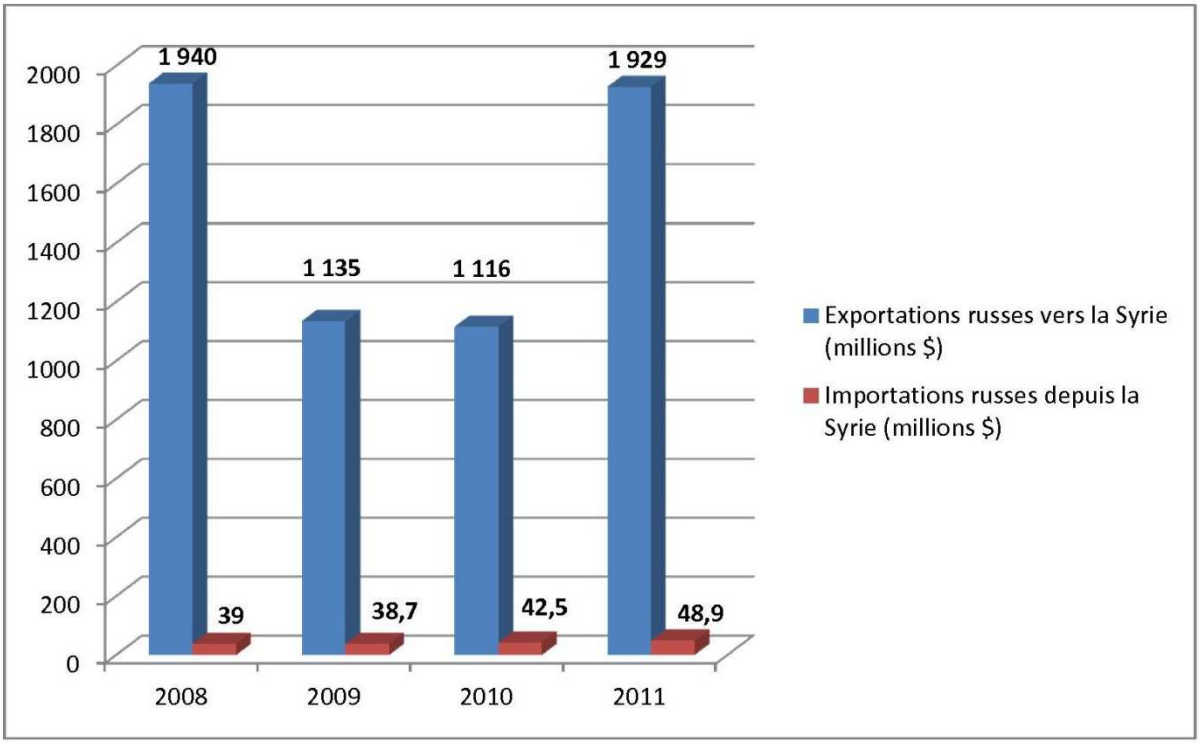


Tableau réalisé par nos soins grâce aux données disponibles sur le site du Service fédéral des statistiques, « Внешеняя торговля Россиискоой Федерации со странами дальнего зарубежья » (« Commerce extérieur de la Fédération de Russie avec les pays étrangers, hors CEI »).

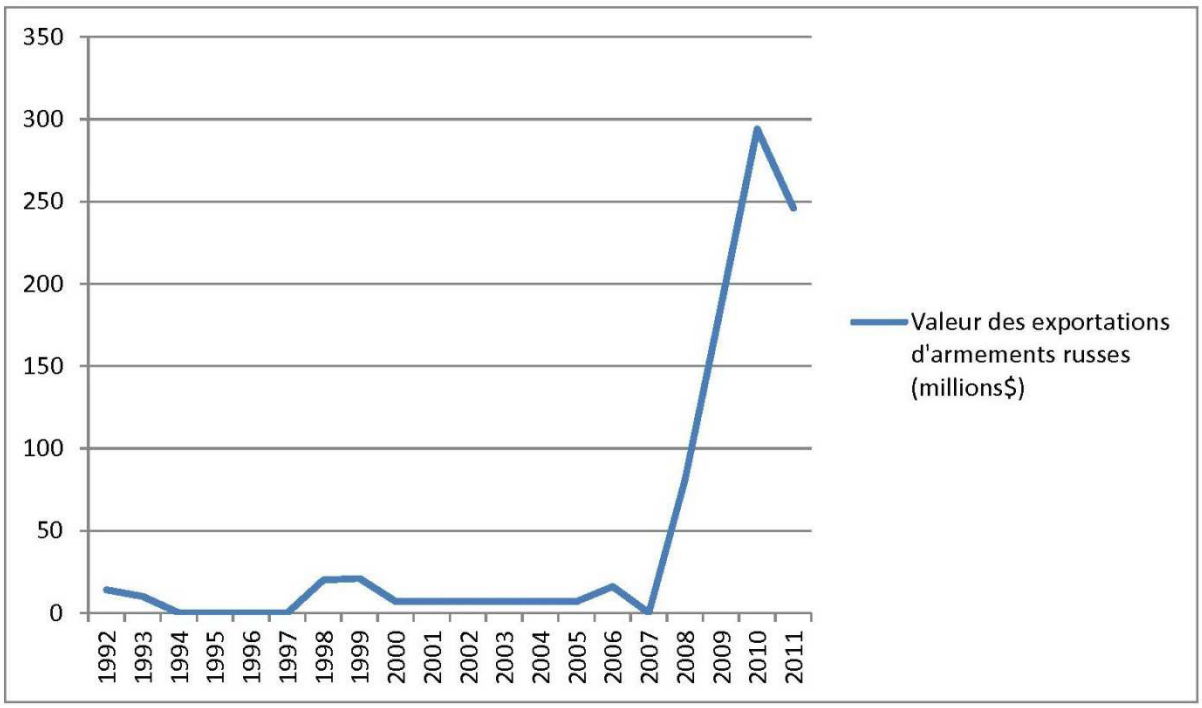
Ce graphique révèle un profond déséquilibre dans les relations économiques entre Damas et Moscou au cours des quatre dernières années. Si la Russie a exporté pour plus de $6 milliards de marchandises vers la Syrie, elle n'en a importé que pour $169 millions. En termes de valeur des exportations, la Syrie est le neuvième partenaire économique méditerranéen de la Russie, très loin derrière l'Italie ($127 milliards d'exportations sur 2008-2011). Les exportations russes vers la Syrie se situent en termes de valeur entre celles effectuées vers l'Algérie ($6,3 milliards) et celles réalisées en direction de Chypre ($5,1 milliards), mais ne représentent globalement que 1,9% de l'ensemble de la valeur des exportations russes vers la Méditerranée sur 2008-2011. Bien que les importations soient en augmentation sur la période considérée, le partenariat économique entre Damas et Moscou en la matière est l'un des moins dynamiques de ceux qu'a tissés la Russie au cours de ces quatre dernières années : avec $169 millions d'exportations, la Syrie fait à peine mieux que Chypre ($140 millions), donc très loin derrière l'Italie et ses plus de $42 milliards d'exportations vers la territoire russe. Les importations russes depuis la Syrie ne représentent que 0,13% de la valeur globale des

importations effectuées par la Russie depuis la Méditerranée entre 2008 et 2011. Récemment, les relations économiques entre les deux Etats se sont néanmoins étoffées. Désormais, les billets de banque syriens seront imprimés en Russie, et non plus en Autriche puisque Vienne a souscrit à des sanctions économiques à l'encontre de Damas[2456]. Par ailleurs, cela fait maintenant trois ans que la Syrie envisage de rejoindre l'union douanière Russie-Biélorussie-Kazakhstan, et lors le vice-premier ministre syrien Kadri Jamil a renouvelé le souhait exprimé par Damas d'intégrer cette union dans « *un futur proche* ». Le partenariat économique avec la Russie est d'autant plus vital pour la Syrie qui est sous le coup de sanctions émanant de l'UE et des Etats-Unis en raison des troubles qui l'affectent depuis 2011[2457]. Enfin, en matière d'énergie, Russes et Syriens ont conclu un accord au mois d'août 2012 aux termes duquel la Russie raffinera le pétrole syrien[2458]. Aussi, vu de Moscou, la Syrie fait figure de partenaire économique mineur, mais constitue en revanche un réservoir de marché pour l'industrie de l'armement russe.

Si les ventes d'armements constituent, comme nous avons déjà commencé à l'évoquer, un des leviers d'influence de la Russie en Syrie, il convient de relativiser la place qu'occupe aujourd'hui Damas parmi les clients de Moscou. En Méditerranée, il s'agit du quatrième client de l'industrie de la défense russe avec $928 millions de contrats signés depuis 1991, loin derrière l'Algérie ($6,1 milliards), et juste derrière la Grèce et l'Egypte (respectivement $1,180 milliard et $1,178 milliard)[2459]. Cependant, comme le démontre le graphique suivant, le partenariat militaro-technique russo-syrien n'a été revitalisé que récemment, et offre des perspectives très intéressantes pour le complexe militaro-industriel russe.

[2456] « Billets syriens imprimés en Russie: satisfaire les besoins économiques », *RIA Novosti*, 3 août 2012.
[2457] "Syria Plans to Join Customs Union with Russia 'in Near Future'", *RIA Novosti*, 3 août 2012.
[2458] "Syria reaches oil deal with ally Russia", *Reuters*, 4 août 2012.
[2459] SIPRI, *Trend Indicator Values of arms exports from Russia, 1991-2011*.

Evolution des exportations d'armements russes vers la Syrie, en millions de dollars (1991-2011)



Graphique réalisé par nos soins d'après la base de données du SIPRI, *Trend Indicator Values of arms exports from Russia, 1991-2011*.

A la lecture de ce graphique, nous pouvons constater que, après avoir traversé une période relativement peu intense en termes de ventes, le partenariat militaro-technique entre la Russie et la Syrie a connu une forte dynamisation au cours de la seconde moitié des années 2000. Pour comprendre cette évolution, il convient de s'intéresser brièvement aux relations qu'entretiennent les deux Etats depuis 1991 en matière de coopération militaro-technique.

Le premier défi dans les relations russo-syriennes a été celui du paiement de la dette syrienne évaluée à $13 milliards contractée par Damas lors de ses achats à crédit de matériels militaires soviétiques. Dès le mois d'octobre 1992, la Syrie annonce qu'elle refuse d'honorer le paiement de la dette, ce qui entraîne une baisse, mais non un gel, des livraisons d'équipements de la part de Moscou[2460]. Au mois d'avril 1994, les relations bilatérales entre les deux Etats sont revitalisées par la signature d'un accord de coopération militaro-technique. Les forces armées syriennes, équipées à 90% de matériels militaires ex-soviétiques, ne peuvent se passer des livraisons de pièces détachées et d'équipements russes. La nomination d'Evgueni Primakov par Boris Eltsine au poste de ministre des Affaires étrangères amorce un renforcement des relations entre la Russie et la Moyen-Orient en général, et entre Moscou et

[2460] Andrej Kreutz, *Russia in the Middle East, Friend or Foe?*, *op. cit.*, p. 18.

Damas en particulier. Evgueni Primakov effectue deux tournée dans la région en 1996 et encore une en 1997, et se rend systématiquement en Syrie[2461]. Dès 1996, une commission bilatérale russo-syrienne pour la coopération militaro-technique est créée, ce qui permet une timide reprise des livraisons de matériels de guerre russe, gelées depuis 1994[2462]. Cependant, pour Moscou, les livraisons de nouveaux matériels militaires modernes à Damas demeurent directement conditionnées au règlement de la dette syrienne. Lorsqu'il se rend en visite à Moscou au mois de juillet 1999, Hafez el-Assad tente de négocier un assouplissement de la position russe, et notamment de « déconnecter » le paiement de la dette et la livraison de nouveaux équipements militaires.

Néanmoins, plus que la visite du dirigeant syrien, qui n'aboutit d'ailleurs pas au règlement du différend, ce sont bien des facteurs propres à la Russie qui favorisent le règlement de la question. Tout d'abord, d'un point de vue économique, l'industrie de la défense russe est alors moribonde et a besoin, comme nous l'avons vu, des commandes de l'exportation pour survivre, à défaut de commandes passées par le Kremlin. En ce sens, la Syrie fournit un débouché très important pour le complexe militaro-industriel russe puisqu'au début des années 2000, Damas est prêt à dépenser $2 milliards pour la modernisation de ses forces armées et l'achat de nouveaux équipements auprès de la Russie[2463]. En outre, Moscou, qui a entamé la reconstitution de ses positions diplomatiques au Moyen-Orient est une des rares puissances à pouvoir persuader les Syriens de conclure la paix avec les Israéliens. Alors que la Russie cherche à retrouver un rôle de premier plan sur la scène moyen-orientale, sa contribution à la résolution du conflit israélo-palestinien lui assurerait un capital d'influence très intéressant dans la région. La Syrie est également le dernier pays où la Russie dispose d'un point d'appui naval en dehors de son territoire et de son « proche étranger »[2464]. Enfin, les deux Etats partagent le refus de voir les Etats-Unis asseoir unilatéralement leur influence sur le Moyen-Orient, surtout après l'intervention de Washington en Irak en 2003, et dès 2004, Damas se retrouve de plus en plus isolée sur la scène internationale[2465]. Dès lors, Moscou accepte de revoir la question du règlement de la dette syrienne, et au mois de décembre 2005, les deux parties parviennent à un accord : la Russie a accordé un rabais de 73% sur le montant total de la dette, soit $13 milliards, le paiement du reste, soit environ $3,5 milliards, étant

[2461] *Ibid*., p. 21.
[2462] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit*., p. 38.
[2463] Mark N. Katz, "Putin's Foreign Policy Toward Syria", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 10, n° 1, March 2006, pp. 53-54.
[2464] *Ibid*.
[2465] Au mois de septembre 2004, la Résolution n°1559 du Conseil de sécurité des Nations Unies stipule ainsi que les forces armées syriennes doivent se retirer du Liban. Par ailleurs, Washington se montre de plus en plus suspicieux à l'égard de la Syrie soupçonnée d'alimenter le djihad en Irak.

soumis à un taux d'intérêt annuel de 4%. En échange, la Syrie s'engage à acheter du matériel de guerre russe[2466].

Comme le démontre notre graphique, c'est à partir de 2005 que Damas se remet à absorber des équipements militaires russes. Dès les premiers mois de l'année 2006, la Syrie a ainsi commencé à absorber du matériel de guerre russe (missiles sol-air courte portée Strelets, lance-roquettes antichars Kornet-E et Krysantema, qui sont à l'heure actuelle les armes portatives antichar les plus performantes de l'arsenal russe, voire de l'arsenal mondial…). En outre, Damas a également acheté des systèmes mobiles de défense antiaérienne courte et moyenne portée Pantsyr-S1E et Buk-M2 en 2008[2467]. Toutes ces ventes de matériels militaires suscitent une profonde inquiétude à Jérusalem et Washington, et dès la première moitié des années 2000, alors même que la coopération militaro-technique russo-syrienne est stagnante, Israël et les Etats-Unis font pression pour que Moscou ajourne la livraison d'équipements, comme les missiles guidés antichar de troisième génération Kornet[2468]. De même, la vente de missiles tactiques Iskander-E, promise par Moscou à Damas en 2001, a été annulée en 2005 suite à une requête personnellement émise par le premier ministre israélien de l'époque, Ehud Olmert, auprès du président Poutine[2469]. Le tableau suivant récapitule des différentes livraisons d'armements russes à la Syrie depuis 1991.

[2466] Igor Delanoë, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », *art. cit*., p. 18.
[2467] Mark A. Heller, "The Middle East Strategic Balance 2007-2008", Tel-Aviv, INSS, 2008, pp. 43-44. Les RPG
sont fabriqués sous licence directement en Syrie.
[2468] Oksana Antonenko, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *art. cit.*, p. 39.
[2469] "Syria Arms Import", *Global Security.org* (URL: http://www.globalsecurity.org/military/world/syria/arms-imports.htm). Il s'agit de missiles sol-sol d'une portée comprise entre 280 et 400 kilomètres.

Livraison d'armements russes à la Syrie (1991-2011)

Matériel	Quantité	Description	Année de commande	Année/période de livraison
Moteurs diesel	?	-	1991	1992-1993
9M119/AT-11	1 500	Missiles anti-char	1998	2000-2005
9M131/AT-13	500			1999-2005
9M133 Kornet/AT-14	1 000			1998-1999
96K9 Pantsyr-S1	36	Systèmes de défense anti-aérienne	2006	2008-2011
9M311/SA-19 Grison	700			
9K40 Buk/SA-17	8		2007	2011
9M317/SA-17 Grizzly	160			
K-300P Bastion-P	2	Défenses côtières		2010-2011
MiG-29SMT/Fulcrum	24	Chasseurs		Gelée
MiG-31M/Foxhound-B	2			
Yakhont/SS-N-26	72	Missiles supersoniques antinavire		2010-2011
Igla/SA-18 Grouse	87	Systèmes de défense anti-aérienne portable	2008	?
Kh-31A1/AS-17	200	Missiles antinavire	2009	2009-2010
Kh-35 Uran/SS-N-25	?			?
R-73/AA-11 Archer	200	Missiles air-air	2010	?
RVV-AE/AA-12 Adder	100			?
Yak-130	36	Avions d'entrainement	2011	En attente

Tableau réalisé par nos soins à partir des données disponibles sur la base de données du site du SIPRI, Arms Transfers Database.

La période 1991-2005, au cours de laquelle la coopération militaro-technique russo-syrienne achoppe sur le règlement de la dette héritée de la période soviétique, ressort très nettement de ce résumé des ventes d'armements, de même que l'accroissement soudain des ventes à compter de 2006. Sans rentrer dans le détail des matériels concernés par les contrats

russo-syriens depuis 1991, nous pouvons tout de même relever qu'il s'agit exclusivement de matériels militaires à usage défensif. La vente des MiG-29SMT et des MiG-31M a été gelée par Rosoboronexport au mois de septembre 2009, officiellement car Moscou a estimé que cette vente aurait remis en cause l'équilibre des forces au Moyen-Orient. Cependant, il est probable que les Israéliens aient également fait pression afin que la réalisation de ce contrat soit différée, voire annulée[2470].

La résolution du différend russo-syrien renforce également la coopération dans le domaine énergétique : dès 2005, la compagnie énergétique russe Tatneft signe un accord avec les autorités syriennes pour l'exploration et l'exploitation de champs gaziers tandis que la compagnie Stroïtransgaz signe la même année un contrat de $200 millions pour la construction d'une usine de traitement du gaz et un autre de $160 millions pour la construction d'un gazoduc[2471].

Plus récemment, les troubles qui secouent la Syrie depuis 2011 ont notamment amené l'UE à mettre en place un embargo sur les livraisons d'armements à la Syrie. Cependant, dès la fin de l'année 2011, le directeur adjoint du Service fédéral de coopération militaro-technique annonçait que Moscou entendait poursuivre ses livraisons d'armements conformément au calendrier prévu par les contrats signés entre la Russie et la Syrie[2472]. Sur la période 2007-2011, Moscou est le principal fournisseur d'armement à Damas, avec 78% de matériels en provenance de Russie, devant la Biélorussie (17%) et l'Iran (5%)[2473]. La Russie a notamment achevé la livraison du système Bastion, une batterie côtière qui pourrait être déployée afin de protéger le port syrien de Tartous où Moscou dispose d'une petite base logistique.

b) La coopération navale: Tartous, un « port Potemkine » ?

Cette expression fait ici référence à longue course aux mers chaudes et à la quête d'accès à l'océan mondial débutée par Pierre le Grand et à laquelle Catherine II et son favori apportent une ouverture méditerranéenne. Tartous se trouve au cœur d'une triple problématique pour la Russie : le port se situe d'abord au cœur de la coopération navale bilatérale russo-syrienne, il participe également à la reconstitution de l'influence russe en

[2470] Andrej Kreutz, « Syrie : le meilleur atout de la Russie au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 20.
[2471] Mark N. Katz, "Putin's Foreign Policy Toward Syria", *art. cit.*, p. 56.
[2472] « Armements: la Russie continue ses livraisons en Syrie », *RIA Novosti*, 13 novembre 2011.
[2473] SIPRI Arms Transfers Database, extrait du *SIPRI Yearbook 2012*, p. 276.

Méditerranée et au Moyen-Orient, et s'inscrit enfin dans une logique globale et de longs termes de réinvestissement de l'océan mondial par la Marine russe.

La coopération navale constitue l'un des volets les plus tangibles du partenariat militaro-technique entre Russes et Syriens au cours de ces dernières années. Le port de Tartous était devenu pendant la décennie 1980 le principal port d'attache de la 5e escadre de l'URSS. Après sa dissolution en 1991 et le retrait consécutif des bâtiments de guerre ex-soviétiques, le port est délaissé, mais pas abandonné, par Moscou. Tartous est le second port syrien après celui de Lattaquié, dont il est distant d'environ 90 kilomètres, tandis que Damas se situe à près de 220 kilomètres au sud-est. Pendant la décennie 1990, Tartous accueille sporadiquement les rares navires russes qui sillonnent la Méditerranée, et il faut attendre la seconde moitié des années 2000 pour voir l'activité navale russe progressivement s'y redévelopper. La revitalisation des capacités navales de la Russie engagée par Vladimir Poutine, le développement des intérêts stratégiques en Méditerranée et au Moyen-Orient ainsi que la perspective de devoir abandonner Sébastopol en 2017 à l'échéance du bail, expliquent ce regain d'intérêt pour Tartous au cours de la seconde moitié des années 2000.

La perspective de la perte de la jouissance des infrastructures de Sébastopol amène les autorités russes à considérer dès 2008 la possibilité de redéployer à moyen terme à Tartous une partie de la flotte de la mer Noire, notamment les unités les plus importantes jusque-là stationnées en Crimée. Un débat se fait alors jour au sein de la Marine. Certains, comme l'amiral Vladimir Vissotski, alors commandant en chef des forces navales, estiment qu'il faut augmenter le tonnage de la flotte de la mer Noire et transférer les plus grands navires directement en Méditerranée après 2017. Cependant, des experts, dont Alexandre Khramtchikine, Directeur du département d'information et d'analyse de l'Institut d'analyse politique et militaire de Moscou, soulignent immédiatement les limites d'une telle solution : la Russie ne dispose non seulement plus de navires hauturiers en quantité suffisante, mais cette option obligerait à dégarnir le théâtre pontique en n'y stationnant que les unités les plus légères[2474]. Les anciens commandants de la flotte de la mer Noire s'invitent également dans le débat et soulignent tous l'importance stratégique de conserver les infrastructures navales sébastopolitaines. L'amiral Viktor Kravtchenko, qui a commandé la flotte pontique russe entre 1996 et 1998, affirme ainsi que « *même une dizaine de Tartous ou de Cam Ranh ne saurait remplacer un Sébastopol* [2475]». Toutefois, tous s'accordent sur la nécessité pour Moscou de redévelopper sa présence navale dans le bassin méditerranéen à travers la

[2474] « Un Sébastopol syrien pour la Flotte russe de la mer Noire ? », *RIA Novosti*, 2 juin 2008.
[2475] « Rien ne saurait remplacer la base navale de Sébastopol », *RIA Novosti*, 20 janvier 2009.

conservation et la modernisation des infrastructures de Tartous. Pour l'amiral Vladimir Komoïedov, commandant en chef de la flotte de la mer Noire sur la période 1998-2002, l'implantation de la Marine russe à Tartous ne doit cependant pas se faire au détriment des positions navales pontiques russes qui doivent être diversifiées : « *Sébastopol, en tant que principale base de la flotte de la mer Noire, joue un rôle essentiel. Mais, même si nous la gardons, il faut également développer la base navale de Novorossisk et le site de Tartous* [2476]».

Dès le mois de septembre 2008, Moscou entame les négociations avec Damas afin de pouvoir convertir le point d'appui matériel et technique de Tartous (ПМТО n° 720[2477]) en une base navale permanente[2478]. Le budget du programme fédéral intitulé « Création d'un système de bases navales pour la flotte de la mer Noire sur le territoire de la Fédération de Russie pour la période 2005-2020 », évalué par Vladimir Poutine à 92 milliards de roubles (€2,3 milliards) pour l'ensemble de la période, intègre la mise à niveau et le développement des infrastructures navales russes de Tartous[2479]. La signature de l'accord de Kharkov au mois d'avril 2010 par les présidents Medvedev et Ianoukovitch ne remet pas en question la volonté politique de développer des infrastructures navales pontiques et les installations russes à Tartous. Au mois d'août 2010, le commandant en chef de la Marine russe, l'amiral Vladimir Vissotski, déclarait ainsi :

« *Nous allons sans aucun doute développer la base de Tartous. Nous y aménagerons d'abord un point de stationnement avant d'y créer une base navale. La première étape de développement et de modernisation s'achèvera en 2012. Elle prévoit des mesures qui permettront d'y déployer des bâtiments de guerre lourds*[2480] ».

Les Russes commencent à moderniser les infrastructures dont ils disposent à Tartous dès 2009. Les images satellites suivantes illustrent l'évolution de ces infrastructures entre 2005 et 2010.

[2476] *Ibid*.
[2477] Le ПМТО n° 720 (Пункт материально-технического обеспечения n° 720) ou Point d'appui matériel et technique n° 720 est la désignation navale actuelle des installations russes à Tartous.
[2478] Andrej Kreutz, « Syrie : le meilleur atout de la Russie au Moyen-Orient », *art. cit.*, p. 22.
[2479] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army, op. cit.*, p. 85.
[2480] « La Russie déploiera des bâtiments lourds dans sa base syrienne », *RIA Novosti*, 2 août 2010.

Le point d'appui matériel et technique n° 720 (IIMTO n° 720)

2005

2010

L'analyse de ces images nous permet d'affirmer en premier lieu qu'à Tartous, la Russie ne dispose actuellement pas de base navale. Les infrastructures de la Marine russe y sont trop peu développées pour que l'on puisse parler de base. Comme l'explique l'amiral Viktor Kravtchenko, « *une base, ce n'est pas seulement un port, c'est aussi toute une infrastructure, avec quais, stocks de munitions et de produits alimentaires, routes, installations de réparation, aviation, défense antiaérienne et ainsi de suite* [2481]». Or, le port syrien abrite à ce jour deux appontements et un atelier flottant, des dépôts et des casernes, qui sont servis par une centaine de techniciens et officiers russes. Entre 2005 et 2010, les infrastructures navales ont été augmentées d'un pont flottant, installé en juillet 2009 à gauche du premier appontement, que l'on distingue nettement sur la seconde image. La première étape des travaux de modernisation des installations russes à Tartous doit s'achever en 2012. Le port devrait alors passer du statut de « point d'appui matériel et technique » à celui de « point de déploiement ». La poursuite des travaux et l'extension des infrastructures devraient permettre, d'ici 2020, son accession au statut de « base navale »[2482]. La Russie aurait par ailleurs également entamé au cours de la seconde moitié des années 2000 des travaux dans le port de Lattaquié, à travers notamment l'élargissement d'un chenal et la construction d'un embarcadère[2483].

L'utilisation du port de Tartous est stratégique pour la Marine russe, et si son existence ne suffit pas à expliquer à elle seule l'actuelle position de Moscou sur la crise syrienne, elle s'inscrit cependant au sein d'une série d'intérêts dont la Russie dispose aujourd'hui en Syrie, en Méditerranée et au Moyen-Orient. La Syrie constitue, comme nous l'avons vu, la tête de pont de l'influence russe dans la partie orientale du bassin méditerranéen, et au-delà, au Moyen-Orient. D'un point de vue naval, les infrastructures de Tartous accordent aux navires russes une plus grande capacité opérationnelle non seulement en Méditerranée, mais également vers l'océan Indien.

[2481] « Rien ne saurait remplacer la base navale de Sébastopol », *RIA Novosti*, 20 janvier 2009.
[2482] « Un Sébastopol syrien pour la Flotte russe de la mer Noire ? », *RIA Novosti*, 2 juin 2008.
[2483] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », *art. cit.*, p. 14.

Tartous dans le système des bases et infrastructures navales russes (flanc occidental et méridional)

Google earth

: Quartier général des flottes (Severomorsk: Flotte du Nord; Cronstadt: Flotte de la Baltique; Sébastopol: Flotte de la mer Noire)

: Infrastructures navales en cours de développement

: Routes maritimes empruntées par les navires de guerre russes

Carte réalisée par nos soins.

Le point d'appui logistique de Tartous se trouve à la croisée des routes maritimes qui mènent du bassin méditerranéen à l'océan mondial. Grâce à ce port, les navires russes qui opèrent dans l'océan Indien ou dans l'océan Atlantique sont dispensés de retourner à leurs ports d'attache respectifs trop éloignés pour se ravitailler ou éventuellement subir des réparations. La route Tartous-Aden, longue d'environ 1 870 milles nautiques, peut être ainsi parcourue en l'espace de 4 jours à une vitesse moyenne de 20 nœuds, tandis qu'à vitesse identique, les navires partis de Sébastopol mettent un peu moins d'une semaine. Actuellement, les infrastructures navales russes en Syrie ne possèdent que peu de valeur militaire, et ne peuvent en aucun cas ne peuvent héberger de nombreuses unités hauturières à

fort tonnage. Cependant, si l'on adopte une grille de lecture régionale et que l'on considère la place qui pourrait être celle de Tartous après 2020, nous comprenons mieux pourquoi les autorités russes tiennent absolument à conserver leur position navale en Syrie[2484].

Le Moyen-Orient est en effet, comme nous l'avons évoqué auparavant, l'une des dernières régions du monde, hors « proche étranger », où Moscou dispose d'une forme d'influence. Le point d'appui naval de Tartous contribue à alimenter cette influence d'autant plus que la présence navale russe en Méditerranée devrait s'accroître d'ici 2020, avec une intensification des sorties navales dans l'océan Indien afin de lutter contre la piraterie[2485]. La perte de ce port, qui serait consécutive à l'avènement d'un nouveau régime à Damas plus ouvert aux Occidentaux, compromettrait sérieusement l'influence russe dans le bassin oriental de la Méditerranée, et par extension, au Moyen-Orient[2486]. Au-delà, l'absence d'infrastructures navales directement implantées dans le bassin méditerranéen compromettrait l'extension de la présence de la Marine russe à l'océan mondial. Cette volonté manifestée par la Russie de réinvestir la haute-mer a été régulièrement affirmée dès la fin des années 2000, et intégrée d'un point de vue industriel au programme d'armement 2011-2020. D'ici 2020, de nouvelles unités hauturières devraient sortir des cales des chantiers navals russes, et afin de remplir leurs missions, elles devraient pouvoir compter sur des infrastructures navales situées à l'étranger. Dans la mesure où Tartous est pleinement intégré au schéma naval sur le flanc occidental et méridional de la Russie, il s'inscrit au cœur du volet méditerranéen de la stratégie de désenclavement poursuivie historiquement par Moscou. En ce sens, Tartous est appelé à jouer un rôle éminemment stratégique pour la Marine russe à moyen et long terme en faisant office de « port Potemkine ».

***

La présence et les activités navales russes en Méditerranée ont considérablement évolué dans la forme par rapport à celles menées par l'URSS dès la moitié des années 1960. La 5e escadre disposait des capacités navales et des infrastructures pour maintenir en activité permanente une flotte d'une quarantaine de navires dans les eaux méditerranéennes. Ses missions consistaient en la protection des lignes de communication maritimes stratégiques, le

[2484] Le commandant en chef de la Marine russe a ainsi réaffirmé, à l'été 2012, que la Russie entendait conserver le point d'appui naval de Tartous. « La Russie conservera sa base navale en Syrie », *RIA Novosti*, 26 juillet 2012.
[2485] Dmitri Boltenkov, "Reform of the Russian Navy", *in* Mikhaïl Barabanov, (Ed.), *Russia's New Army, op. cit.*, p. 85. Voir la troisième partie pour le développement de la présence navale russe dans l'océan mondial à partir de la Méditerranée.
[2486] Paul J. Saunders, "Russia's Syrian Base: A Potemkin Port?", *The National Interest*, 17 juillet 2012.

« marquage » des bâtiments otaniens, et d'un point de vue stratégique, elle assurait une réponse militaire méridionale en cas de conflit avec l'Ouest. Depuis la seconde moitié des années 2000, la Russie a réinvesti la scène diplomatique et navale méditerranéenne. Les bâtiments de guerre russes sillonnent beaucoup plus régulièrement la Méditerranée, hissant ainsi le pavillon de Saint-André au cœur d'un espace pour lequel Moscou a historiquement nourri de vastes ambitions. Véritable « fenêtre » sur le Moyen-Orient et sur l'océan mondial, la Méditerranée reste stratégiquement importante pour la Russie dans la mesure où elle lui fournit son unique accès aux mers du Sud, les trois autres flottes étant implantées beaucoup plus au Nord. Cependant, et peut-être même plus que ses consœurs occidentales, la Marine russe a dû opérer une refonte de ses missions et de la nature de sa présence dans les espaces maritimes. La protection des intérêts économiques tient aujourd'hui une place de premier plan dans la doctrine maritime de nombreux Etats dont la Russie, de même que les missions de lutte contre le terrorisme et la piraterie. Toutefois, Moscou mise également sur sa flotte pour revitaliser son influence au Moyen-Orient à travers la tête de pont syrienne. La réactivation du partenariat syrien ne doit pas être interprétée comme s'inscrivant dans la continuation directe de l'époque soviétique, car comme nous l'avons vu, les enjeux ne sont plus les mêmes. Toutefois, sur le fond, la Syrie apporte actuellement à la Russie, grâce au port de Tartous, un de ses meilleurs atouts dans la mise en œuvre de la recomposition de l'influence en Méditerranée et au Moyen-Orient. Au-delà, Tartous s'inscrit dans la stratégie de désenclavement de la Russie en constituant un point d'appui stratégique pour les navires russes se rendant dans l'océan Indien. En ce sens, les activités navales russes se raccrochent à la longue quête géopolitique du désenclavement et de la pérennisation d'accès à la haute-mer.

D'ici 2020, le port syrien devrait être en mesure d'accueillir des unités de la future flotte hauturière russe actuellement en cours de constitution. La Russie, qui souhaite augmenter sa présence navale en Méditerranée au cours des prochaines années grâce notamment au renouveau de sa flotte en mer Noire, devrait ainsi disposer de l'outil et des infrastructures lui permettant d'agir dans la durée dans l'océan mondial.

III. La Méditerranée, corridor vers l'océan mondial pour la future flotte hauturière russe

> "*Russia's status as successor to the great Soviet Union means that it must have a powerful and balanced ocean navy to defend its interests in any part of the world ocean where such interests exist, and they exist everywhere*[2487]".
>
> Amiral Vladimir S. Vissotski, commandant en chef des forces navales russes (2007-2012).

La constitution et l'utilisation d'une flotte hauturière avaient permis à l'URSS de renforcer dès les années 1970 son statut de puissance mondiale. L'*Eskadra* soviétique avait largement contribué au rayonnement de Moscou dans le Tiers Monde qui servait de théâtre interposé dans la lutte que se livraient l'Est et l'Ouest. Les bâtiments soviétiques, en se rendant en Amérique du Sud, en Afrique et en Asie, alimentaient le prestige de l'URSS et contribuaient à crédibiliser le modèle communiste en tant qu'alternative au capitalisme[2488].

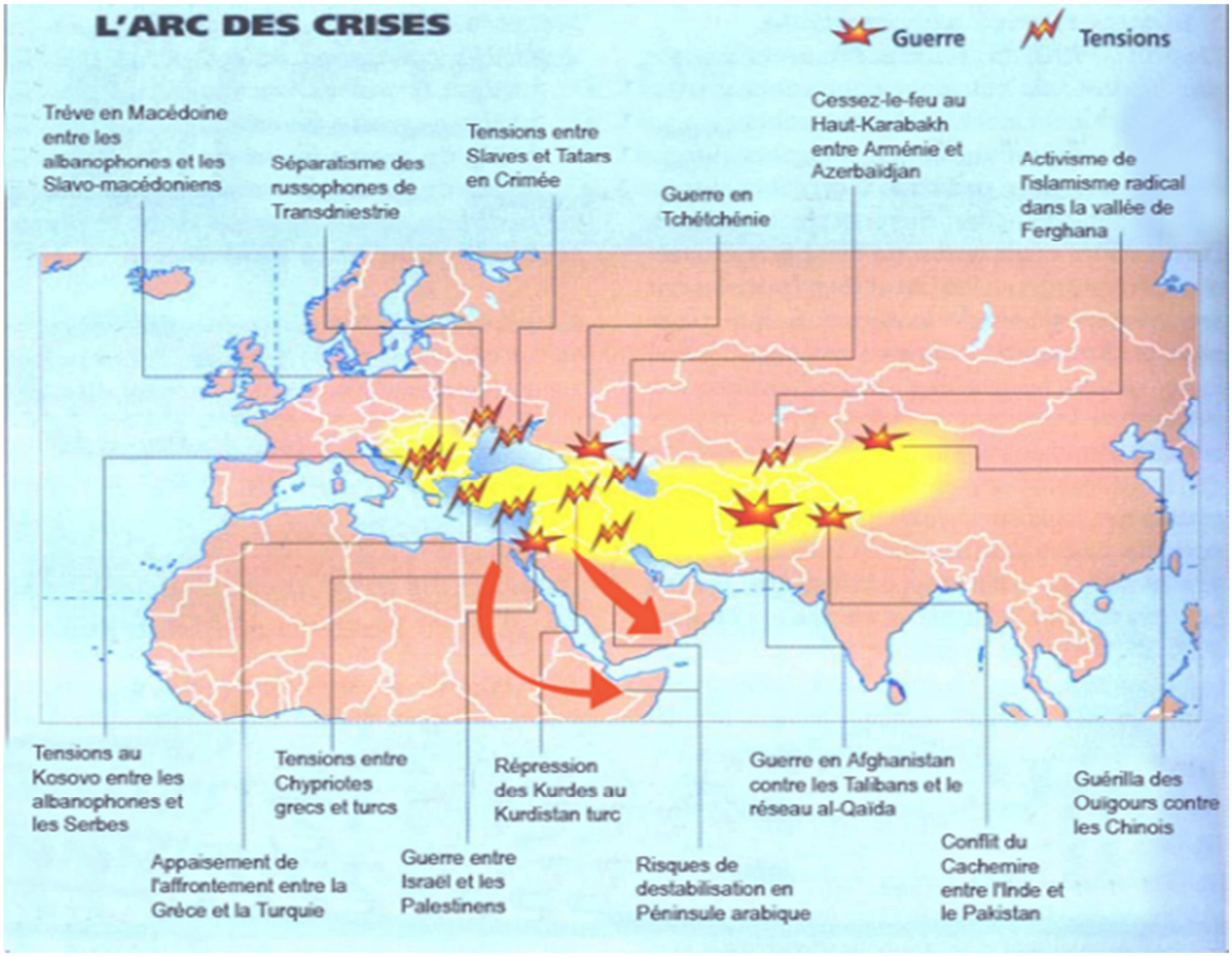
Si l'on laisse de côté la dissuasion nucléaire sous-marine, l'une des seules missions hauturières de la Marine qui aient survécu en Russie à la chute de l'URSS, les enjeux liés à l'entretien d'une flotte de haute-mer ont évolué depuis 1991 autour des problématiques économiques, comme nous l'avons évoqué. Comme le rappellent Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « *au cours des cinquante dernières années, plusieurs dizaines de millions de kilomètres carrés d'espaces maritimes auparavant libres de toute souveraineté sont passés sous le contrôle des Etats réalisant ainsi la plus grande conquête territoriale de tous les temps* [2489]». La capacité pour un Etat à projeter des forces sur un théâtre éloigné via les routes maritimes constitue aujourd'hui l'une des caractéristiques de la puissance navale. L'importance stratégique des mers est soulignée par l'amiral Bernard Capart qui rappelle que « *la frange littoral des continents accueille, dans une profondeur d'une centaine de kilomètres, plus de la moitié des habitants de la planète* (…). *C'est là que se situent les enjeux de la plupart des conflits potentiels* [2490]». La Convention de Montego Bay (1982) autorise les Etats riverains des mers et des océans à exercer leur souveraineté et leur juridiction sur les

[2487] "Commander argues case for Russia's global naval presence, carrier capability", *BBC Monitoring*, 27 February 2010. Cité par James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 18.
[2488] Voir dans la Partie II le chapitre consacré à l'activité navale soviétique en Méditerranée au lendemain de la Seconde guerre mondiale.
[2489] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…, op. cit.*, p. IX.
[2490] Bruno Tertrais (dir.), *Atlas militaire et stratégique. Menaces, conflits et forces armées dans le monde*, Paris, Autrement, coll. « Atlas/Monde », 2008, p. 15. L'amiral Bernard Capart a commandé les Forces sous-marines et la Force océanique stratégique.

espaces maritimes s'étendant jusqu'à 200 milles nautiques (370 kilomètres) des côtes[2491]. Rappelons que la doctrine maritime russe de 2001 intègre pleinement l'importance que revêt désormais la haute-mer puisque dès sa première phrase, elle affirme que les océans du monde devraient être le théâtre de luttes d'influence lors du troisième millénaire[2492]. Moscou, qui revendique un statut de puissance maritime, entend ainsi assumer et défendre ses intérêts sur les mers du globe au cours des prochaines décennies. En outre, les océans contribuent toujours au rayonnement de la puissance d'un Etat. Comme le rappelle Yves Lacoste, « *c'est la caractéristique d'une très grande puissance que d'être en mesure de projeter et de maintenir des forces à très grande distances de ses frontières, sans pour autant avoir de visée territoriale pour elle-même, mais pour soutenir une nation contre une autre et s'opposer à l'expansion d'une idéologie adverse*[2493] ». En outre, si l'on considère l'arc de crise défini par Zbigniew Brzezinski, il est important pour Moscou de se doter de capacités d'intervention sur le pourtour du littoral méridional de l'Eurasie.

[2491] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…*, *op. cit.*, p. IX.
[2492] « Освоение пространств и ресурсов Мирового океана - одно из главных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии. » (« Le développement des espaces et des ressources de l'océan mondial est un des grands axes de développement de la civilisation mondial dans le troisième millénaire ». Voir section I de la Doctrine navale « Общие положения » (« Dispositions générales »).
[2493] Yves Lacoste, « La Méditerranée », *art. cit.*, p. 4.

L’arc des crises, facteur de fragilisation du flanc méridional russe



Source : Institut français d’analyse stratégique

La modernisation actuelle des forces navales russes porte principalement, comme nous l’avons évoqué, sur les capacités de dissuasion nucléaire sous-marine et sur la consolidation et le renforcement des capacités opérationnelles navales pontiques. Cependant, il comporte également un volet hauturier, notamment à travers la construction des frégates du Projet 22350, qui devrait permettre à la Russie de constituer à l’horizon 2020 les premiers éléments d’une flotte de haute-mer, la première de l’ère post soviétique. Dans cette perspective, il convient de s’interroger sur la place que pourrait occuper la flotte de la mer Noire et la Méditerranée dans cette stratégie russe de réinvestissement de l’océan mondial.

1) La reconstitution d'une flotte de haute-mer à l'horizon 2020

Les tsars avaient forgé leur flotte hauturière au cours des années 1880-1890, et après sa destruction par l'amiral Togo à Tsushima, ils avaient entrepris d'en reconstituer le potentiel dès le début des années 1910. Les Soviétiques avaient quant à eux apporté à l'*Eskadra* ses capacités hauturières après la crise des missiles de Cuba (1962) vécue par le Kremlin comme une véritable humiliation. Cet épisode de la Guerre froide eut le mérite d'attirer l'attention des autorités soviétiques sur l'importance revêtue par les capacités conventionnelles de projection de puissance, et dès les années 1970, l'URSS acquit le statut de puissance navale, puis fit planer une menace sur les lignes stratégiques de communication maritimes de l'OTAN[2494]. Véritable fleuron d'une puissance océanique, le porte-avions avait commencé à faire son apparition au sein de l'*Eskadr*a avec la mise en service à la fin de l'année 1975du porte-aéronefs *Kiev*, navire tête de série du Projet 1143 *Krechet*. Cependant, l'implosion de l'URSS porte un coup d'arrêt au programme de porte-avions, dont les véritables premières unités sont mises sur cale dans les années 1980 (Projet 1143.5 et 1143.6). La construction du premier porte-avions nucléaire, l'*Oulianovsk* (Projet 1143.7) s'arrête avec la disparition de l'Union soviétique, alors que le navire est achevé à 30%[2495].

Aujourd'hui, la Russie n'est plus une puissance navale disposant de capacités hauturières lui autorisant une projection de puissance et de forces sur un théâtre éloigné. Les démonstrations réalisées en 2008 à travers l'envoi du croiseur à propulsion nucléaire *Pierre le Grand* et son groupe d'escorte, en mer des Caraïbes, toutes impressionnantes qu'elles soient, sont plus venues rappeler les aspirations à être une puissance navale, que démontrer le potentiel hauturier de l'actuelle flotte russe. La présence navale russe en haute-mer tend à devenir plus régulière à partir de 2008, lorsque Moscou s'implique dans la lutte contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique et organise des exercices dans l'océan mondial[2496]. Les premières manœuvres océaniques de grande échelle se déroulent au mois de janvier 2008 dans l'Atlantique, et elles impliquent des unités des flottes du Nord et de la mer Noire, dont le porte-avions *Amiral Kouznetsov* et le croiseur lance-missiles *Moskva*.

[2494] Voir dans la Partie II les sections consacrées à l'activité navale russe, puis soviétique en Méditerranée et dans l'océan mondial.
[2495] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 59.
[2496] Pour les missions anti-piraterie, voir le dernier point de cette troisième partie.

Le porte-avions *Amiral Kouznestov* (Projet 1143.5)

Source : site internet du bureau d'étude Nevskoe (Saint-Pétersbourg), concepteur du bâtiment.

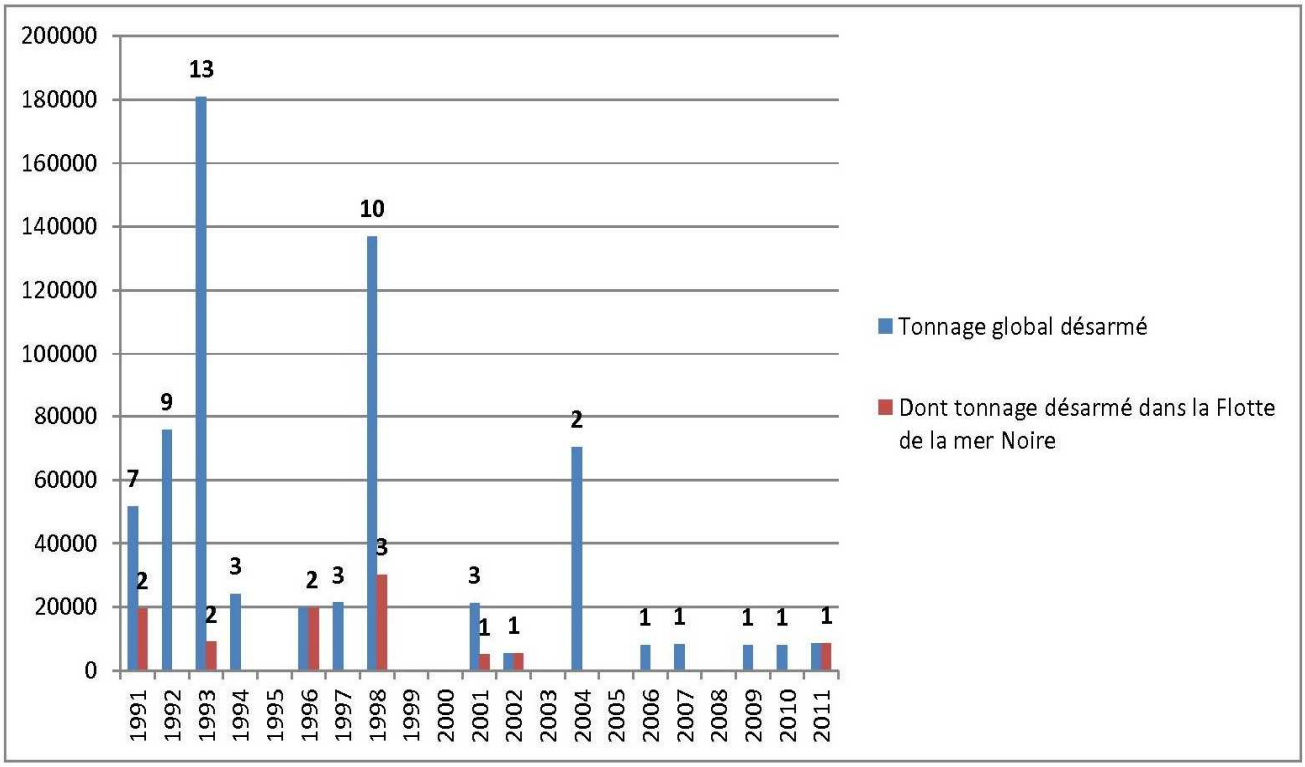
Les exercices, auxquels participent des bombardiers stratégiques Tu-160 et Tu-95MS, portent sur la lutte ASM, la lutte anti-surface et la lutte anti-aérienne. Toujours en 2008, la Russie lance de vastes manœuvres interarmes nationales baptisées « Stabilité 2008 » qui se déroulent pour le volet naval dans le Pacifique, en mer de Barents et en mer de Norvège. L'accent est alors mis sur la composante stratégique avec des tirs de missiles intercontinentaux par les sous-marins stratégiques de la flotte du Nord, et des tirs, près d'une vingtaine, de missiles de croisières à partir des bombardiers stratégiques Tu-95 MS et Tu-160. En avril 2010, la Marine russe mène également une série d'exercices en mer du Japon, et le mois suivant, des bâtiments accomplissent des manœuvres dans l'océan Indien[2497].

Si Moscou a tenu à maintenir coûte que coûte en activité dès les années 1990 l'*Amiral Kouznetsov* (Projet 1143.5), son unique porte-avions aujourd'hui affecté à la flotte du Nord, c'est bien pour préserver un niveau d'entrainement suffisant chez ses pilotes et conserver les

[2497] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, pp. 15-16.

capacités opérationnelles de son un groupe aérien embarqué[2498]. Bien que la Russie hérite en 1991 de la quasi intégralité des unités de haute-mer soviétiques, elle les désarme presque toutes au cours des années 1990-2000[2499]. Le graphique suivant illustre le rythme des désarmements des principales unités hauturières ex-soviétiques après 1991.

Le désarmement de la flotte hauturière ex-soviétique après 1991, dont celui affectant la flotte de la mer Noire (exprimé en tonnes, avec le nombre d'unités correspondantes) [2500]



Graphique réalisé par nos soins grâce à la base de données disponible sur le site officiel de la flotte de la mer Noire, et sur Russian-ships.info.

Le pic constaté en 1993 correspond au désarmement et à la vente à la Chine des porte-aéronefs *Kiev* et *Minsk* (Projet 1143), ainsi qu'au désarmement du *Novorossisk* (Projet1143 également). En 1998, nous constatons un nouveau pic provoqué par la vente à Pékin du porte-

[2498] Le porte-avions *Amiral Kouznetsov* mobilise l'essentiel des crédits attribués à la flotte du Nord pour l'entrainement des bâtiments. En 1992, le bâtiment effectue une trentaine de jours en mer. En 1993, il en effectue plus de soixante et en 1994, près d'une centaine. *Ibid*., p. 60.

[2499] L'Ukraine hérite d'un croiseur du Projet 1164 Atlant en chantier au moment de la dissolution de l'URSS. Il s'agit de l'ex-*Komsomolets*, mis sur cale en 1984 et rebaptisé *Admiral flota Lobov* en 1985. En 1991, il prend le nom d'*Ukraine*, et se trouve depuis à quai à Nikolaïev, Kiev étant dans l'incapacité technique et financière d'en terminer la construction. La Russie cherchait encore en 2011 à acquérir le bâtiment. Source : Russian-ships.info.

[2500] Nous avons pris en compte pour réaliser ce graphique le désarmement des unités de surface, dont les porte-avions (Projet 1143.4 et 1143.5), les porte-aéronefs (Projet 1143), les porte-hélicoptères (Projet 1123), les croiseurs (Projets58, 68 bis, 1134, 1144), les grands navires de lutte ASM (Projets 61, 61M, 1134A, 1134B, 1155) et les destroyers du Projet 956.

avions *Variag* (ex-*Riga*, Projet 1143.5). Enfin, le dernier pic constaté en 2004 s'explique par la vente à l'Inde de l'ex-*Gorchkov*, un porte-avions du Projet 1143.4 (rebaptisé *Vikramaditiya*). La Russie désarme près de 48 unités en vingt ans, soit un peu plus de 648 000 tonnes, dont 97 500 tonnes rien que pour la flotte de la mer Noire, ce qui correspond au retrait du service de 12 unités hauturières. Il convient de préciser que le désarmement ces unités n'a pas donné lieu dans le même temps à la mise en service d'un seul nouveau bâtiment hauturier tout au long de la période considérée. En mer Noire, les unités de haute-mer désarmées par Moscou sont les deux porte-hélicoptères *Leningrad* et *Moskva* (Projet 1123) respectivement en 1991 et 1996, du croiseur *Amiral Golovko* (Projet 58) en 2002, et du croiseur *Mikhaïl Koutouzov* (Projet 68 bis) en 1998, transformé en musée flottant à Novorossisk en 2002[2501]. Les grands navires de lutte ASM (Projet 61 et 1134B) ont également été retirés du service en mer Noire : seul le *Kertch* (Projet 1134B), mis en service en 1971, reste encore en service actif.

Les unités hauturières actuellement en service au sein de la Marine russe, soit le porte-avions *Amiral Kouznetsov*, les croiseurs lance-missiles des Projets 1144 et 1164, les grands navires de lutte ASM du Projet 1155 et les destroyers de la classe *Sovremeny* (Projet 956), sont par conséquent tous de conception soviétique. Dans la mesure où elles ont toutes été mises à l'eau dans les années 1980, à l'horizon 2020, ces unités devraient avoir une moyenne d'âge de 40 ans.

Les éléments tangibles concernant la construction d'une flotte de haute mer russe restent aujourd'hui globalement parcellaires. Cependant, il est possible de proposer des pistes concernant le format de cette flotte à l'horizon 2025-2030. Vladimir Poutine a encore rappelé récemment qu'il était nécessaire d'accélérer la conception et le lancement de navires de nouvelle génération, ce qui passe notamment par la modernisation de l'outil de production russe[2502]. L'objectif annoncé est de recomposer les capacités hauturières de la Marine russe afin qu'elle soit non pas en mesure d'entretenir en permanence des groupes de navires dans les océans du globe, mais qu'elle ait les capacités de projection de force et de puissance en haute-mer, quitte à disposer de forces pré positionnées à l'étranger, ce que nous évoquerons plus loin. En somme, Moscou n'entend pas disposer dans les deux prochaines décennies d'un schéma naval mondial sur le modèle des flottes américaines déployées de façon permanente sur les différents océans de la planète. Afin de réaliser des économies, la Russie, comme

[2501] Site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Croiseur », art. « Mikhaïl Koutouzov ».
[2502] « Poutine veut accélérer la conception des navires de « nouvelles génération » », *RIA Novosti*, 30 juillet 2012.

nombre de marines occidentales, a donné la priorité aux bâtiments polyvalents, et souhaite ainsi que sa future flotte hauturière ne se caractérise pas, comme cela fut le cas pour la flotte océanique soviétique, par un trop grand nombre de classes de navires. L'*Eskadra* disposait en effet de bâtiments de surface spécialisés en fonction de leur domaine de lutte : lutte anti-surface et anti-aérienne (destroyers du Projet 956) et la lutte ASM (Projet 1155 *Udaloy* et 1134B). Seuls les croiseurs des projets 1144 et 1164 étaient aptes à mener la lutte sur les trois fronts. Aussi, pour des raisons à la fois économiques tactiques et opérationnelles, les autorités russes ont opté pour la construction de bâtiments de surface et de submersibles polyvalents, ce qui doit permettre, à un coût de fonctionnement moindre, de remplir les mêmes missions avec un plus petit nombre d'unités[2503].

Le destroyer *Nastoïshivy* (Projet 956, classe *Sovremenny*)

Source : warfare.ru.

[2503] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 53.

Le programme d'armement 2011-2020 intègre dans le volet des constructions navales celle des frégates multi-rôles du Projet 22350 dont la première unité, l'*Amiral Gorchkov*, est actuellement construite par le chantier naval du Nord (Saint-Pétersbourg). Cette frégate, dont la mise à l'eau est prévue pour la fin de l'année 2012, devrait ensuite être affectée à la flotte de la mer Noire. D'un coût unitaire d'environ $400 millions et déplaçant 4 500 tonnes à pleine charge, les navires du Projet 22350 devraient ainsi être les premiers bâtiments hauturiers sortis des chantiers navals russes dans la période post soviétique. Il s'agit de frégates capables de mener des opérations de lutte ASM, de contrer des attaques aériennes et maritimes, et de mener des opérations contre les côtes. Selon les sources considérées, il est prévu d'en construire entre 18 et 30 unités[2504]. Cependant, ce projet illustre la rente technique soviétique sur laquelle vit encore aujourd'hui l'industrie navale russe. En effet, pour concevoir ce navire, les bureaux d'études Severnoe, concepteurs du Projet 22350, se sont inspirés des frégates de type *Talwar* (Projet 1135.6), elles-mêmes dérivées des frégates soviétiques de classe *Krivak* (Projet 1135)[2505].

La frégate polyvalente du Projet 22350 *Amiral Gorchkov*

Source : OSK.

[2504] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, pp. 28-29.
[2505] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 55.

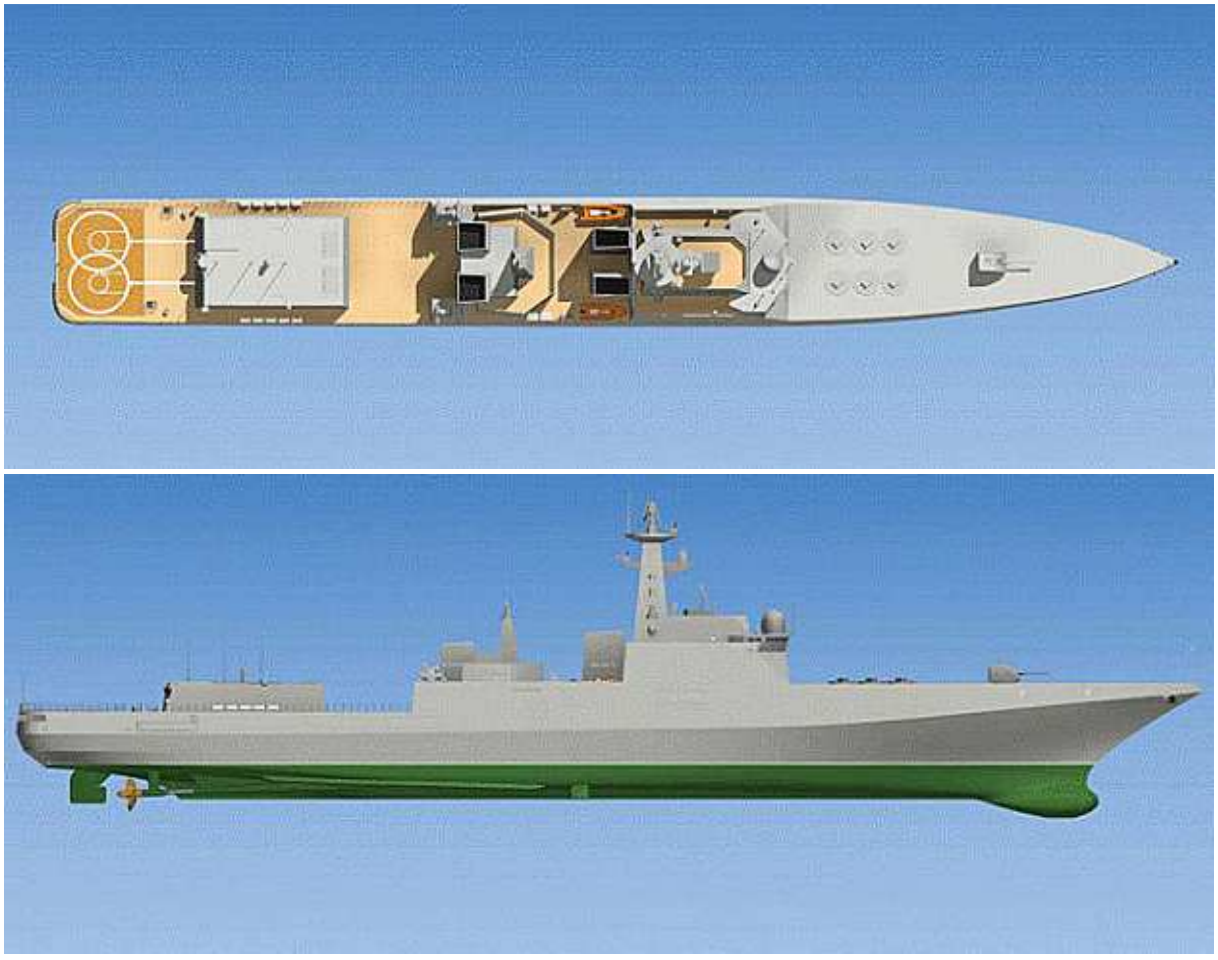
Moscou entend également remplacer les destroyers soviétiques de classe *Sovremeny* par des destroyers polyvalents de nouvelle génération. Le programme d'armement 2011-2020 a budgété la production des première unités. A l'occasion du Forum économique international de Saint-Pétersbourg de 2012, le président d'OSK, Roman Trotsenko, a déclaré qu'il était prévu de mettre sur cale en 2016 le premier exemplaire du destroyer de nouvelle génération. Le lieu de la déclaration n'est pas anodin : il s'agit de démontrer que malgré la crise économique, la Russie entend soutenir l'effort de réarmement dans lequel elle s'est engagée au moins jusqu'en 2020. Roman Trostenko a déclaré que l'objectif était de construire une série de 6 destroyers de quatrième génération équipés d'un système de défense anti-missiles et défense contre des armements spatiaux. Les travaux de conception auraient, selon le directeur d'OSK, déjà débuté dans les bureaux d'études Severnoe si bien qu'il est possible d'envisager la mise sur cale de la première unité dès 2016. La construction des bâtiments devrait être répartie sur deux chantiers navals à part égale : le chantier naval du Nord et l'usine de la Baltique, tous deux situés à Saint-Pétersbourg. Roman Trotsenko a ajouté que ces destroyers constitueront l'épine dorsale de la défense spatiale russe dans l'océan mondial, sans toutefois préciser quels éléments de la défense spatiale seraient déployés à bord des bâtiments (radar, intercepteurs...).

En ce qui concerne les capacités, les chantiers navals situés à Saint-Pétersbourg devraient assurer la construction des destroyers. Toutefois, les industriels et les dirigeants russes parviendront-ils à éviter le phénomène d'engorgement des cales et donc les retards induits par un carnet de commande trop chargé ? OSK semble apporter une réponse à ce défi à travers la construction prochaine d'un immense complexe de constructions navales sur l'île de Kotline (Golfe de Finlande) qui sera en charge de la mise en chantier de bâtiments civils (à partir de 2015) et militaires (2018). Les installations, pour lesquelles le consortium va débourser près de 60 milliards de roubles (1,4 milliard d'euros), auront une capacité de construction 15 fois supérieure à celles de tous les chantiers navals existants en Russie[2506]. Si le calendrier de construction est respecté, l'ouverture d'un tel complexe apportera une bouffée d'oxygène aux autres chantiers navals pétersbourgeois. Il y a maintenant trois ans, l'amiral Vissotski, qui était alors commandant en chef des forces navales russes, avait déclaré que la construction de nouveaux destroyers destinés à remplacer ceux du Projet 956, débuterait dès 2012[2507]. Toutefois, depuis le début de la seconde moitié des années 2000, des éléments concernant l'apparence, la fonction et les équipements du futur destroyer avaient été donnés

[2506] « ОСК построит на Котлине верфь мирового уровня за 60 млрд рублей » (« OSK construira à Kotline un chantier naval de niveau mondial pour 60 milliards de roubles »), *Flotprom*, 22 juin 2012.
[2507] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 29.

par les bureaux d'études Severnoe en charge de la conception du bâtiment destiné en premier lieu à l'export. Le navire, construit sous le numéro de Projet 21956, est un destroyer d'un déplacement de 9 000 tonnes, conçu pour les opérations de combat sur les mers et les océans contre d'autres forces navales hostiles, apte à mener la lutte anti-surface, ASM et anti-aérienne tout en apportant un soutien à des troupes menant des opérations amphibies. Il s'agit donc d'un destroyer polyvalent de 4e génération qui se veut l'alter ego russe au bâtiment de classe *Arleigh Burke* américain. Les navires du Projet 21956 mettent de plus en œuvre des missiles anti-navires supersoniques et disposent d'un revêtement anéchoïque censé diminuer leur signature radar et sonar, et sont également aptes à gérer les menaces provenant de l'espace[2508]. Cette dernière dimension sera, semble-t-il aussi, gérée par le futur porte-avions russe.

Le destroyer de quatrième génération du Projet 21956



Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, p. 58

[2508] Alexandre Sheldon-Duplaix, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *art. cit.*, pp. 58-59.

Véritable outil de diplomatie et de puissance navale, le porte-avions n'a pas été oublié dans les plans de modernisation de la flotte russe. Le programme d'armement 2001-2020 ne prévoit cependant pas le budget correspondant à la mise en chantier d'un nouveau porte-avions, ce qui signifie que sa mise sur cale devrait intervenir à partir de 2020, ce qu'a confirmé au mois de février 2012 le commandant en chef de la Marine, l'amiral Vladimir Vissotski. C'est la holding des constructions navales russes OSK qui est chargée de l'avant-projet qu'elle doit présenter avant la fin 2012 tandis que le schéma définitif du futur porte-avions russe, avec toutes ses spécificités techniques, doit être prêt d'ici 2014[2509]. Avant de donner des éléments sur le bâtiment, il convient de souligner que Moscou a opéré une révision en profondeur du concept d'emploi du porte-avions.

Les Soviétiques prévoyaient d'utiliser leurs porte-avions en cas de conflit avec l'OTAN pour sanctuariser la zone d'opération de leurs sous-marins stratégiques, en menant des opérations de lutte ASM, anti-surface et anti-aérienne. Il s'agissait notamment de verrouiller la péninsule de Kola qui abrite les bases des SNLE en en interdisant les approches aux bâtiments et aux avions de l'Alliance[2510]. La puissance de feu des porte-avions soviétiques du Projet 1143.5 reposait non seulement sur leur groupe aérien embarqué (26 chasseurs Su-33), mais également sur la mise en œuvre des puissants missiles de croisières supersoniques anti-surface « Granit » d'une portée de 300 milles nautiques (un peu plus de 550 kilomètres)[2511]. Ce concept d'emploi s'inscrivait donc dans une logique profondément défensive de sanctuarisation du territoire de l'URSS, et ne prévoyait pas, à la différence du concept otanien, l'utilisation des porte-avions contre le territoire de l'adversaire. Aujourd'hui, tout en conservant les missions de lutte sur les trois fronts, il semblerait néanmoins que la Russie se soit rapprochée du concept d'emploi occidental qui privilégie la projection d'un groupe aéronaval pour des opérations dirigées vers la terre.

En l'absence d'un projet présenté par OSK, plusieurs hypothèses ont été avancées quant aux spécificités du futur porte-avions russe, toutefois, certaines inconnues ont déjà été levées. Tout d'abord, en ce qui concerne sa propulsion, il semblerait que le choix se soit porté sur un bâtiment à propulsion nucléaire, ce qu'est venu encore rappeler en 2011 le directeur d'OSK, Roman Trotsenko. Ce dernier a également confirmé les informations sur le

[2509] « Строить перспективный авианосец для ВМФ начнут до 2020 года - главком » (« On commencera à construire un nouveau porte-avions pour la Marine en 2020 – commandant en chef »), *Flotprom*, 9 février 2012.
[2510] Alexandre Sheldon-Duplaix, « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », *Revue historique des armées*, 261 | 2010.
[2511] Russian-ships.info, cat. « Porte-avions », art. « Projet 1143.5 ».

déplacement du navire : alors que les plus importants porte-avions construits par l'URSS déplaçaient 60 000 tonnes à pleine charge (Projet 1143.5), celui construit par la Russie après 2020 devrait afficher un déplacement de 80 000 tonnes, ce qui le rapprocherait de l'*Oulianovsk*, ce porte-avions soviétique du Projet 1143.7 jamais achevé (73 400 tonnes à pleine charge)[2512]. La construction des navires devrait probablement être confiée soit au chantier naval de la Baltique (Saint-Pétersbourg), soit à Sevmash (Severodvinsk) dans la mesure où actuellement, il s'agit des deux seuls chantiers navals disposant en Russie des capacités pour construire des navires disposant d'un déplacement allant jusqu'à 100 000 tonnes et d'une propulsion nucléaire[2513]. Rappelons que les porte-avions soviétiques avaient tous été construits à Nikolaïev, par le chantier naval n° 444 Tchernomorsky. Le nouveau chantier naval du Kotline pourrait également contribuer, une fois en activité, à la construction des futurs porte-avions. Enfin, les bâtiments devraient embarquer le chasseur de nouvelle génération : le Sukhoï T-50 (PAK-FA).

La Russie a prévu de disposer de deux groupes aéronavals complets à l'horizon 2025-2030, soit 2 porte-avions, 12 destroyers polyvalents, 6 frégates du Projet 22350, et 24 submersibles nucléaires multi-rôles, dont ceux du Projet 885 et 885M Yasen[2514]. A l'horizon 2050, Moscou devrait disposer de 6 porte-avions avec leurs bâtiments d'escorte qui doivent être déployés dans les flottes du Nord et du Pacifique, afin de leur garantir un accès permanent à l'océan mondial[2515]. Enfin, l'ancien commandant en chef de la Marine, l'amiral Vladimir Vissotski, a indiqué que ces bâtiments devraient opérer en lien direct avec la constellation de satellites militaires et avec les forces aériennes. Autrement dit, les nouveaux porte-avions russes, en plus de gérer la lutte ASM, anti-surface et anti-aérienne, devraient être capables de gérer la composante aérospatiale[2516].

La reconstitution de la flotte hauturière russe est donc actuellement en cours, et il convient désormais de s'interroger sur les missions que certains de ses bâtiments pourraient être amenés à réaliser, et à la place que pourrait tenir la Méditerranée au sein de ces missions.

[2512] « Le premier porte-avions nucléaire russe prêt en 2023 », *RIA Novosti*, 30 juin 2011 ; Russian-ships.info, cat. « Porte-avions », art. « Projet 1143.7 ».

[2513] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 26.

[2514] Mikhaïl Barabanov, "A New Fleet For Russia - An Independent Vision", *art. cit.*, pp. 86-87.

[2515] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 26.

[2516] « Строить перспективный авианосец для ВМФ начнут до 2020 года - главком » (« On commencera à construire un nouveau porte-avions pour la Marine en 2020 – commandant en chef »), *Flotprom*, 9 février 2012.

2) La Méditerranée et la future flotte hauturière russe

Nous avons démontré au cours de notre étude qu'historiquement, l'espace méditerranéen a permis à la Russie de réaliser un désenclavement géostratégique en lui procurant un accès aux océans Atlantique et Indien. Tout au long de la Guerre froide, nous avons vu que les navires hauturiers soviétiques, aidés des chalutiers battant pavillon de l'URSS, et l'aviation à long rayon d'action, avaient pour mission de traquer et marquer les navires de surface et les submersibles otaniens. En cas de conflit, la connaissance de la position des forces navales stratégiques de l'OTAN aurait ainsi permis à Moscou de les neutraliser avant qu'elles n'aient pu engager des opérations contre le territoire de l'URSS. Les bâtiments soviétiques faisaient également peser une menace sur les lignes de communication stratégiques de l'Alliance, et contribuaient par ailleurs au rayonnement de la puissance de l'URSS sur les mers du globe.

Nous n'allons pas revenir ici sur les intérêts de la Russie dans l'océan mondial dans la mesure où nous les avons déjà évoqués auparavant lorsque nous nous sommes intéressés à la doctrine maritime de 2001. Nous rappellerons que Moscou a, à travers la publication de ce document, mis l'accent sur la protection de ses intérêts économiques et qu'elle entend s'opposer à l'émergence de toute menace navale susceptible de compromettre ses intérêts vitaux ou sa sécurité. Considérons les missions de la Marine russe en temps de guerre et en temps de paix.

En temps de guerre, la Marine russe doit être en mesure de mener un large éventail d'opérations contre un Etat en fonction de sa zone d'opération. Nous avons évoqué auparavant le cas de la Géorgie et des opérations menées par la flotte de la mer Noire au cours de la guerre des cinq jours : au cours de ce conflit, les bâtiments russes ont principalement mis en œuvre un blocus des côtes abkhazes et des opérations amphibies. Les forces navales doivent en outre être pleinement aptes à mener des opérations de destruction de navires, d'infrastructures côtières et terrestres. Dans le cas d'un conflit avec les Etats-Unis et les forces navales de l'OTAN, la priorité est d'assurer le déploiement des sous-marins stratégiques dans l'océan mondial afin d'être en mesure de mener le cas échéant des frappes nucléaires contre le territoire ennemi. A ce titre, les forces navales russes doivent conserver la maîtrise du théâtre maritime de la mer du Nord et de la mer de Barents qui, en donnant accès à l'océan Atlantique, permettent également de mener des offensives sur les lignes de communication stratégique de l'OTAN[2517]. Cette posture s'inscrit en somme dans la continuité de celle de

[2517] Mikhaïl Barabanov, "A New Fleet For Russia - An Independent Vision", *art. cit.*, p. 85.

l'URSS qui faisait reposer sur ses sous-marins stratégiques l'essentiel de la stratégie navale en temps de guerre.

En temps de paix, la flotte hauturière russe doit en priorité assumer et assurer le volet naval de la dissuasion nucléaire grâce à sa composante sous-marine. Nous avons vu que même au cours des années 1990, Moscou avait donné la priorité au maintien en condition opérationnelle de ses sous-marins stratégiques de classe Delta III et Delta IV, qui assurent la dissuasion nucléaire, ce qui s'était traduit pas un délaissement des flottes non stratégiques en mer Noire et en Baltique. Aujourd'hui, cette composante fait l'objet d'une modernisation à travers le programme de construction naval en cours de réalisation des sous-marins stratégiques du Projet 955 et 955A *Boreï*, dont la première unité, le K-535 *Iouri Dolgorouki* doit être mis en service d'ici la fin de l'année 2012[2518]. Ces sous-marins stratégiques de nouvelles générations doivent mettre en œuvre le nouveau missile balistique intercontinental Boulava (R-30 3M30/ SS-NX-30). Vladimir Poutine est encore venu confirmer récemment le caractère prioritaire de cette mission des forces navales lors d'une visite au chantier naval Sevmash (Severodvinsk) au mois de juillet 2012[2519]. La Marine russe doit également surveiller l'activité navale des autres marines en servant de moyen de détection avancé, en particulier face à l'*US Navy* et à l'extension des activités navales de l'OTAN[2520]. Enfin, la Marine continue de hisser le pavillon de Saint-André sur les mers du globe, y contribuant ainsi au rayonnement de la Russie[2521]. L'une des missions opérationnelles à laquelle les bâtiments russes ont été confrontés depuis quelques années en temps de paix est la lutte contre la piraterie. Les missions anti-piraterie s'inscrivent dans le cadre de la protection des intérêts économiques russes comme l'a également rappelé le président russe à l'été 2012[2522].

Comme nous l'avons indiqué, l'OTAN s'est engagée en Méditerranée dans la lutte contre le terrorisme avec l'activation de l'opération *Active Endeavour* dès 2001. Même si historiquement la piraterie repose avant tout sur des motivations économiques et est une

[2518] « Un sous-marin nucléaire livré à la Marine russe en septembre », *RIA Novosti*, 17 août 2012.
[2519] « Владимир Путин провел совещание по выполнению госпрограммы вооружения в части оснащения флота » (« Vladimir Poutine tient une réunion sur la mise en œuvre du volet naval du programme d'Etat d'armement »), *Flotprom*, 31 juillet 2012.
[2520] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 17.
[2521] Mikhaïl Barabanov, "A New Fleet For Russia - An Independent Vision", *art. cit.*, p. 85.
[2522] « (…) формирование многоцелевых морских группировок общего назначения, способных надежно парировать военные угрозы с морских направлений, обеспечивать надежность транспортных коммуникаций и охрану торговых судов, эффективно бороться с пиратством » (« les formations de groupes navals polyvalents permet de contrer de manière fiable les menaces maritimes militaires, d'assurer la fiabilité des routes maritimes et de protéger les navires de commerce, et lutter efficacement contre la piraterie »). « Владимир Путин провел совещание по выполнению госпрограммы вооружения в части оснащения флота » (« Vladimir Poutine tient une réunion sur la mise en œuvre du volet naval du programme d'Etat d'armement »), *Flotprom*, 31 juillet 2012.

activité non politique, il n'en demeure pas moins que l'économie qu'elle génère est susceptible d'alimenter le terrorisme[2523]. Alors que le phénomène de piraterie semblait marginal depuis le XIXe siècle, il connaît un renouveau depuis le début des années 1990. Son développement concorde avec l'explosion du transport par voie de mer : en 2008, 90% du transport des marchandises sont assurés par le commerce maritime, ce qui correspond alors à 70% de la valeur du commerce mondial[2524]. La Convention de Montego Bay (1982) sur le droit de la mer apporte une définition à l'acte de piraterie dans sa partie VII, aux articles 100 à 107.

« *On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :*

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

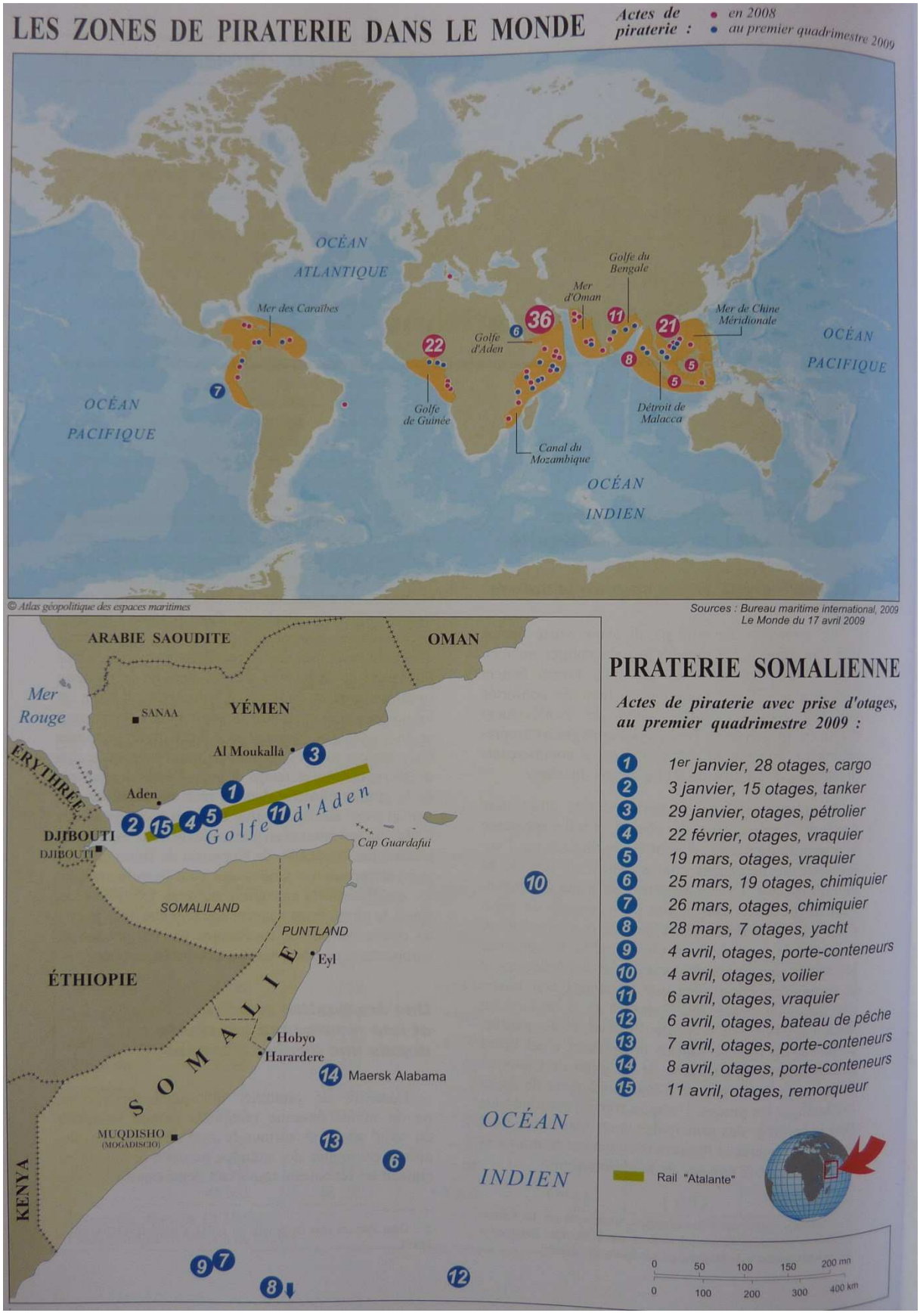
b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter[2525] ».

La carte suivante présente les principales zones du globe affectées par le phénomène de piraterie en 2008 et pour les quatre premiers mois de l'année 2009.

[2523] Yuri Krupnov, "Defense Reform and the Russian Navy", *art. cit.*, p. 43.
[2524] En 1970, le commerce maritime transportait 2,3 milliards de tonnes de marchandises, 5,5 milliards en 2003 et 8 milliards de tonnes en 2008. Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…, op. cit.*, p. 246.
[2525] Convention des Nations unies sur le droit de la mer, partie VII, art. 100. Voir sur le site de l'ONU: http://www.un.org/french/law/los/unclos/closindx.htm

Les zones de piraterie dans le monde



Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…*, *op. cit.*, p. 244

Le Golfe d'Aden et la région maritime située au large de la Corne de l'Afrique constituent une zone très active en matière de piraterie dans la mesure où il s'agit d'une des voies de passage les plus empruntées au monde : 25 000 navires y circulent chaque année, et cette région voit transiter 12% de la production mondiale de pétrole brut, ainsi qu'un tiers de l'approvisionnement énergétique européen[2526]. Les côtes somaliennes constituent en outre pour les pirates un véritable sanctuaire créé par la décomposition de l'Etat somalien au cours des années 1990.

C'est à partir de la fin des années 2000 que la Russie engage régulièrement des bâtiments dans la zone de la Corne de l'Afrique afin d'escorter les navires de commerce et de lutter contre la piraterie. La doctrine maritime de la Fédération de Russie définit la lutte contre la piraterie comme l'un des objectifs poursuivis par la Russie, avec l'aide des autres nations, dans l'océan Indien. Cette mission paraît d'autant plus pertinente que Moscou entend développer le transport, le fret et la pêche dans cette région[2527]. Dans la mesure où il s'agit des deux seules flottes russes à encore disposer de capacités hauturières, ce sont des détachements de navires issus des flottes du Nord et du Pacifique qui opèrent dans l'océan Indien. La composition du groupe naval russe est généralement la suivante : un grand navire de lutte ASM du Projet 1155 (classe *Udaloy*), accompagné d'un pétrolier ravitailleur et d'un remorqueur. La lutte contre la piraterie s'est érigée au cours des dernières années comme un champ privilégié de la coopération entre la Marine russe et les forces navales de l'OTAN. Dès 2008, bâtiments russes et otaniens coopèrent au niveau tactique. A travers le cadre fourni par le conseil OTAN-Russie, l'Alliance, qui met en œuvre l'opération "Ocean Shield" pour la lutte anti-piraterie, et Moscou, ont depuis intensifié les actions communes en mer sous la forme de partage du renseignement et de développement de l'interopérabilité[2528]. La flotte de la mer Noire, qui ne dispose plus des capacités de haute-mer de l'époque soviétique, n'est pas aujourd'hui apte à mener les missions que mènent les navires russes en provenance de Severomorsk et de Vladivostok, pourtant bien plus éloignés de leurs bases. Ce déficit capacitaire hauturier doit être comblé notamment par la mise en service des frégates polyvalentes du Projet 22350. En plus de la création d'un atelier destiné à former à Saint-Pétersbourg les commandants des navires partant opérer au large de la Corne de l'Afrique, la

[2526] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…, op. cit.*, p. 248.

[2527] Voir dans la doctrine maritime de la Fédération de Russie le point 2 du III (« Contenus de la politique maritime nationale »). On peut ainsi lire : « расширение российского транспортного и рыбопромыслового судоходства и совместные с другими государствами действия по защите его от пиратства » (« L'expansion du transport russe, du fret et de la pêche et, ensemble avec les autres nations, leur protection contre la piraterie »). Voir en annexe IV les extraits de la doctrine maritime.

[2528] « L'OTAN et la Russie prêtes à renforcer leur coopération pour lutter contre la piraterie », site officiel de l'OTAN, 27 mars 2012 (URL : http://www.nato.int/cps/fr/SID-66692911-82159886/natolive/news_85557.htm).

Marine russe intègre depuis 2010 à ses exercices des entrainements à la lutte contre la piraterie : les manœuvres « Vostok 2010 » intégraient ainsi un volet anti-piraterie[2529].

Certains observateurs n'ont pas hésité à faire remarquer que les intérêts russes étant au final assez limités dans l'océan mondial, la lutte contre les pirates servait à Moscou afin de légitimer le réinvestissement de la haute-mer par sa flotte[2530]. Cependant, à ce stade de notre étude, nous pouvons nuancer ces remarques en avançant trois éléments de réponse. Tout d'abord, les opérations navales de lutte contre la piraterie servent à maintenir un niveau d'activité hauturière minimal pour les forces navales russes, et leur permettent de « garder le contact » avec une région historiquement stratégique pour la Russie. Par ailleurs, dans le contexte actuel de tensions entre l'OTAN et Moscou, la lutte contre la piraterie favorise un partenariat local entre l'Alliance et la Russie. Enfin, concernant les intérêts russes dans l'océan mondial, il convient de relativiser l'impact économique global du phénomène de la piraterie sur le commerce maritime mondial : en 2008, l'Organisation maritime internationale a estimé son coût dans une fourchette allant de $1 à $16 milliards, qu'il faut comparer au chiffre d'affaire généré par le transport maritime estimé pour la même année à $7 800 milliards[2531]. Autrement dit, si l'on considère que la lutte contre la piraterie est un prétexte mis en avant par la Russie pour envoyer des navires au large de la Corne de l'Afrique, l'opération "Ocean Shield" est alors également un prétexte servant à l'OTAN pour maintenir en permanence une force navale pré positionnée non loin du Golfe arabo-persique et de l'Iran.

Le prochain renforcement des capacités hauturières pontiques doit permettre à la Marine russe de renforcer son dispositif anti-piraterie dans le Golfe d'Aden à travers le déploiement de groupes de navires plus proches de leurs bases, qu'il s'agisse de Sébastopol, ou de Tartous, dont les infrastructures navales dépendent de la flotte de la mer Noire. Dès 2010, la Marine rappelait que la lutte contre le terrorisme et la piraterie faisait partie du champ de compétences de la flotte pontique russe et qu'à ce titre, il fallait régénérer ses capacités océaniques[2532]. Ces déclarations intervenaient dans la perspective du désarmement du grand navire de lutte ASM *Otchakov* (Projet 1134 B), intervenu en 2011, et dans celle, prochaine du *Kertch* (Projet 1134B). Afin de soutenir son effort de lutte contre la piraterie, Moscou a

[2529] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 17.
[2530] *Ibid*.
[2531] Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes…, op. cit.*, p. 249.
[2532] « La Russie prévoit d'affecter de nouveaux bâtiments à sa flotte de la mer Noire », *RIA Novosti*, 14 avril 2010.

négocié dès 2010 avec Djibouti la possibilité pour ses navires de guerre qui mènent ce type d'opérations d'utiliser les infrastructures portuaires djiboutiennes[2533].

En matière de sécurisation de ses intérêts maritimes, la Russie regarde avec de plus en plus d'insistance vers l'Arctique. Avec le réchauffement climatique, le passage du Nord-Ouest qui relie la mer de Béring au Labrador constitue désormais une voie navigable de 13 500 kilomètres, et a éveillé l'intérêt des Etats riverains. Rappelons que l'URSS fut le premier pays à envoyer un bâtiment de surface au pôle Nord en 1977 avec le brise-glace atomique *Arktika*[2534]. La surface de la banquise s'est amenuisée de 15% en deux décennies, et il n'est désormais pas improbable qu'elle disparaisse totalement de certaines zones côtières, y compris en hiver, ce qui ouvrirait la voie à la navigation tout au long de l'année[2535]. Dans cette perspective, Moscou a dès le mois d'août 2007 marqué son intention de jouer un rôle de premier plan sur la scène arctique en plantant un drapeau à près de 4 000 mètres de fond sur la dorsale Lomonossov. La Russie possède déjà, avec Mourmansk la plus grande agglomération septentrionale du monde avec près de 350 000 habitants, ainsi que la plus grande interface côtière des Etats riverains du pôle Nord avec 160° de longitude[2536]. Dès 2001, la doctrine maritime de la Fédération de Russie décrit la région arctique comme un corridor vers l'océan Atlantique, mais souligne déjà l'importance grandissante de la route du Nord pour le développement économique du pays[2537].

En 2008, le président Dmitri Medvedev, dans un discours prononcé lors d'une session du Conseil de Sécurité russe consacrée à la protection des intérêts nationaux de la Russie dans l'Arctique, décrivait ainsi les enjeux pour Moscou dans la région :

"*This region has strategic importance for our country and that its development has a direct bearing on our efforts to implement our long-term national development goals and make our country competitive on global markets...Our biggest task now is to turn the Arctic*

[2533] « Anti-piraterie: les navires russes pourront mouiller dans le port de Djibouti », *RIA Novosti*, 17 mai 2010.
[2534] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », *art. cit.*, p. 17.
[2535] « La fonte de la banquise arctique offre de nouvelles perspectives. Jusqu'à présent les eaux arctiques couvertes de glace n'intéressaient guère. Mais avec la fonte de la banquise, elles vont devenir accessibles… et donc devenir de nouveaux objets de convoitise. La fonte de la banquise va ainsi permettre l'ouverture de voies maritimes commerciales qui raccourciront les distances entre l'Europe et l'Asie ou entre la côte Est des États-Unis et l'Asie avec, pour corollaire, des économies de carburant et de salaires des équipages. Ce phénomène de réduction de la banquise arctique laisse entrevoir également la possibilité d'exploiter une nouvelle région du monde riche en ressources vivantes aquatiques ainsi qu'en ressources énergétiques et matières premières ». *Climat, Une enquête aux pôles*, CNRS : http://www.cnrs.fr/cw/dossiers/dospoles/alternative13.html
[2536] Elodie Bidois, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », *art. cit.*, p. 18.
[2537] Doctrine maritime de la Fédération de Russie, pp. 10-12.

into Russia's resource base for the twenty-first century. Reaching this goal requires us first to resolve a whole number of specific issues. The main issue is that of reliably protecting our national interests in the region[2538]".

Plus récemment, Vladimir Poutine est venu rappeler que la Marine devait jouer un rôle de premier plan dans la protection des intérêts économiques russes dans la région de l'Arctique, notamment ceux liés à la présence de « *ressources biologiques*, [de] *réserves d'hydrocarbures et autres minéraux* » dans le sous-sol du pôle Nord[2539]. Moscou a depuis quelques années déjà repris les patrouilles aériennes au-dessus de l'Arctique, annoncé qu'une partie des bâtiments de projection et de combat de type Mistral acquis auprès de la France serait déployée dans la flotte du Nord et recevrait des équipements spécifiques pour le théâtre arctique[2540]. Enfin, le secrétaire général du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie, Nikolaï Patrouchev, a annoncé que Moscou entendait construire ou réactiver des bases aéronavales tout au long de ses côtes septentrionales afin d'assurer sa souveraineté et protéger ses intérêts dans l'Arctique[2541]. La région du pôle Nord conserve toute sa dimension stratégique, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de la dissuasion nucléaire sous-marine, puisque non seulement les SNLE sont invisibles pour les satellites sous la banquise, mais ils peuvent atteindre la majorité des sites stratégiques (agglomérations, centres industriels) occidentaux ou chinois tous situés dans l'hémisphère Nord. Cependant, l'ouverture de la route du Nord impacte également la géostratégie russe, et notamment les liens aux mers méridionales.

L'espace méditerranéen s'insère, comme nous l'avons démontré, au sein d'un schéma global de routes maritimes desservant les côtes de ce que le géographe et géopoliticien britannique Halford John Mackinder appelait « l'île mondiale » (*Heartland*). Cette approche géopolitique connaît aujourd'hui un renouveau du fait de la fonte des glaces au pôle Nord, comme l'illustre la carte suivante.

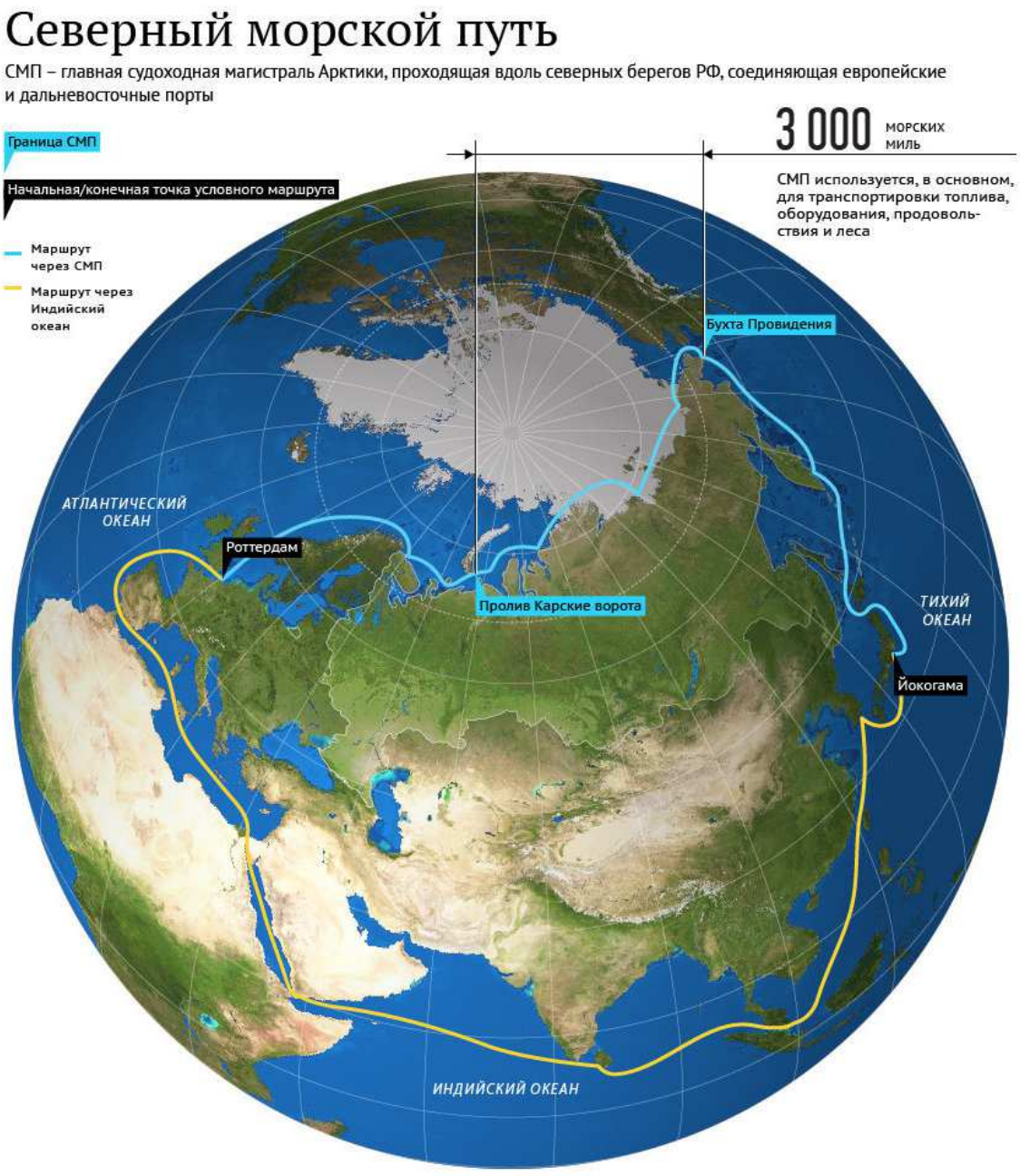
[2538] "Speech at Meeting of the Russian Security Council on Protecting Russia's National Interests in the Arctic", Moscou, 17 septembre 2008. Intégralité du discours disponible en anglais sur le site officiel du Kremlin (URL: http://archive.kremlin.ru/eng/text/speeches/2008/09/17/1945_type82912type82913_206564.shtml).

[2539] « Владимир Путин провел совещание по выполнению госпрограммы вооружения в части оснащения флота » (« Vladimir Poutine tient une réunion sur la mise en œuvre du volet naval du programme d'Etat d'armement »), *Flotprom*, 31 juillet 2012.

[2540] James Bosbotinis, "The Russian Federation Navy: An Assessment of its Strategic Setting, Doctrine and Prospects", *art. cit.*, p. 22 et p. 27.

[2541] « Россия создаст в Арктике объекты для базирования боевых кораблей ВМФ » (« La Russie établira en Arctique des bases pour déployer les navires de guerre de la Marine »), *RIA Novosti*, 6 août 2012.

La route du Nord



Source : *RIA Novosti.*

La lecture de cette carte révèle plusieurs éléments. Tout d'abord, avec la fonte des glaces, la Russie gagne en autonomie en ce qui concerne la desserte maritime de son territoire. Ainsi, pour joindre Mourmansk à Yokohama par exemple, la route empruntée par les navires russes suit désormais presqu'exclusivement les côtes russes, et donc les eaux territoriales russes. Avec cette route, ce trajet, soit 5 770 milles nautiques, nécessite 20 jours de navigation contre 40 à vitesse identique par la route qui fait le tour de l'Eurasie (12 840 milles

nautiques). L'ouverture de cette route impacte directement la posture russe dans le bassin méditerranéen en favorisant le resserrement des intérêts de Moscou sur des problématiques régionales qui s'inscrivent au sein d'une dynamique globale de protection du territoire. Le format de la future flotte de la mer Noire, plutôt orientée comme nous l'avons mis en évidence, vers la sanctuarisation et la sécurisation du flanc maritime méridional, avec une composante hauturière (frégates du Projet 22350) permettant d'opérer dans l'océan Indien, trouverait toute sa place dans les évolutions géostratégiques induites par l'ouverture de la route du Nord. La projection de bâtiments de la flotte de la mer Noire dans leur zone de compétence, qui comprend la Méditerranée avec le point d'appui de Tartous, et l'océan Indien, permet à Moscou non seulement de conserver une présence navale dans l'espace méditerranéen, mais au-delà, d'opérer sur le pourtour du Moyen-Orient, et donc d'y maintenir et développer son influence. Or, nous avons évoqué au cours de notre étude l'importance historiquement stratégique qu'occupe le Moyen-Orient dans la pensée stratégique impériale, soviétique puis russe. Le désenclavement de la Russie par l'ouverture de la route du Nord contribuerait, s'il était amené à se confirmer, à régionaliser l'espace méditerranéen aux yeux de Moscou qui pourrait ainsi y opérer au cours des prochaines années un recentrage sur ses intérêts moyen-orientaux.

***

La Russie tient à assumer et assurer un statut de puissance navale océanique, et les efforts entrepris au cours des années 2000 devraient aboutir à l'émergence progressive des premiers éléments d'une flotte hauturière à l'horizon 2020. Même si la définition des intérêts économiques de Moscou dans l'océan mondial peut sembler de prime abord quelque peu vague, il n'en demeure pas moins qu'ils revêtent une dimension avant tout économique. En outre, il s'agit pour la Russie de ne pas rester en dehors d'un théâtre qui reste au cœur de la stratégie de puissance des Etats-Unis et de l'OTAN. Le programme d'armement 2011-2020 prévoit ainsi la construction des bâtiments destinés à composer le groupe d'escorte des futurs porte-avions russes (Projet 22350, Projet 21956, Projet 885) dont la première unité ne devrait pas être mise sur cale avant le début des années 2020. Le concept d'emploi des nouveaux porte-avions russes devrait se rapprocher de celui en vigueur en Occident, et en ce sens, marquer une inflexion par rapport à la doctrine soviétique. Ils ne devraient plus servir uniquement à verrouiller les zones d'évolution des sous-marins stratégiques, mais également à

permettre la projection de forces et de puissances en haute-mer, et donc, fait nouveau pour les porte-avions russes, être aptes à opérer contre les terres.

Quelle place tient la Méditerranée dans la recomposition de la future flotte océanique russe ? Tout d'abord, l'espace pontique ne devrait plus être le berceau de la flotte hauturière russe comme il le fut à l'époque soviétique. Les capacités de production ont été redéployées vers les sites pétersbourgeois et vers Severodvinsk. Comme nous l'avons mis en évidence, la Méditerranée a été historiquement le tremplin emprunté par la Marine russe puis soviétique pour investir l'océan mondial, l'une dès la fin du XIXe siècle, l'autre à partir des années 1970. L'espace méditerranéen devrait jouer encore ce rôle, ce que tend à confirmer la volonté manifestée par Moscou d'apporter une composante hauturière à sa nouvelle flotte de la mer Noire ainsi que les investissements réalisés pour conserver et développer le point d'appui naval de Tartous. Toutefois, l'ouverture de la route du Nord redessine les contours de la géostratégie russe qui demeurait inscrite dans une conception mackinderienne. La façade septentrionale de la Russie a été considérée pendant des siècles comme celle qui offrait le moins de perspectives de désenclavement. Or, la libre circulation le long des côtes arctiques russes, si elle venait à se confirmer, mettrait Moscou en concurrence avec les autres Etats riverains notamment pour le contrôle des ressources naturelles enfouies dans le sous-sol du pôle Nord. Cette puissante évolution de son environnement géostratégique impacterait la représentation de Moscou de son territoire et tendrait à y régionaliser un peu plus l'espace pontico-méditerranéen.

Cependant, l'ouverture de la route du Nord ne pourrait susciter un délaissement, ni même une marginalisation de l'espace méditerranéen. La libre circulation sur le pourtour du continent eurasiatique conserve au contraire pour Moscou une dimension éminemment stratégique dans la perspective de la résurrection d'une flotte océanique en Russie, comme le confirment encore les récents développements concernant la (ré)ouverture de points d'appuis navals supplémentaires dans l'océan mondial. Trois sites ont été pour le moment nommément indiqués par le commandant en chef de la Marine, le vice-amiral Viktor Tchirkov : Lourdes (Cuba), Cam-Ranh (Vietnam) et les Seychelles[2542]. Nous pouvons donc constater que deux des trois sites mentionnés jalonnent la circumnavigation de l'Eurasie. Or, historiquement, la route maritime empruntée par les navires russes qui dessert les côtes méridionales eurasiatiques s'est toujours appuyée sur le corridor méditerranéen, et donc sur une présence navale de la Russie en Méditerranée. Ces développements, confirmés par la partie

[2542] « Les bases de la marine russe de retour au Vietnam et à Cuba », *RIA Novosti*, 30 juillet 2012.

vietnamienne, sont à intégrer dans une logique de moyen et long terme puisqu'aujourd'hui, la Russie ne dispose pas d'une flotte et d'une activité navale suffisante nécessitant l'entretien de tels points d'appui ultra-marin[2543]. La perspective de l'émergence d'une flotte hauturière à l'horizon 2020 et la volonté manifeste de Moscou de disposer de points navals logistiques dans l'océan Indien et au Vietnam tendent ainsi à confirmer que la Méditerranée devrait conserver dans les prochaines années une place de premier choix au sein du schéma naval global russe.

Conclusion du chapitre 2

La Russie poutinienne ne dispose plus en Méditerranée ni des moyens ni des mêmes intérêts que la Russie soviétiques de la seconde moitié du XXe siècle. Dans la mesure où l'URSS avait fondé son influence et sa présence navale méditerranéenne sur une logique globale de rapport de force avec l'Occident, sa disparition amène Moscou à opérer un repositionnement stratégique dans la région. Alors que l'Union soviétique en avait été un acteur de poids, la Russie est à partir de 1991 la grande absente de la scène diplomatique, économique et sécuritaire méditerranéenne. La nomination en 1996 d'Evgueni Primakov au poste de ministre des Affaires étrangères constitue la première étape du retour de Moscou en Méditerranée et témoigne de la volonté de réinvestir la scène moyen-orientale. Il faut toutefois attendre l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine pour assister au cours des années 2000 à la réinsertion de la Russie dans les affaires méditerranéennes. La Méditerranée constitue toujours la fenêtre russe sur le Moyen-Orient, une des dernières régions du monde où Moscou dispose encore de relais d'influence hérités de l'URSS. Or, la pérennisation de cette influence est vitale pour la Russie dans la mesure où toute déstabilisation de l'équilibre sécuritaire au Moyen-Orient affecterait inévitablement le flanc méridional russe. L'interface Sud de la Russie et la mer Noire sont insérés au cœur des problématiques sécuritaires moyen-orientales, elles-mêmes inscrites dans l'arc des crises, qui court de l'Afghanistan à la Syrie. Si le Kremlin dispose toujours d'intérêts stratégiques en Méditerranée et au Moyen-Orient, les vecteurs de pénétration ont connu des mutations. L'idéologie et l'opposition systématique aux Etats-Unis et à Israël ne constituent désormais plus les déterminants de l'activité de Moscou dans le bassin méditerranéen. L'économie représente désormais un paramètre essentiel de sa politique étrangère, comme en témoigne le dynamisme actuel des échanges entre la Russie et

[2543] La base aéronavale de Cam-Ranh a été utilisée dès la fin des années 1970 par l'URSS qui en a fait sa plus importante installation militaire en dehors du territoire soviétique. Norman Polmar, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy, op. cit.*, p. 43.

la Méditerranée. L'énergie et les ventes d'armements ont fourni à la Russie les supports nécessaires à la revitalisation de son influence en Méditerranée et au Moyen-Orient au cours des années 2000. Dès lors, quelle place pour la flotte de guerre russe dans le bassin méditerranéen ?

Si le déploiement permanent de l'*Eskadra* devait permettre d'annuler le monopole des marines occidentales sur le théâtre maritime méditerranéen et consolider la politique d'influence soviétique au Moyen-Orient, la présence navale russe en Méditerranée repose aujourd'hui sur d'autres déterminants qui relèvent d'impératifs stratégiques globaux. Le théâtre maritime méditerranéen s'inscrit dans la stratégie globale de contestation de l'hégémonie américaine à laquelle Moscou oppose celle d'un monde multipolaire. Ce « bras de fer » s'exprime régulièrement depuis 1991 à travers les positions adoptées par le Kremlin sur les crises yougoslave, libyenne et plus récemment syrienne. La Syrie justement se trouve au cœur du dispositif naval russe en Méditerranée. Le port de Tartous fournit à Moscou son dernier point d'appui naval à l'étranger (hors « proche étranger »), et la possibilité de déployer en permanence des navires en Méditerranée. Son développement, actuellement en cours dans le cadre du programme de « Création d'un système de bases navales pour la flotte de la mer Noire sur le territoire de la Fédération de Russie pour la période 2005-2020 », atteste de la volonté du Kremlin non seulement de pérenniser cette présence, mais également de la consolider. Il s'agit d'enraciner la présence navale russe dans le bassin méditerranéen, de renforcer à travers elle l'influence de Moscou au Moyen-Orient, et au-delà, de disposer à moyens termes d'une base navale stratégique pour de déploiement de la future flotte hauturière russe dans l'océan mondial.

La Méditerranée devrait conserver son statut historique de tremplin vers la haute-mer pour la flotte océanique russe actuellement en cours de constitution. Alors que l'URSS s'était érigée à partir des années 1970 en une véritable puissance hauturière, la Russie n'a jusqu'à présent pu retrouver ce statut. L'impulsion donnée par Vladimir Poutine au développement des forces navales russes au cours de la seconde moitié des années 2000 devrait se traduire par l'émergence, à l'horizon 2020, des premiers éléments d'une flotte de haute-mer russe. Les intérêts russes dans l'océan mondial peuvent sembler de prime abord peu évidents à cerner. Au-delà du prestige et de la revendication du statut de puissance navale, la protection des intérêts économiques et la volonté de ne pas abandonner les mers du globe aux Etats-Unis et à l'OTAN paraissent être les premières motivations russes pour justifier la nécessité de disposer d'une flotte hauturière. Toutefois, les efforts consentis pour ressusciter des forces navales océaniques témoignent du fait qu'en ce début de XXIe siècle, la Russie se perçoit toujours

comme une puissance dont les intérêts sont menacés, ce qui tend à pérenniser une posture fondamentalement défensive. L'ouverture de la route du Nord, même si elle contribue au désenclavement géographique du pays, a immédiatement amené le spectre d'une perte de souveraineté sur le flanc septentrional du pays. La volonté de pérenniser sa présence navale sur le pourtour méridional de l'Eurasie, et notamment la quête de points d'appui nouveaux sur les côtes eurasiatiques, s'inscrivent dans cette posture défensive. La Russie, à l'horizon 2020, doit ainsi disposer de l'outil et des positions nécessaires pour assumer sa place de puissance dans l'équation sécuritaire d'un monde qui tend vers la multi-polarisation.

Conclusion de la Partie III

La régionalisation de l'espace pontique depuis 1991 et l'irruption de nouveaux acteurs au sein de la géopolitique de la mer Noire ont amené Moscou à opérer un repositionnement au sein de cet espace. Repositionnement à la fois en termes de représentation, la Russie n'est plus le « dictateur spatial » pontique qu'elle fut depuis deux siècles, et repositionnement au niveau du déploiement de sa flotte. Les enjeux relèvent d'aspects sécuritaires à la fois internes et externes à la Russie. La flotte de la mer Noire est aujourd'hui au cœur d'un vaste programme de modernisation et de restructuration qui touche plus globalement toutes les armes russes, et qui s'inscrit dans le cadre du programme d'armement national 2011-2020. La nouvelle flotte de la mer Noire devrait non seulement conserver son rôle de protectrice du flanc pontique russe, mais, étant donné le programme en cours de réalisation, ce rôle devrait même s'accroître. Il illustre la prise de conscience par le Kremlin de la perte du *leadership* pontique, et conduit ainsi Moscou à édifier dans la mer Noire une « flotte forteresse » dont la principale mission devrait être de verrouiller l'interface pontique russe. La profonde mutation de la géopolitique pontique a également redessiné les contours des missions de flotte dont la zone de compétence s'est considérablement recentrée sur le bassin de la mer Noire. Depuis 1991, la flotte pontique russe a permis, directement ou indirectement, de contenir l'expansion de l'influence occidentale en Ukraine et en Géorgie. Les différents éléments que nous avons évoqués nous permettent d'affirmer que la dimension tactique de la flotte de la mer Noire devrait non seulement être conservée au cours des années à venir, mais également s'accentuer. Cependant, sa zone de compétence n'est pas limitée à la mer Noire, et la Méditerranée dépend toujours de la flotte de la mer Noire tout comme les infrastructures navales russes situées à Tartous, en Syrie. La marine pontique devrait également disposer de capacités hauturières à travers l'introduction annoncée des frégates du Projet 22350 lui permettant d'opérer dans l'océan mondial.

Au-delà des Détroits turcs, la présence navale de la Russie devrait en effet se pérenniser, comme sa doctrine navale l'affirme, à travers l'envoi régulier de navires qui bénéficieront dès 2012 d'un point de déploiement modernisé à Tartous en Syrie. La Méditerranée conserve son statut de « fenêtre » sur le Moyen-Orient de même que celui de corridor vers la haute-mer. Au-delà du canal de Suez, la Marine russe est en effet actuellement impliquée dans la mission internationale de lutte anti-piraterie mise en œuvre par la communauté internationale au large de la Corne africaine. Si ces missions sont aujourd'hui mises en œuvre par des bâtiments issus des flottes du Nord et du Pacifique, d'ici 2020, la

flotte de la mer Noire pourrait bien voir sa zone de compétence s'élargir à l'océan Indien, comme ce fut le cas à l'époque soviétique. Elle devrait ainsi opérer sur le pourtour méridional du Moyen-Orient et de l'arc des crises, qui suscite l'inquiétude de Moscou par l'instabilité potentielle qu'il pourrait diffuser jusque dans le grand Sud russe. Cet élargissement des compétences de la flotte de la mer Noire devrait permettre aux unités des flottes du Pacifique et du Nord de se recentrer sur leurs zones de compétences respectives. Les enjeux sont de taille : l'ouverture de la route du Nord à la navigation et les tensions grandissantes en Asie liées à l'ascension des capacités navales chinoises, obligent Moscou à conserver et renforcer ses capacités d'interventions au sein de ces deux théâtres stratégiques. Les futurs BPC russes tout comme les prochains groupes aéronavals russes devraient d'ailleurs être déployés au sein des flottes du Nord et du Pacifique.

Ainsi, le renouveau actuellement en cours de la flotte de la mer Noire, en élargissant sa zone de compétence jusqu'au Golfe arabo-persique, devrait permettre aux deux formations navales stratégiques russes du Nord et du Pacifique d'affronter les enjeux sécuritaires propres à leurs théâtres respectifs. La nouvelle flotte de la mer Noire devrait ainsi, en sanctuarisant le littoral pontique russe, en sillonnant le bassin méditerranéen et les eaux de la Corne africaine, fournir à l'horizon 2020 une forme de profondeur stratégique à la Marine russe. Le glissement du centre de gravité stratégique mondial du Moyen-Orient vers l'Asie a accentué la volonté de la Russie de verrouiller le débouché maritime pontique, véritable « fenêtre » sur l'Asie centrale, à toute expansion supplémentaire de l'influence occidentale. La flotte de la mer Noire constitue la clef de voûte de cette stratégie, et en regardant à la fois vers les steppes russo-asiatiques et vers les eaux méditerranéennes, elle constitue probablement la plus bicéphale des cinq flottes et flottilles de Russie.

Conclusion générale

La flotte de la mer Noire est née sur les rives des grands fleuves russes, ces mêmes grands fleuves qui ont guidé l'expansion territoriale de la Russie dès le XVIe siècle. Privée d'un accès direct à la mer, la Russie a d'abord fondé sur les berges du Don le berceau de sa flotte avant d'accéder à l'espace maritime baltique puis pontique. L'histoire de la flotte russe repose avant tout sur des invariants qui structurent encore aujourd'hui la pensée stratégique en Russie. La « *forteresse assiégée* [2544]», le complexe d'obsidionalité et le sentiment que pèse sur les frontières une constante insécurité ont successivement guidé les tsars, les dirigeants soviétiques puis russes, et influencé la politique intérieure et extérieure du pays. Les invasions successives (Mongols, Tatars, Suédois, Polonais, Français, Allemands) ont contribué à forger dans l'élite politique russe la représentation d'une Russie non seulement enclavée dans les glaces et dans les terres, mais sur laquelle pèsent des menaces multiples. L'expansion territoriale amorcée dès Ivan IV s'inscrit ainsi dans une logique défensive, destinée à procurer au pays des frontières naturelles aisées à défendre ainsi qu'une profondeur stratégique garante de la survie de l'Etat lors d'une invasion. L'expansion continue de l'Empire russe, puis le glacis protecteur formé des Etats satellites de l'URSS, ont fourni à la Russie « *le plus puissant des systèmes de défense de ses frontières extérieures* [2545]». Au dogme géostratégique s'ajoute, dès le règne de Pierre le Grand, l'impérieuse nécessité de disposer de l'outil destiné à mettre en œuvre la protection du pays. Le premier empereur russe donne naissance au « complexe militaro-industriel [2546]» et jette les fondations d'un militarisme d'Etat qui perdure jusqu'à la période soviétique, et même au-delà… Pierre le Grand est celui qui dote la Russie d'une armée moderne et d'une flotte de guerre, dont il entend se servir pour désenclaver son Empire. Véritable attribut de modernité et de puissance, la Marine est avant tout pensée et conçue en Russie comme une supplétive des forces terrestres. Les premières unités servent à prendre Azov aux Turcs en 1695, comme elles participent en 1783 à l'annexion de la Crimée par Catherine II, qui ouvre ainsi une nouvelle page de l'histoire maritime russe.

Le rattachement de la péninsule criméenne à l'Empire, puis la fondation de Sébastopol en 1784, en plus de parachever le volet méridional de l'entreprise sécuritaire d'expansion, apportent à la Russie sa méditerranéité. En plus d'être géographiquement inséré dans l'espace

[2544] L'expression est du bolchevique Mikhaïl Vassiliévitch Frunze (1885-1925).
[2545] L'expression est deVladimir Poutine, qui s'exprime en septembre 2004, suite à la prise d'otage de Beslan. Cité par Isabelle Facon, *Russie, les chemins de la puissance*, *op. cit.*, p. 17.
[2546] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 71.

pontique, l'Empire des tsars est devenu un acteur de la géopolitique méditerranéenne à travers la pression, de plus en plus forte, qu'il exerce sur l'Empire ottoman. Outil privilégié de cette pression, guidée par les objectifs du Projet grec pétrovien, la flotte de la mer Noire doit prolonger l'œuvre de désenclavement jusqu'à Tsarograd et aux Détroits. L'espace pontique apparaît ainsi dès la fin du XVIIIe siècle comme l'atelier et l'arsenal de la partie méridionale du projet de désenclavement, et en ce sens, la mer Noire est très tôt considérée comme un espace stratégique, une « forteresse naturelle ». L'outil industriel descend progressivement le Don, puis la Volga, pour s'installer directement sur les rives de la mer Noire, dans les nouvelles citées fluviales de Kherson puis Nikolaïev. Cette dernière place conserve sa fonction de poumon industriel de la flotte de la mer Noire jusqu'en 1989 : les plus grandes unités de la flotte impériale, puis de l'*Eskadra* soviétique y sont contruites. La Volga, mais également les chantiers de la capitale maritime de la Russie, Saint-Pétersbourg, contribuent également à la formation de la flotte pontique russe, depuis l'ère tsariste jusqu'à l'époque soviétique.

La Marine russe, puis celle de l'URSS, sont mises au service d'un projet géopolitique visant à permettre le désenclavement de la Russie. Comme nous l'avons démontré, il n'existe pas d'intérêts économiques qui justifient de tels investissements, seule la volonté de fortifier et sécuriser les flancs de l'Empire sous-tend la création de puissantes flottes de guerre en mer Baltique puis en mer Noire. Au-delà des Détroits, la Russie apprend à pratiquer la Méditerranée dès la seconde moitié du XVIIIe siècle : son irruption dans les affaires méditerranéennes s'inscrit dans la dynamique du désenclavement dont les vecteurs sont alors politico-religieux. En Méditerranée, la Marine russe assure une présence continue mais son activité y est irrégulière, car largement conditionnée par l'ouverture des Détroits. N'étant pas parvenu à créer et conserver un « Gibraltar russe », les tsars demeurent tributaires de leurs relations avec la Porte pour envoyer leurs escadres sillonner le bassin méditerranéen à partir de la mer Noire. La Convention de Montreux (1936) règle peut-être imparfaitement la question du point de vue de Moscou, mais elle demeure néanmoins une des clefs de voûte du système sécuritaire et de l'équilibre pontique, voire régional. C'est sous le régime de la Convention de Montreux que l'URSS parvient à se doter d'une flotte océanique dès les années 1970, flotte dont les unités les plus importantes sont construites à Nikolaïev. Les tsars s'étaient constitués une flotte de haute-mer dès la fin du XIXe siècle, avant que celle-ci ne soit détruite par l'amiral Togo à Tsushima (1905), puis ils l'avaient reconstituée avant la Première guerre mondiale. Toutefois, c'est l'Union soviétique qui apporte une véritable dimension hauturière à la Marine russe, et accède au rang de puissance océanique dès la fin des années

1970. Au cours de cette période, la flotte de la mer Noire joue un rôle essentiel : ses unités, tout en défiant les navires otaniens en Méditerranée, sillonnent les océans Indien et Atlantique. L'espace méditerranéen s'érige en corridor pour les unités provenant des ports du Nord ou du bassin pontique, et qui se rendent sur le flanc méridional du continent eurasiatique. Le Moyen-Orient se trouve plus particulièrement au cœur de la stratégie d'influence méditerranéenne russe, depuis les tsars jusqu'à aujourd'hui, bien que les vecteurs aient évolué avec les régimes.

Depuis 1991, Moscou a dû reconsidérer en profondeur sa relation à l'espace pontique. L'influence occidentale a refoulé, parfois supplanté, au cours des années 1990, et jusqu'en 2008, l'influence russe au sein de territoires ancrés dans l'identité de la Russie : la Crimée et l'Ukraine. La crise russo-géorgienne, loin d'être « *un coup de tonnerre dans un ciel bleu* [2547]», a démontré la détermination de Moscou à ne plus tolérer d'ingérence occidentale dans des territoires qu'elle considère comme relevant directement de sa sphère d'influence.

La flotte de la mer Noire, véritable pomme de discorde entre Kiev et Moscou, manque de disparaître avant que ne soit décidé en 1997 son partage entre les deux parties. Pour autant, sa situation et ses capacités opérationnelles se dégradent continuellement depuis 1991, et le plan d'armement 2011-2020 a fait de la reconstitution de ses capacités l'une de ses priorités. Comme le rappelle Robert Kagan, « *au cours de ces dernières années, les ambitions de la Russie se sont déployées vers l'extérieur, en cercles concentriques* [2548]». Après avoir reconstitué la stabilité de la Fédération russe, Vladimir Poutine a orienté sa politique extérieure vers le « proche étranger », et la flotte de la mer Noire doit jouer un rôle fondamental dans cette stratégie de cristallisation puis de renforcement de l'influence russe dans l'espace post-soviétique. Ainsi, à l'horizon 2020, la « nouvelle » flotte de la mer Noire devrait disposer d'un format bien différent de celui de sa sœur ainée soviétique, et sa zone de compétence devrait se composer de trois cercles. Sa composante hauturière doit certes lui donner les moyens d'intervenir dans l'océan mondial, notamment au large de la Corne africaine, mais la flotte de la mer Noire devrait s'apparenter à une « flotte forteresse » dont la mission première serait la sanctuarisation des approches maritimes pontiques russes. Il s'agit là du premier cercle spatial de compétence de la flotte de la mer Noire. L'instabilité de la région pontico-caucasienne est devenue depuis 1991 pour Moscou un facteur de préoccupation dans la mesure où toute déstabilisation de cette région pourrait affecter le Caucase russe, et porter atteinte à l'intégrité territoriale de la Fédération de Russie. La flotte

[2547] Hubert Védrine, *Le temps des chimères, 2003-2009*, Paris, Fayard, 2009, p. 319.
[2548] Robert Kagan, *Le retour de l'Histoire et la fin des rêves*, Paris, Plon, coll. «Tribune libre », 2008, p. 29.

pontique devrait avoir ainsi les capacités de rapidement faire face efficacement à toute crise du type de celle du conflit russo-géorgien d'août 2008. Second cercle : la Méditerranée, avec le point d'appui logistique et technique de Tartous, qui d'ici 2020, pourrait devenir une véritable base navale sous réserve bien entendu de l'évolution des événements qui se déroulent actuellement en Syrie. Il ne s'agit plus pour Moscou de faire contre-poids aux marines occidentales, comme l'URSS le fit en son temps. Le théâtre naval méditerranéen conserve néanmoins une importance stratégique certaine si l'on se place dans le temps long, avec une grille de lecture jusqu'en 2020-2030.

Historiquement, tout essor d'une flotte hauturière russe n'a été rendu possible que lorsque la Russie disposait de points d'appui directement implantés dans le bassin méditerranéen, et par extension, en mer Rouge. Or, la Russie a initié depuis quelques années la reconstitution d'une flotte apte à sillonner l'océan mondial, qui constitue le troisième et dernier cercle de compétence de la flotte de la mer Noire. Après la profonde crise des années 1990, puis avec l'actuelle crise économique, il serait tout à fait légitime de questionner l'opportunité de mettre en œuvre de telles dépenses dans la Russie d'aujourd'hui. Par ailleurs, la Russie est un pays immensément riche dont le territoire regorge de ressources naturelles abondantes, ce qui tend à soulever la question de la pertinence de reconstituer une flotte océanique afin de protéger des intérêts économiques. Toutefois, cela serait faire abstraction des efforts et sacrifices dont tous les dirigeants russes, depuis Pierre le Grand jusqu'à Vladimir Poutine, ont été capables d'imposer à leur pays pour financer sa puissance[2549]. La reconquête de la puissance initiée par le président Poutine dès le début des années 2000 s'approprie tous les attributs susceptibles d'apporter à la Russie une nouvelle stature internationale. La Marine de guerre constitue à ce titre un aspect essentiel de la puissance que Moscou souhaite retrouver et consolider. Au-delà du capital de puissance fourni par une flotte hauturière, aussi bien en politique intérieure qu'en politique étrangère, il s'agit bien pour Moscou de se préparer à relever les défis sécuritaires du XXIe siècle. L'ouverture de la route du Nord change la donne géopolitique en désenclavant la Russie par le flanc septentrional, mais ouvre un nouveau champ de rivalités avec les puissances riveraines de l'océan Arctique. Le déplacement du centre de gravité des tensions internationales du Proche-Orient vers l'Asie centrale, le long de l'arc des crises, devrait amener Moscou à renforcer sa présence sur le flanc méridional de l'Eurasie. Enfin, les dirigeants russes ne souhaitent pas abandonner le théâtre maritime aux flottes occidentales et à la future flotte hauturière chinoise. Dans cette

[2549] Georges Sokoloff, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, *op. cit.*, p. 79.

perspective, la mer Noire, en tant qu'unique débouché maritime sur l'Asie centrale, et la Méditerranée, en tant que corridor vers l'océan Indien, devraient voir leur importance stratégique s'accroître, notamment aux yeux du Kremlin. L'espace pontique, véritable lieu de « rendez-vous » géopolitique entre puissances, devrait être l'un de ces nœuds de la géostratégie mondiale, comme il le fut tout au long de l'époque moderne à travers la Question d'Orient[2550].

Entre continuité et ruptures, les ambitions méditerranéennes de la Russie se sont articulées autour d'invariants qui les ont structurées. La quête du désenclavement, la nécessité de consolider ses frontières, la volonté de disposer d'une fenêtre sur le Méditerranée et l'accès au Moyen-Orient afin de peser sur un théâtre fondamental pour la stabilité de son flanc méridional, ont conduit la Russie à porter une attention sans cesse renouvelée pour l'espace méditerranéen. Toutefois, la Russie devrait une nouvelle fois se retrouver confrontée à un dilemme symbolisé par l'aigle bicéphale : entre la terre et la mer, entre l'Occident et l'Asie, un juste équilibre sera nécessaire afin que tous les efforts engagés ne soient pas vains.

[2550] Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique, op. cit.,* p. 252.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources

1) Fonds d'archives :

Français :

- **Archives nationales, Paris :**

  - Fonds Affaires étrangères, Série B I : Correspondances consulaires.
    - AE BI 453 : Lettres reçues, Corfou, 1713-1768.
    - AE BI 862 : Grèce : Milo et l'Argentière (Kimolos), 1682-1791. Missolonghi, 1745-1747. Archipel.

  - Fonds Affaires étrangères, Série B III : Consulats. Mémoires et documents.
    - AE BIII 432 : Mémoires et documents sur le commerce, 1728-1768 : mémoires sur le commerce des Français en Russie, Projet de l'établissement d'un commerce entre l'Angleterre et la Perse par la Russie, 1741.
    - AE BIII 462 : Correspondances des agents diplomatiques français à l'étranger : affaires consulaires, affaires politiques, course, prises, marine, commerce, douanes. Saint-Pétersbourg, 1740-1748.
    - AE BIII 474 : Correspondances des agents diplomatiques étrangers en France. Affaires consulaires, affaires politiques, course, prises, marine, commerce, douanes. Russie, 1705-1747, 1801-1802.

  - Fonds Marine, série A : Actes du pouvoir souverain.
    - MAR A5 9 : Ordonnances relatives aux marines étrangères : Russie, 1555-1799.

  - Fonds Marine, série B : Service général.
    - MAR B7 457 : Ordres du roi et dépêches ministérielles. Correspondance à l'arrivée : Russie, 1721-1787.
    - MAR B7 463, B7 464 et B7 465 : Mémoires concernant le commerce de la Hollande, de la Belgique, du Nord, de la Russie et des diverses parties du monde, 1697-1785.
    - MAR B7 481 : Mémoires et documents concernant les marines étrangères : Turquie, Russie, Autriche, 1688-1793.

- **Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve :**

  - Correspondance consulaire et commerciale, 1793-1901 :
    - Bakou, octobre 1889-1901.
    - Batoumi, 1879-1898.
    - Novorossisk, 1898-1901.
    - Odessa, 1888-1895.

  - Correspondance politique des consuls :
    - Russie :
      - Volume 1, Odessa, Riga, 1830-1833.
      - Volume 2, Odessa, 1833-1840.
      - Volume 3, Moscou, Odessa, Riga, Tiflis, 1841-1853.
      - Volume 4, Batoum, Moscou, Odessa, Riga, Saint-Pétersbourg, Tiflis, 1830-1844.
      - Volume 5, Moscou Odessa, Riga, Tiflis, 1856 – 1861.
      - Volume 7, Odessa, Riga, Tiflis, 1862 - 1870.

    - Russie, Tiflis :
      - Volume 1, 1830-1844.
      - Volume 2, 1844-1849.

    - Turquie :
      - Erzeroum, volume 3, 1848-1851, [P00799].
      - Trébizonde, volume 1, 1848-1854, [P00753].

  - Mémoires et documents :
    - Russie :
      - Volume 2 : Mémoire sur la Russie sous Catherine II, 1683-1775, [P11805].
      - Volume 7 : Commerce, 1728-1787, [P17729].
      - Volume 10 : Crimée et Caucase, 1755 – 1824.
      - Volume 11 : Guerres russo-turques, escadre russe en Méditerranée, 1764 – 1774.
      - Volume 13 : Flotte et armée russe, 1769 – 1825, [P17250].
      - Volume 16 : Opérations russes en Méditerranée, flotte russe, 1770-1788, [P04927].
      - Volume 18 : Crimée, 1786, [P18040].
      - Volume 19 : Commerce en mer Noire, 1787-1820, [P18040].
      - Volume 29 : Marine russe, 1807-1827, [P18043].
      - Volume 32 : 1800-1813.
      - Volume 35 : Marine russe, 1789-1828, [P18046].

- Volume 37 : Caucase, ports militaires de la mer Noire, marine russe, Sébastopol, 1831-1852, [P18046].
- Volume 38: Caucase, 1836-1856, [P08314].
- Volume 42 : Déclaration de guerre, blocus, contrebande, course, prises…, 1853-1856, [P18048].
- Volume 47 : Situation en Orient, 1874-1856, [P08354].
- Volume 48 : Prises, 1854-1856, [P08355].

– Turquie :
- Volume 14 : Commerce de la mer Noire, 1767-1820, [P14947].
- Volume 87 : Congrès de Paris, 1855-1859, [P15503].
- Volume 114 : Caucase, littoral de la mer Noire, 1855-1856, [P11019].
- Volume 119 : Documents divers, [P10781].

- **Centre des Archives Diplomatiques de Nantes :**

➢ Fond Constantinople, ambassade, série B :
– Constantinople, notes et lettres de Andreossy, 1812-1814, cartons n° 86 et 87.

➢ Fond Constantinople, ambassade, série D :
– Batoum, 1854-1894, carton n° 1.
– Caïffa, 1895-1914, carton n° 1.
– Constantinople, 1746-1824 ; 1825-1839 ; 1873-1880 ; 1881-1907, cartons n° 1, 2, 3 et 4.
– Dardanelles, 1885-1894, carton n° 15.
– Divers postes diplomatiques et consulaires hors Empire ottoman, 1782-1911, carton n° 4 : correspondance avec les postes de Russie:
- Bakou, 1890.
- Caffa, 1809.
- Kherson, 1782-1804.
- Moscou, 1845-1848.
- Odessa, 1803-1829 ; 1830-1834 ; 1835-1888.
- Saint-Pétersbourg, 1845-1911.
- Sébastopol, 1802-1804 ; 1888.
- Taganrog, 1847-1856.
- Tiflis, 1822-1890.

– Gallipoli, 1854-1891, carton n° 1.
– Jassy, 1847-1883, carton n° 1.
– Samsoun, 1857-1893, carton n° 1.
– Sinope, 1750-1887, carton n° 1.
– Trébizonde, 1845-1846 ; 1846-1847 ; 1868-1875, cartons n° 5 et 10.

- Zongouldak, 1897-1914, carton n° 1.

- **Service Historique de la Défense, Base navale de Toulon :**

  - 17U : Fonds photos de l'exposition "Les relations maritimes franco-russes" au consulat de Russie de Marseille le 12/06/1997 :
    - articles 1 à 5 : photos de l'escadre russe (1893).
    - articles 6 à 11 : documents relatifs à l'alliance franco-russe (1893).
  - INV 2295 : Bertol-Graivil & Paul Boyer, « *Le livre d'or des fêtes franco-russes* », Paris, Paul Ollendorf Editeurs, 4e édition, 1894.
  - INV 2296 : Général Eugène Bogdanovitch, « *Les marins russes en France. Octobre 1893* », Saint-Pétersbourg, 1894.
  - TO-4.5400 : Marius Vachon, « *Les marins russes en France* », Paris, Librairies-imprimeries réunies.
  - TO-F 249 R : *Le Petit Journal*, supplément illustrée, n° 150, 7 octobre 1893.

- **Service Historique de la Défense (SHD), château de Vincennes :**

  Fonds des Archives centrales de la Marine

  - Fonds Moderne (1789-1914), Série BB4 – Campagnes (1763-1937) :
    - BB4 1040 : Renseignements sur les marines étrangères, 1818-1867.
    - BB4 1382 : Marines étrangères, (Danemark, Allemagne, Autriche, Chine, Italie, Russie, Hollande, Angleterre, Suède, Japon), 1869-1887.
    - BB4 1415 : Lettres de l'attaché militaire en Russie (1875-1886). Lettres de l'attaché naval en Russie (1886-1887).
    - BB4 1432 : Lettres de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (1888).

  - Fonds Moderne (1789-1914), Série BB7 – Marines étrangères (1698-1939) :
    - BB7 5 : Russie : Mémoires divers sur le commerce de France en Russie (1789-1808), Mer Noire, constructions de navires en Russie (1808), renseignements sur la marine russe depuis 1804.
    - BB7 12 : Renseignements sur les marines étrangères, Russie (1890-1892).
    - BB7 40 : Défense des côtes de la Russie. Mer Noire, textes et planches, 1897.
    - BB7 120 et 120bis : Correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg (guerre russo-japonaise, voyage du tsar en France, ukase du 2 septembre sur les lois fondamentales), organisation, personnel, budget voté, organisation des flottilles, bases navales, constructions navales, matériel militaire, matériel non militaire, service des navires à vapeur, politique navale) (inventaire analytique). 1909-1910.
    - BB7 122 : Renseignements divers sur la marine russe. Correspondance de l'attaché naval à Saint-Pétersbourg, 1913.

- BB7 212 : URSS. Flotte russe au 1er avril 1935.

- Première guerre mondiale:
  - SS Ab 31: Evacuation de la Crimée. Concours apporté par la Marine au général Wrangel – Listes de bâtiments ayant quitté la Russie – Dossier du vice-amiral commandant en chef de la flotte russe.
  - SS Ea 160 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – marine - militaires - forces navales – programmes – budgets – arsenaux - personnels, 1912-1922.
  - SS Ea 161 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – cuirassés – torpilleurs – sous-marins.
  - SS Ea 162 : Bulletins de l'État-Major Général, Russie : renseignements navals – artillerie – torpilles – mines – dragages.

- Entre – deux – guerres :
  - 1 BB3 16 : Etat-major Général, 2em Bureau, correspondance arrivée et, occasionnellement départ, du ministre des Affaires étrangères, 1924: surveillance Russie, restitution de la flotte Wrangel à l'U.R.S.S….
  - 1 BB4 17 : Escadre de la Méditerranée orientale, 1920 : renseignements sur la Russie, les ports de la mer Noire, situation navale de la flotte Wrangel et bolchévique…
  - 1 BB4 18 : Escadre de la Méditerranée orientale, 1921 : renseignements sur la Russie, la situation navale en mer Noire…
  - 1 BB7 176 : Turquie, agent naval, puis attaché naval à Constantinople, 1920-1922 : affaires russes : évacuation de la Crimée, flotte du général Wrangel…
  - 1 BB7 178 : Turquie, agent naval, puis attaché naval à Constantinople, 1921-1923 : affaires russes (suite) : relations commerciales avec la Russie soviétique, renseignements pour la navigation sur les côtes de Russie…

- Seconde guerre mondiale :
  - TTA 246 : Forces maritimes françaises. Bulletins d'informations : URSS, 19 septembre 1939.
  - TTA 257 : Secrétariat d'Etat à la Défense, Bureau de documentation (Burdoc). Notes sur les armées soviétiques au printemps 1943.

- Marine contemporaine :
  - 3 BB7 ME 09 : Correspondance entre EMM/2 et les attachés navals français, arrivée et départ : Union soviétique, 1950, 1956-1959 avec inventaires.
  - 3 BB7 ME 31 : Correspondance entre EMM/2 et les attachés étrangers en France, arrivée et départ : Union soviétique, 1956-1960, et dossiers des

attachés, 1949-1958, et correspondance avec l'attaché militaire français à Moscou, 1960.

- **Archives départementales des Alpes-Maritimes (06) :**

  - Sous-Série 1Z :
    - 1Z22 : correspondance du Consulat de France à Nice avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1850-1858.
    - 1Z23 : correspondance du Consulat de France à Nice avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1853-1858.
    - 1Z34: correspondance du Consulat de France à Nice avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1854-1856.
    - 1Z35 : correspondance du Consulat de France avec le Ministère des Affaires Etrangères, 1857-1860.
    - 1Z45: Correspondance avec l'ambassadeur de France à Turin, avec le consul de France à Gênes, avec les agences consulaires de Monaco, Villefranche, Menton, Vintimille, Bordighera, San Remo, Port Maurice et Oneille, 1856-1859.
    - 1Z46 : Correspondance avec l'ambassadeur de France à Turin, avec le consul de France à Gênes, avec les agences consulaires de Monaco, Villefranche, Menton, Vintimille, Bordighera, San Remo, Port Maurice et Oneille, 1856-1860.
    - 1Z47 : correspondance de la légation de France à Turin, 1817-1850.
    - 1Z48 : correspondance de la légation de France à Turin, 1851-1860.
    - 1Z55 : correspondance de l'agence consulaire française de Villefranche avec le Consulat de France à Nice, 1856-1860.
    - 1Z58 : correspondance entre le Consulat de France à Nice et les autorités sardes, 1850-1856.
    - 1Z59 : correspondance entre le Consulat de France à Nice et les autorités sardes, 1856-1860.
    - 1Z376 : Consulat de France à Nice, affaires diverses, 1854.
    - 1Z378 : Consulat de France à Nice, affaires diverses, 1856.
    - 1Z380 : Consulat de France à Nice, affaires diverses, 1857.

  - Presse ancienne :
    - PR 0466, *Le Journal de Nice*.
    - PR 1039, *L'Avenir de Nice*.
    - [4 MI PR7 R1], *Le Petit Niçois*.
    - [4 MI PR7 R2], *Le Petit Niçois*.
    - [4 MI PR7 R3], *Le Petit Niçois*.
    - [4 MI PR7 R5], *Le Petit Niçois*.
    - [4 MI PR7 R11], *Le Petit Niçois*.
    - [4 MI PR7 R13], *Le Petit Niçois*.

- **Archives municipales de Villefranche-sur-Mer (06) :**

  - Série 1D :
    - 1D21bis : délibération du conseil municipal, 1784 -1860.

Archives américaines :

- **Central Intelligence Agency :**

  - Directorate of Central Intelligence :
    - SR WP 72-2 : *The Soviet Navy : Strategy, Growth and Capabilities*, June 1972, 47 pages.

Archives britanniques :

- **The National Archives (Kew, Londres):**

  - Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguards, and related bodies:
    - ADM 1/20638: Naval Stations (50): Visits of units of the Mediterranean Fleet to Turkey, Greece and Russia.
    - ADM 1/20676: Admiralty, and Ministry of Defence, Navy Department: Correspondence and Papers.
    - ADM 137/940: Russian Black Sea Fleet. Reports of Engineer-Lt Cdr G.W. le Page, RN, September 1916 - June 1917.
    - ADM 137/941: Russia. Original reports by Engineer Commander Le Page regarding the Black Sea Russian Fleet along with technical enclosures and charts.
    - ADM 137/954: Mediterranean Telegrams, December 1918.
    - ADM 344/833: Records of the Hydrographer of the Navy, and Royal Greenwich Observatory: Crimea.
    - ADM 344/834: Records of the Hydrographer of the Navy, and Royal Greenwich Observatory: Black Sea.
    - ADM 344/837: Records of the Hydrographer of the Navy, and Royal Greenwich Observatory: Black Sea.

  - General records of the Air Boards and Air Ministry:
    - AIR 2/125: Air Ministry and Ministry of Defence: Registered Files. Report on visit to Russia by Major Peer Groves R.A.F. with notes on the situation in the Mediterranean.

- Records of the Cabinet Office:
  - CAB 24/140: Suggestions for a British Policy in regard to the Freedom of the Straits.
  - CAB 65/8/28: War Cabinet and Cabinet: Minutes. USSR, Turkey and the Straits.
  - CAB 65/27/29: War Cabinet and Cabinet: Minutes. USSR: - Russian Warships and Merchant Ships in the Black Sea.
  - CAB 66/11/42: War Cabinet and Cabinet: Memoranda.
  - CAB 66/40/36: Weekly Resume (No. 209) of the Naval, Military and Air Situation.
  - [CAB 79/21/44]: War Cabinet and Cabinet: Chiefs of Staff Committee: Minutes. Naval Situation in the Eastern Mediterranean.
  - [CAB 79/29/4]: War Cabinet and Cabinet: Chiefs of Staff Committee: Minutes. Russia's Strategic Interests and Intentions.
  - [CAB 79/84/21]: War Cabinet and Cabinet: Chiefs of Staff Committee: Minutes. Russia's strategic interests and intentions.

- Records of the Ministry of Defence:
  - DEFE 60/127: USSR: defences (plans); Black Sea, Transcaucasia and Caspian Sea.

- Records created and inherited by the Foreign Office:
  - FO 2/370: Roumania. Mr. J. G. Kennedy. Consul-General at Galatz. Trotter. Russia. Sir C. Scott, Mr. Hardinge. Consuls-General at Odessa. Murray, Mackie. Consul at Batoum. Stevens. Domestic. M. de Staal, M. Lessar. 1900.
  - FO 65/315: Consuls at Odessa. 1845.
  - FO 65/827: Consul General at Odessa, Kertch, Nicolaiev. 1871.
  - FO65/980: Consul General at Odessa, Vice-Consuls at Sebastopol, Nicolaieff. 1877.
  - FO 65/1166: Consuls General at Odessa, Vice Consuls at Batoum, Kertch, Nicolaeff, Poti. 1883.
  - FO 65/1404: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Vice Consul at Nicolaieff. 1891.
  - FO 65/1497: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum,Taganrog, Vice Consuls at Sebastopol. 1895.
  - FO 65/1520: Consuls General at Odessa, Consuls at Batoum, Taganrog. 1896.
  - FO 65/1689: Consuls General at Odessa. 1904.
  - FO 93/81/41: Convention. Russia and Turkey. Black Sea.
  - FO 371/43397: Diplomatic appointments in Moscow. 1944.
  - FO 371/124331: Visit to Yugoslavia by units of Black Sea Fleet of Soviet Union. 1956.

- FO 418/17: Report by Colonel Herbert, Military Attaché at St. Petersburgh, on a Visit to the Caucasus and the Crimea.
- FO 608/196/1: British delegation, correspondence and papers relating to Russia (Political): Internal situation; Jews; Kouban; and Lithuania.
- FO 608/207: British delegation, correspondence and papers relating to Russia (Political): Ukraine and South Russia.
- FO 881/510: Russia & Turkey: Report. Frontiers of Russia and Turkey, and Georgia and Caucasus. (Dr. J. P. Riach and Capt. Stoddart).
- FO 881/1823: Russia: Memo. Black Sea. Prince Gortchakoff's Circular of Oct. 31, 1870, on alleged infractions of Treaty of 1856.
- FO 881/1845: Russia: Desps. Black Sea. Intention of Russia to declare herself released from obligations of Treaty of 1856.
- FO 881/3410: Turkey: Desp. Danger to British Interests in the East by Annexation of Armenia to Russia. Views of Russian Press as to Black Sea being made a Russian Lake, &c. (Mr. A. H. Layard), Dec. 16, 1877.
- FO 881/3551: Foreign Office: Confidential Print. Russia & Turkey: Corres. Turkish Blockade of Ports in Black Sea.
- FO 881/6205: Foreign Office: Confidential Print. Russia & Turkey: Memo. Defences of Bosphorus (and power of Russia to effect a coup de main. Russian Force in Black Sea, &c.).
- FO 881/6408: Russia & Turkey: Memo. Affairs of S.E. Europe. Dardanelles &c. Defence of Constantinople Russian Mediterranean Squadron.
- FO 881/6701: Abyssinia & General & Italy & Russia: Memo. and Desp. Russian Policy in Abyssinia and its possible effect on other questions affecting the Great Powers. Status quo in Mediterranean. Triple Alliance, &c.

- Records created and inherited by Government Communications Headquarters (GCHQ):
  - HW 1/81: Photo recce reports of Sevastopol and area east of Odessa. 1941.

- Maps and plans extracted to flat storage from records of various departments:
  - MFQ 1/463: Caucasus. (1) 5 views on 1 sheet: (i) 'A': fortress at Sukhumi; (ii) 'B': new earthwork east of Sukhumi; (iii) 'C': 'Fort Navaraginsky' at Sochi; (iv) 'Plan C': fort at Sochi; and (v) 'Plan D': fort at Lazarevskoye. (2) View and plan of 'E': Fort Veliamino.

- Maps and plans extracted to flat storage from records of the War Office:
  - MPH 1/427: Ukraine: Crimea: 'Map of Sebastopol and Surrounding Country. Shewing the Russian defences, positions of the Allied armies, and their trenches, together with the British military & naval burial grounds ...'. Also shows bays, soundings, rivers, railways. Reference table; table of

dates of principal events during war with Russia; table of distances; notes on electric telegraph, Balaklava railway and Sebastopol docks.

- Maps and plans extracted to extra large flat storage from records of the War Office:
  - MPHH 1/231: Russia (now Republic of Crimea, Ukraine). 'Seat of War in the Krimea ...': map showing hachures, roads, towns; disposition of forces around Sevastopol (Sebastopol). Reference table to English, French, Turkish and Russian camps and defence works.

- Maps and plans extracted to flat storage from records of departments not assigned an individual map extract prefix:
  - MPI 1/721/2: South-East Europe and South-West Asia. Map of the Ottoman Empire, the Black Sea and the frontiers of Russia and Persia (now Iran). Insets show Odessa (Odesa, now in Ukraine), Sebastopol (Sevastopol', now in Ukraine), Batum (Bat'umi, now in Georgia), the Dardanelles and the Bosporus. Reference table to places, roads, railways, the Austrian military frontier and Russian territorial acquisitions. 1853.

- Maps and plans extracted to flat storage from records of the Foreign Office:
  - MPK 1/197: Russia: Crimea (the area shown is now in Ukraine). 'Plan of the Heights and Bay of Alma from Spitfires Survey': disposition of forces on land and sea. 1854.

- Maps and plans extracted to extra large flat storage from records of the Foreign Office:
  - MPKK 1/15: Maps prepared for Lord Salisbury's Special Mission, 1876-1877.

- Records created or inherited by the Transport Ministries, and by related bodies, and by the London Passenger Transport Board:
  - MT 23/419: Russia. Proposed storage of coal at East Mediterranean ports to await opening of Dardanelles.

- Domestic Records of the Public Record Office, Gifts, Deposits, Notes and Transcripts:
  - PRO 30/22/84: Russia. Embassy at St. Petersburg. Private correspondence. Lord Napier, ambassador; Sir Andrew Buchanan, ambassador, and others, to Lord Russell, foreign secretary. 1863-1865.

- Records assembled by the State Paper Office, including papers of the Secretaries of State up to 1782:
  - SP 78/284: Secretaries of State: State Papers Foreign, France. 1772.

- SP 78/289: Secretaries of State: State Papers Foreign, France. 1773.
- SP 78/292: Secretaries of State: State Papers Foreign, France. 1774.
- SP 78/306: Secretaries of State: State Papers Foreign, France. 1778-1779.
- SP 91/19: Secretaries of State: State Papers Foreign, Russia. 1735-1736.

- Records created or inherited by the War Office, Armed Forces, Judge Advocate General, and related bodies:
  - WO 78/1028/1-2-4-9-10-11: maps, plans and sections of parts of European Russia relating to the Crimean War, including operations in the Baltic Sea. 1855-1863.
  - WO 78/1030: maps, plans and sections of parts of European Russia relating to the Crimean War, including operations in the Baltic Sea. 1854-1856.
  - WO 78/1031: maps and plans of places in European Russia relating to the Crimean War, including operations in the Baltic Sea. 1822-1856.

Archives russes:

Archives consultées en fonction des fonds numérisés disponibles.

- **Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ) :**

(Archives d'Etat russes de la Marine de guerre)

Fonds pour la période 1696-1917 :

- Ф.44 : заведующий морской частью в Севастополе (Chef de la zone maritime de Sébastopol), 1845-1885.
- Ф.45 : контрольная экспедиция черноморского флота. Севастополь (mission de contrôle de la flotte de la mer Noire), 1802-1827.
- Ф.59 : канцелярия вице-адмирала Ф.А.Клокачева (chancellerie du vice-amiral F. A. Klokatchev), ?-1783.
- Ф.61 : эскадра черноморского флота под командованием вице-адмирала П.В.Пустошкина (Escadre de la flotte de la mer Noire sous le commandement du vice-amiral P. V. Poustochkine), 1799-1807.
- Ф.84 : строительное управление морского министерства (Direction des constructions du Ministère de la Marine), 1827-1867 :
  - т.1 - 1827-1842 гг. (tome 1, 1827-1842)
  - т.2 - 1843-1859 гг. (tome 2, 1843-1859)
  - т.3 - 1860-1867 гг. (tome 3, 1860-1867)
- Ф.90 : Николаевский военно-морской порт (Port de guerre de Nikolaïev), 1862-1918.
- Ф.103 : канцелярия флотского начальника Черноморского флота. Николаев (chancellerie du chef de la flotte de la mer Noire), ?-1831.

- Ф.150 : комиссия по делам архипелагской флотилии в войну с Турцией (commission pour la flottille de l’Archipel lors de la guerre avec la Turquie), 1789-1791, 1794-1798.
- Ф.168 : командующий азовской флотилией и таганрогским портом (commandant de la flottille de l’Azov et du port de Taganrog), 1768-1816.
- Ф.188 : военно-походная канцелярия вице-адмирала А.В.Елманова по командованию эскадрой и флотом в Средиземном море (chancellerie opérationnelle du vice-amiral A. V. Elmanov, commandant de l’escadre et de la flotte en mer Méditerranée), 1769-1776.
- Ф.189 : военно-походная канцелярия командующего эскадрой в Средиземном море контр-адмирала Д.Эльфинстона (chancellerie opérationnelle du contre-amiral D. Elphinston, commandant de l’escadre en mer Méditerranée), 1769-1771.
- Ф.190 : военно-походная канцелярия адмирала Г.А.Спиридова по командованию эскадрой в Средиземном море (chancellerie opérationnelle de l’amiral G. A. Spiridov, commandant de l’escadre en mer Méditerranée), 1769-1774.
- Ф.192 : походная канцелярия адмирала Ф.Ф.Ушакова по командованию эскадрой в Средиземном море (chancellerie opérationnelle de l’amiral F. F. Ouchakov, commandant de l’escadre en mer Méditerranée), 1798-1800.
- Ф.193 : военно-походная канцелярия контр-адмирала А.С.Грейга по командованию отрядом судов в Средиземном море (chancellerie opérationnelle du contre-amiral A. S. Greig, commandant du détachement des navires en mer Méditerranée), 1804-1808.
- Ф.194: канцелярия командующего эскадрой в Средиземном море вице-адмирала Д.И.Сенявина (chancellerie opérationnelle du vice-amiral D. I. Seniavine, commandant de l’escadre en mer Méditerranée), 1805-1810.
- Ф.195 : канцелярия командующего отрядом судов в Средиземном море вице-адмирала П.И.Рикорда (chancellerie opérationnelle du vice-amiral P. I. Ricordi, commandant du détachement des navires en mer Méditerranée), 1828-1833.
- Ф.197 : канцелярия князя Г.А.Потемкина-Таврического по управлению черноморским флотом (chancellerie du prince G. A. Potemkine de Tauride, à la tête de la flotte de la mer Noire), 1778-1801.
- Ф.245 : Черноморское адмиралтейское правление, Херсон, Николаев (Direction de l’Amirauté de la mer Noire, Kherson, Nikolaïev), 1785-1798.
- Ф.246 : канцелярия командующего отрядом судов, находившихся в Корфу, контр-адмирала Ф.П.Лелли (chancellerie opérationnelle du contre-amiral F. P. Lelli, commandant du détachement des navires se trouvant à Corfou), 1794-1810.
- Ф.400 : канцелярия новохоперской верфи (chancellerie du chantier naval de Novokhopërsk), 1787.
- Ф.413 : судовые инвентари черноморского флота, коллекция (inventaire des navires de la flotte de la mer Noire, collection), 1903-1916.

- Ф.512 : Центральный комитет правления Русского Судостроительного Общества и общества Николаевских Заводов и Верфей (Comité central de direction de la Compagnie russe des constructions navales et de la Société des chantiers navals et des usines de Nikolaïev), 1912-1918.
- Ф.547 : Штаб командующего отдельным отрядом судов в Средиземном море контр-адмирала Л.К.Кологераса (Etat-major du contre-amiral L. K. Kologueras, commandement du détachement autonome des navires en mer Méditerranée), 1895-1896.
- Ф.609 : Штаб командующего флотом Черного моря (Etat-major du commandement de la flotte de la mer Noire), 1908-1917.
- Ф.624 : дивизион подводных лодок Черноморского флота (division des sous-marins de la flotte de la mer Noire), 1908-1914.
- Ф.657 : Штаб начальника отдельного отряда судов Черноморского флота (Etat-major du chef de détachement autonome des navires de la flotte de la mer Noire), 1913.
- Ф.696 : Штаб начальника дивизии линейных кораблей Черноморского флота (Etat-major du chef de la division des navires de ligne de la flotte de la mer Noire), 1914-?.
- Ф.898 : военно-морской агент в Турции (agent naval en Turquie), 1877, 1885-1914.
- Ф.920 : Севастопольский порт (Port de Sébastopol), 1783-1917.
- Ф.1054 : отряд судов абхазской экспедиции Черноморского флота (détachement des navires de la flotte de la mer Noire pour l'expédition d'Abkhazie), 1832-1854.
- Ф.1058 : строительная экспедиция при управлении Черноморского адмиралтейского департамента. Николаев (mission de construction sous la direction du département de l'Amirauté de la mer Noire), 1808-1814.
- Ф.1064 : Керченский порт Черноморского флота, Керчь (port de Kertch de la flotte de la mer Noire, Kertch), 1861-1868.
- Ф.1097 : Батумский порт (Port de Batoumi), 1879-1906.
- Ф.1271 : Штаб начальника бригады подводных лодок Черноморского флота (Etat-major du chef de la brigade des sous-marins de la flotte de la mer Noire), 1914-1917.

Черноморский флот
(Flotte de la mer Noire)

Административно-хозяйственное и материально-техническое обеспечение
(Dispositions administratives, économiques et logistiques)

- Базы военно-морские (Bases navales) :
  - Ф. р-1367 : Батумская военно-морская база, политсекретариат, Батуми (base navale de Batoumi, secrétariat politique), 1927-1926.

- Ф. р-2035 : Керченская военно-морская база Черноморского флота (base navale de la flotte de la mer Noire de Kertch), 1938-1940.
- Ф. р-1838 : Николаевская военно-морская база Черноморского флота (base navale de la flotte de la mer Noire de Nikolaïev), 1921, 1936-1940.
- Ф. р-1775 : Новороссийская военно-морская база Черноморского флота, Новороссийск (base navale de la flotte de la mer Noire de Novorossisk), 1924-1940.
- Ф. р-1852 : Одесская военно-морская база Черноморского флота (base navale de la flotte de la mer Noire d'Odessa), 1925-1941.
- Ф. р-513 : Потийская военно-морская база Черноморского флота, Поти (base navale de la flotte de la mer Noire de Poti), 1923-1941.
- Ф. р-2204 : Севастопольская военно-морская база Черноморского флота (base navale de la flotte de la mer Noire de Sébastopol), 1926-1928.

- Порты (Ports) :
  - Ф. р-85 : Новороссийский военно-морской порт, Новороссийск (port de guerre de Novorossisk), 1918-1940.
  - Ф. р-86 : Одесский военно-морской порт, Одесса (port de guerre d’Odessa), 1928-1932.
  - Ф. р-363 : Главный военный порт Черноморского флота, Севастополь (Port de guerre principal de la flotte de la mer Noire, Sébastopol), 1917-1940.
  - Ф. р-373 : Очаковский военно-морской порт Черноморского флота, Очаков (port de guerre d’Otchakov), 1919-1921.
  - Ф. р-403 : Николаевский военно-морской порт, Николаев (port de guerre de Nikolaïev), 1916-1940.
  - Ф. р-407 : Херсонский военно-морской порт морских сил Черного моря, Херсон (port de guerre de Kherson des forces navales de la mer Noire), 1920-1923.
  - Ф. р-434 : Батумский военно-морской порт, Батуми (port de guerre de Batoumi), 1917-1940.
  - Ф. р-524 : Феодосийский военно-морской порт, Феодосия (port de guerre de Théodosie), 1920-1928.
  - Ф. р-525 : Мариупольский военно-морской порт, Мариуполь (port de guerre de Marioupol), 1918-1921.
  - Ф. р-921 : Керченский военно-морской порт, Керчь (port de guerre de Kertch), 1920-1922.

- Штабы (Etat-major) :
  - Ф. р-839 : Штаб командира военных портов Черного моря (Etat-major du commandant des ports de guerre de la mer Noire), 1920-1926.

Береговая оборона и охрана водного района
(Défense côtière et protection des eaux territoriales)

- Крепости (Forteresse) :
  - Ф. р-452 : Севастопольская крепость, Севастополь, (Forteresse de Sébastopol), 1920-1925.

- Оборона артиллерийская (artillerie de défense):
  - Ф. р-461 : артиллерийская оборона кавказского сектора побережья Черного моря, Новороссийск (artillerie de défense du secteur côtier caucasien de la mer Noire), 1920-1923.

- Оборона береговая (défense des côtes):
  - Ф. р-904 : береговая оборона морских сил Черного моря (défense côtière des forces navales de la mer Noire), 1925-1932.

- Штабы (Etat-major) :
  - Ф. р-393 : Штаб начальника обороны Мариуполя, Мариуполь (Etat-major du chef de la défense de Marioupol), 1920.
  - Ф. р-813 : Штаб обороны Черноморкого побережья, Одесса (Etat-major du chef de la défense des côtes de la mer Noire), 1919-1920.
  - Ф. р-2114 : Штаб обороны южного Черноморского сектора (Etat-major du chef de la défense du secteur Sud de la mer Noire), 1921.

- Охрана (Protection) :
  - Ф. р-1823 : охрана водного района Черноморского флота (protection des approches maritimes de la flotte de la mer Noire), 1930-1941.

Кораблестроение и судоремонт
(Constructions navales et réparation des navires)

- Кораблестроение и судоремонт (constructions navales et réparation des navires):
  - Ф. р-658 : наблюдательная комиссия по ремонту боевых судов при управлении главного Черноморского порта, Севастополь (commission d'observation des réparations des navires de guerre sous la direction du principal port d'attache de la flotte de la mer Noire, Sébastopol), 1921-1922.

Строительные, инженерные и проектные учреждения и организации
(Constructions, institutions et organisation d'ingénierie et de conceptions)

- Заводы (usines) :
  - Ф. р-1861 : завод Н°13 Черноморского флота (usine n° 13 de la flotte de la mer Noire), 1936-1940.

Управление
(Direction)

- Командование флота (commandement de la flotte) :
  - Ф. р-141 : командующий морскими и речными силами юго-западного фронта, Николаев (commandant des forces maritimes et fluviales du front sud-ouest, Nikolaïev), 1920.
  - Ф. р-287 : командующий красным Черноморским флотом, Севастополь (commandant de la Flotte rouge de la mer Noire, Sébastopol), 1919.

- Штабы (Etat-major) :
  - Ф. р-397 : Штаб Черноморского флота, Севастополь (Etat-major de la flotte de la mer Noire, Sébastopol), 1917-1941.

Archives suédoises :

- **Archives nationales, Stockholm (Riksarkivet) :**

  - Correspondance des consuls suédois en France, « Diplomatica Gallica », SE/RA/2105 :
    - Volume 508 : 1734-1763, Jean Butini.
    - Volume 509 : 1763-1771, Henri-Jacques Fölsch.
    - Volume 510 : 1772-1780, Henri-Jacques Fölsch.
    - Volume 511 : 1780-1786, François-Philippe Fölsch.
    - Volume 512 : 1787-1796, François-Philippe Fölsch.

2) Ouvrages à valeur de source :

- Jean-Denis Barbié du Bocage, baron Antoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation de la Mer-Noire, ou Voyage et entreprises pour établir des rapports commerciaux et maritimes entre les ports de la Mer-Noire et ceux de la Méditerranée : ouvrage enrichi d'une carte où se trouvent tracés, 1°. la navigation intérieure d'une grande partie de la* Russie européenne et celle de l'ancienne Pologne ; 2°. le tableau de l'Europe, servant à indiquer les routes que suit le commerce de Russie

par la mer Baltique et la Mer-Noire pour les ports de la Méditerranée ; 3°. le plan des cataractes du Niéper, Paris, Arthus Bertrand, 1820, 394 pages.

- Amable Guillaume Prosper Brugière, baron de Barante, *Notes sur la Russie, 1835-1840*, revues et mises en ordre par Monsieur le Baron de Nervo, son gendre, Michel Lévy, Paris, 1875, 467 pages ; [Cote : NUMM-84386], Gallica
- Gabriel Castelnau-Châlons (marquis de Castelnau), *Essai sur l'histoire ancienne et moderne de la nouvelle Russie*, tome 3, seconde édition, Paris, Rey et Gravier libraires, 1827, 354 pages.
- Edward Daniel Clarke, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, Volume 1, Paris, Buisson, 1813, 529 pages.
- Samuel Collins, *The Present State of Russia. In a Letter to a Friend at London. Written by an Eminent Person Residing at the Great Czars Court at Mosco for the Space of Nine Years*, Londres, 1671, Columbus (Ohio), publié par Marshall T. Poe, 1999.
- Ebenezer Henderson, *Biblical Researches and Travels in Russia: Including a Tour in the Crimea, and the Passage of the Caucasus: with Observations on the State of the Rabbinical and Karaite Jews, and the Mohammedan and Pagan Tribes, Inhabiting the Southern Provinces of the Russian Empire*, London, James Nisbet, 538 pages.
- Пётр Николаевич Краснов, *Казаки в Абиссинии. Дневник Начальника конвоя Российской Императорской Миссии в Абиссинии, в 1897--98 году*, 1898.
- Ф. Криндач, *Русский кавалерист в Абиссинии*, Санкт-Петербург, 1897, 104 с (F. Krindatch, *Un cavalier russe en Abyssinie*, Saint-Pétersbourg, 1897, 104 pages).
- Charles-Louis Lesur, *Des progrès de la puissance russe, depuis son origine jusqu'au commencement du XIXe siècle*, 2e édition, Fantin, Paris, 1812, 529 pages ; [Cote : NUMM-84418], Gallica
- Jacques Margeret, *Estat de l'Empire de Russie et Grande Duché de Moscovie*, Paris, 1607, rééd. publiée chez L. Potier, Paris, 1855, 113 pages ; [Cote : NUMM-53164], Gallica.
- Edward Morton, *Travels in Russia, and a residence at St. Petersburg and Odessa, in the years 1827-1829; intended to give some account of Russia as it is, and not as it is represented to be*, London, A. &R. Spottiswoode (éd.), 1830, 486 pages.
- Charles-Claude de Peyssonnel, *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, Paris, Cuchet Libraire, 1787, 340 pages.
- Jean de Reuilly, *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire, pendant l'année 1803*, Paris, chez Bossange, Masson et Besson, 1806, 303 pages.
- Louis-Victor-Léon de Rochechouart (comte de), *Souvenirs sur la Révolution et l'Empire*, 2e édition, Paris, Plon, 1892, 542 pages.
- Antoine-Ignace Anthoine de Saint-Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer Noire*, Paris, chez H. Agasse, 1805, 300 pages.
- Jean de la Tynna, *Almanach du commerce de Paris, des départements de l'empire français et des principales villes du monde*, Paris, Jean de la Tynna (éditeur), 1811, 1 022 pages.

3) Textes officiels:

- Européens :

  - Commission Union européenne-Russie, « Document de stratégie 2007-2013 ».
  - Conseil de l'Europe, Assemblée parlementaire, « Stratégies en Méditerranée », Strasbourg, Editions du Conseil de l'Europe, 1995, 108 pages.
  - Conseil de l'union européenne, « Déclaration commune adoptée lors du sommet du Partenariat oriental », Prague, 7 mai 2009.
  - Commission des Communautés européennes, « Politique européenne de voisinage, Document d'orientation », Bruxelles, 12 mai 2004.
  - Laure DELCOUR, Panagiota MANOLI, "The EU's Black Sea Synergy: Results and Possible Ways Forwards", Brussels, Directorate General for External Policies, Policy Department, September 2010, 24 pages.
  - Arnaud DUBIEN, Jordi VAQUIER i FANES, "Security and Energy Security in the Black Sea Region", Brussels, Directorate General for External Policies, Policy Department, September 2010, 22 pages.
  - « Une Europe sûre dans un monde meilleur », Bruxelles, Stratégie européenne de sécurité, 12 décembre 2003.

- Français :

  - Conseil économique et social, « Avis et rapports du Conseil économique et social sur les relations entre l'Union européenne et la Fédération de Russie », Paris, juillet 2004.
  - Commission des Affaires étrangères, « Rapport d'information n° 1989 déposé par la Commission des Affaires Etrangères sur les relations entre l'Union européenne et la Russie », Paris, Assemblée nationale, 14 décembre 2004.

- Russes :

  - « Военная доктрина Российской Федерации » (« Doctrine de guerre de la Fédération de Russie »), Moscou, 5 février 2010.
  - Conseil de sécurité de la fédération de Russie, « Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года » (« Stratégie de défense nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 »), Moscou, 13 mars 2009.
  - Discours de Vladimir Poutine prononcé le 10 février 2007 à la Conférence de Munich sur la sécurité.

- « Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года » (« Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 »), Moscou, 2001.
- « Manifeste de l'union de la Crimée à la Russie », 8 avril 1783, collection complète des lois de l'empire de Russie, Tome XXI, n° 15.708

- Internationaux :

  - *Convention de Montreux*, Montreux, 20 juillet 1936
  - *Traité de Paris*, Paris, 30 mars 1856
  - *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (Convention de Montego Bay), 10 décembre 1982

Bibliographie

1) Outils :

- Jean-Pierre BOIS, *De la paix des rois à l'ordre des empereurs, 1714-1815, Nouvelle histoire des relations internationales*, Paris, Seuil, coll. « Point histoire », t.3, 2003, 501 pages
- Jean CARPENTIER et François LEBRUN (dir.), *Histoire de la Méditerranée*, Seuil, 2001, 619 pages.
- Werner HILGEMANN, Hermann KINDER, *Atlas Historique*, Paris, Perrin, 2004, 670 pages.
- Jacques LEVY et Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1032 pages.
- Pierre SERRYN, René BLASSELLE, *Atlas géographique et historique*, Paris, Bordas, 1993, 204 pages.
- Bruno TERTRAIS (dir.), *Atlas militaire et stratégique. Menaces, conflits et forces armées dans le monde*, Paris, Autrement, coll. « Atlas/Monde », 2008, 79 pages.
- О. П. ТКАЧ (dir.), *Большая Школьная Энциклопедия История России, 18-19 вв*, Москва, ОЛМА-ПРЕСС, 2002, 737 с (O. P. Tkatch, *Grande encyclopédie scolaire de l'histoire russe, XVIIIe-XIXe siècle*, Moscou, Olma-Presse, 2002, 737 pages).

2) Comptes-rendus :

- Alain MARZONA, « Napoléon III et l'Europe, 1856 : le Congrès de Paris », *Revue historique des armées*, vol. 247, 2007.
- Alain RUGGIERO, « Patrick Louvier- La puissance navale et militaire britannique en Méditerranée, 1840-1871 », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 78, 2009.
- Eric SCHNAKENBOURG, « Ferenc Tóth - La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 78, 2009.

3) Actes de colloques et séminaires :

- Moncef BEN ABDELLAH, Michel CAILLOUET, Alain DUMORT (dir.), « Energie et Méditerranée : instruments d'analyse et perspectives énergétiques dans la bassin méditerranéen à l'horizon 2010-2025 », séminaire organisé par la *Commission des Communautés européennes* avec la collaboration de *l'Agence tunisienne de maîtrise de l'énergie*, Tunis, octobre 1988, Paris, Publisud, 1990, 335 pages.
- « La Perestroïka en Méditerranée ?», Actes du Colloque international organisé à Nice et Toulon, 24 au 28 avril 1989, par *l'Observatoire Stratégique Méditerranéen* et

l'Institut Européen des Hautes Etudes Internationales de Nice, Paris, L'Europe en formation, Observatoire stratégique méditerranéen n° 4, 1989, 159 pages.

- « Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce, 1789-1830 », *IIIe Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine*, Toulon, 14, 15, 16 novembre 1990, Vincennes, Service historique de la Marine, 1992, 330 pages.
- Pierre LEVEQUE, Otar LORDKIPANIDZE, *Sur les traces des Argonautes*, Presses universitaires de Franche-Comté, Université de Franche-Comté, actes du 6e symposium de Vani, 1996.
- « Les constantes géostratégiques tirées des grands conflits en Méditerranée », Toulon, 25 et 26 avril 1996, *Groupe des écoles du commissariat de la marine* et *Fondation méditerranéenne d'études stratégiques*, Paris, Publisud, 1997, 231 pages.
- Isaline GENTON, «Russie / Ukraine: la controverse impossible du discours identitaire», conférence présentée en octobre 1997 à la section de russe de l'Université de Lausanne, Lausanne.
- Brigitte VASSORT-ROUSSET, "The US Silk Road Strategy : American Geostrategy for Central Asia", 4e *Congrès Pan-européen de relations internationales de l'ECPR*, 8-10 septembre 2001. Communication présentée dans le cadre de l'atelier « La guerre après la bipolarité : une ère post-nucléaire ? ».
- « La nouvelle donne géopolitique et géostratégique en Méditerranée », compte rendu d'un débat organisé lors des Deuxième Rencontres de la Durance, 1er mars 2002.
- Pierre PASCALON (dir.), « La politique de sécurité autour de la Méditerranée, lac de paix », actes eu colloque, Paris, 15 décembre 2004, organisé par le *Club Participation et progrès*, Paris, L'Harmattan, coll. Défense, 2005, 442 pages.
- Gelina HARLAFTIS, "Maritime Transport Systems in South-eastern Europe in the Nineteenth Century", *The Economic Development of South-eastern Europe in the 19th century*, Corfu, Greece, June 9-10, 2006.
- Dominique BENDO-SOUPOU (dir.), « La Méditerranée après la crise du système bipolaire : la mer qui nous divise et nous unit », *IIIe Session du Colloque inter-méditerranéen*, Université de Salerne, novembre 2004, Paris, L'Harmattan, 2007, 350 pages.
- "The Black Sea Between the EU and Russia: Security, Energy, Democracy", *134e Table ronde de Bergedorf*, 23-25 juin 2006, Odessa (Ukraine), Hambourg, Körber-Stiftung, 2007, 141 pages.
- Grand séminaire de géopolitique de l'Ecole Normale Supérieure, « La géopolitique des crises à impact mondial », sous la direction de Franck DEBIE et Michel FOUCHER, 10 octobre 2007.
- « Le Congrès de Paris, 1856 : un événement fondateur », colloque international organisé par le Ministère des affaires étrangères et européennes, l'Université Paris IV et l'Association des amis de Napoléon III, Paris, Musée d'Orsay, 24-25 mars 2006, Bruxelles, 2009, 225 pages.
- « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours », Paris, MESHS Lille, IRHS Lille 3, SHD, Center for European

Security Université de Salford (Manchester), CESM, 16-18 mars 2011, Ecole militaire (Paris CESM) – Château de Vincennes (SHD).

- « Военная реформа: на пути к новому облику российской армии » (« La réforme militaire : sur la voie d'une nouvelle image de l'armée russe »), publication du Club de Valdaï, Moscou, juillet 2012, 38 pages.

4) <u>Ouvrages et travaux spécialisés :</u>

- **Sur la Russie et l'URSS:**

  - Лев Александрович БЕЗЫМЕНСКИЙ, *Гитлер и Сталин перед схваткой*, Москва, Вече, 2000, 512 с (Léon Alexandrovitch Bezimensky, *Hitler et Staline avant le combat*, Moscou, Vetche, 2000, 512 pages).
  - Yves BOYER, Isabelle FACON (dir.), *La politique de la sécurité de la Russie. Entre continuité et rupture*, Paris, Ellipses, 2000, 250 pages.
  - Robert BURL BRANNON, *Russian civil-military relations*, Burlington, Ashgate Publications, 2009, 335 pages.
  - Jane BURBANK, David L. RANSELS (ed.), *Imperial Russia: New Histories for the Empire*, Bloomington, Indiana University Press, 1998, 359 pages.
  - Michel CADOT, Jean-Louis VANREGEMORTER, « Le commerce extérieur de la Russie en 1784, d'après le journal de voyage de Baert du Hollant », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 10, n° 3-4, Juillet-Décembre 1969, pp. 371-391.
  - Hélène Carrère d'ENCAUSSE, *Victorieuse Russie*, Paris, Lgf, Livre de Poche, 1994, 381 pages
  - Hélène CARRERE d'ENCAUSSE, *La Russie inachevée*, Paris Fayard, 2000, 360 pages.
  - Hélène CARRÈRE D'ENCAUSSE, *L'Empire d'Eurasie. Une histoire de l'Empire russe de 1552 à nos jours*, Paris, Fayard, 2005, 503 pages.
  - Hélène CARRERE d'ENCAUSSE, *La Russie entre deux mondes*, Paris, Fayard, 2010, 327 pages.
  - Hervé COUTAU-BEGARIE, « La Russie et la mer. Sur un « déterminisme » géopolitique », *Hérodote*, n° 47, 4e trimestre 1987, pages 85-93.
  - Laure DELCOUR, « La crise économique, quel impact en Russie », *Actualités de la Russie et de la CEI*, n° 13, février 2009.
  - Catherine DURANDIN, *Que veut la Russie ?*, Paris, François Bourin Editeur, 2010, 180 pages.
  - Denis ECKERT, *Le monde russe*, Paris, Hachette Supérieur, coll. « Carré Géographie », 2e édition revue et augmentée, 2007, 254 pages.
  - Isabelle FACON, « Pesanteurs de la politique extérieure russe : les contraintes d'une quête de singularité », *Le Journal de la Paix*, « La Russie, quinze ans après l'URSS », n° 491, février 2006, pp. 11-17.

- Isabelle FACON, *Russie. Les chemins de la puissance*, Perpignan, Artège, coll. « Initiation à la géopolitique », 2010, 191 pages.
- Gregory FREEZE (ed.), *Russia: A History,* Oxford, Oxford University Press, 1997, 478 pages.
- Keir GILES, "Russia National Commands", *Russian Series*, 06/19, Conflict Studies Research Center, Avril 2006, 19 pages.
- Cyrille GLOAGUEN, « Le complexe militaro-industriel russe. Entre survie, reconversion et mondialisation », *Le Courrier des Pays de l'Est*, 2/2003, n° 1032, pp. 4-17.
- Thomas GOMART, « Quelle influence russe dans l'espace post-soviétique ? », *Le courrier des pays de l'Est*, n° 1055, mai-juin 2006, pp. 4-13.
- Tatiana GONTCHAROVA, *La Russie vue par les diplomates français (1814-1848)*, Lille, ANRT, 2007, 1397 pages.
- Herbert KAPLAN, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphie, American Philosophical Society Independence Square, 1995, 313 pages.
- Janet M. HARTLEY, *Russia, 1762-1825: Military Power, the State, and the People*, New-York, Praeger, 2008, 332 pages.
- Michel HELLER, *Histoire de la Russie et de son Empire*, Paris, Plon, 1997, 986 pages.
- Akhmed Akhmedovich ISKENDEROV, Donald J. RALEIGH, *The Emperors and Empresses of Russia: Rediscovering the Romanovs*, Armonk, M.E. Sharpe, 1996, 414 pages.
- David R. JONES (ed.), *The Military Encyclopedia of Russia and Eurasia*, Gulf Breeze, Academic International Press, 1998, 241 pages.
- Arcadius KAHAN, *The Plow, the Hammer and the Knout : an Economic History of Eighteenth -Century Russia*, Chicago, Chicago University Press, 1985.
- Robert Joseph KERNER, *The Urge to the Sea: the Course of Russian History*, 2 volumes, Berkeley, California University Press, 1946.
- Вячеслав Анатольевич КРАСИКОВ, *Неизвестная война Петра Великого*, Санкт-Петербург, Нева, 2005, 480 с (Viatcheslav Anatolevitch Krassikov, *La guerre inconnue de Pierre le Grand*, Saint-Pétersbourg, Neva, 2005, 480 pages).
- Alexandre V. KURGATNIKOV, *Russkaïa Starina* (*La Russie ancienne*) Moscou, Kultura, 1996, 379 pages.
- Marlène LARUELLE, *La quête d'une identité impériale : le néo-eurasisme dans la Russie contemporaine*, Paris, Petra, 2007, 314 pages.
- Marlène LARUELLE, *Le nouveau nationalisme russe. Des repères pour comprendre*, Paris, L'Œuvre, 2010, 373 pages.
- Anatole LEROY-BEAULIEU, *L'empire des tsars et les russes*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1991, 1392 pages.

- Francine-Dominique LIECHTENHAN, *En Russie au temps d'Elisabeth. Mémoire sur la Russie en 1759 par le chevalier d'Eon*, Paris, L'Inventaire, 2006.
- Isabel de MADARIAGA, *La Russie au temps de la Grande Catherine*, Paris, Fayard, 1987.
- Roger McDERMOTT, « Les forces armées russes : le pouvoir de l'illusion », *Russie.Nei.Vision*, n° 37, mars 2009, 24 pages.
- Marie MENDRAS (dir.), *Comment fonctionne la Russie ? Le politique, le bureaucrate et l'oligarque*, Paris, CERI, Autrement, 2003, 124 pages.
- Steven E. MILLER, Dmitri V. TRENIN, *The Russian Military: Power and Policy*, Cambridge, MIT Press, American Academy Studies in Global Security, 2004, 241 pages.
- Georges NIVAT, *Les sites de la mémoire russe*, tome 1 : *géographie de la mémoire russe*, Paris, Fayard, 2007, 856 pages.
- Thomas C. OWEN, *Dilemmas of Russian Capitalism. Fedor Chizhov and Corporate Enterprise in the Railroad Age*, Cambridge, Harvard University Press, 2005, 275 pages.
- Roger PORTAL, *Pierre le Grand*, Paris, Complexe, coll. « Historiques », n° 65, 1990, 308 pages.
- Jean-Pierre POUSSOU, Anne MEZIN, Yves PERRET-GENTIL, *L'influence française en Russie au XVIIIe siècle*, Paris, Institut d'études slaves, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2004, 736 pages.
- Simon SEBAG MONTEFIORE, *Prince of Princes: the Life of Potemkin*, London, Weidenfeld & Nicolson, 2000.
- Jean RADVANYI, Gérard WILD, *La Russie entre deux mondes*, Paris, La documentation française, dossier n° 8045, 2005, 63 pages.
- Marc RAEFF, « Un empire comme les autres ? », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 30, n° 3-4, Juillet-Décembre 1989, Hommage à Alexandre Bennigsen, pp. 321-327.
- Jean-Robert RAVIOT, *Qui dirige la Russie ?*, Paris, Lignes de repères, 2007, 160 pages.
- Jean-Robert RAVIOT, « Anatomie du patriotisme russe contemporain », *Le nationalisme russe dans les scènes sociales*, Almanach de la recherche franco-russe, 1/2007, 20 pages.
- Marie-Pierre REY, *De la Russie à l'Union soviétique : la construction de l'Empire, 1462-1953*, Paris, Hachette, coll. « Carré Histoire », 1994, 253 pages.
- Nicholas V. RIASANOVSKY, *Histoire de la Russie, des origines à 1996*, Paris, Robert Laffont, 1996, 872 pages.
- Didier ROCH, « Les mutations de l'armée russe: 1991-2005 », *Cahier de la recherche doctrinale*, Centre de Doctrine d'Emploi des Forces, Division Recherche et Retour d'Expérience, 2005, 70 pages.

- Jacques SAPIR, *Le chaos russe ; désordres économiques, conflits politiques, décomposition militaire*, Paris, La Découverte, 1996, 323 pages.
- Georges SOKOLOFF, *La démesure russe. Mille ans d'histoire*, Paris, Fayard, 2009, 374 pages.
- Евгений Викторович ТАРЛЕ, *Северная война и шведское нашествие на Россию,* Москва, Издательство Академии Наук СССР, 1959, 548 страницы (Evgueni Victorovitch Tarle, *La guerre du Nord et l'invasion suédoise en Russie*, Moscou, Editions de l'Académie des sciences de l'URSS, 1959, 548 pages).
- François THUAL, *Le douaire de Byzance. Territoires et identités de l'orthodoxie*, Paris, Ellipses, coll. « L'Orient politique », 1998, 128 pages.
- Henri TROYAT, *Pierre le Grand*, Paris, Flammarion, 2000, 376 pages.
- Jean-Louis VAN REGEMORTER, Michel CADOT, *Le commerce extérieur de la Russie en 1784, d'après le journal de voyage de Baert du Hollant*, « Cahiers du monde russe et soviétique », vol. 10, n °3-4, Juillet-Décembre 1969, pp. 371-391.
- Alexandre VERKHOVSKI, « Religion et « idée nationale » dans la Russie de Poutine », *Les Cahiers Russie*, n° 3, 2006, 19 pages.
- Alexandre VERKHOVSKI, « Russie contemporaine : des nationalismes en évolution », *Outre-Terre*, n° 19, 2007/2, 342 pages.
- Dmitri VOLKOGONOV, *Autopsy for an Empire. The Seven Leaders who Built the Soviet Regime*, New-York, Free Press, 1999 (reéd.), 572 pages.
- Nicolas WERTH, *Histoire de l'Union soviétique. De l'Empire russe à la Communauté des États indépendants, 1900-1991*, Thémis Histoire, PUF, Paris, 6e édition mise à jour, 2008, 588 pages.

- **Sur la représentation de la Russie :**

- Charles CORBET, *A l'ère des nationalismes : l'opinion française face à l'inconnue russe (1799-1894)*, Paris, Etrangère, 1967, 489 pages.
- Igor DELANOE, *La représentation de la Russie dans les récits de voyage occidentaux (XVIe-XIXe siècle)*, Mémoire de Master 2, Université de Nice-Sophia Antipolis, 2008, 131 pages.
- Francine-Dominique LIECHTENHAN, *Les trois christianismes et la Russie. Les voyageurs occidentaux face à l'Eglise orthodoxe russe. XVe-XVIIIe siècle*, Paris, CNRS éditions, 2002, 208 pages.
- Michel MERVAUD, Jean Claude ROBERTI, *Une infinie brutalité. L'image de la Russie dans la France des XVIe et XVIIe siècles*, Paris, IMESCO, coll. « Cultures et sociétés de l'Est », t. 15, 171 pages.
- Stéphane MUND, *Orbis Russiarum. Genèse et développement de la représentation du monde « russe » en Occident à la Renaissance*, Genève, Droz (THR n° 382), 2003, 598 pages.

- **Sur le bassin de la mer Noire :**

  - Terry ADAMS, Michael EMERSON, Laurence MEE, *Europe's Black Sea Dimension*, Bruxelles, Center for European Policy Studies, 2002, 138 pages.
  - Near ASCHERSON, *The Black Sea*, New-York, Hill & Wang, 1995, 306 pages.
  - Ronald ASMUS, Konstantin DIMITROV, Joerg FORBRIG (dir.), *A New Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region*, Washington DC, The German Marshall Fund for the United States, 2004.
  - Jean-Baptiste AVRILLER, *La géopolitique du Caucase*, Paris, FRS, 1999, 50 pages.
  - Marcel BAZIN, Jean-François PEROUSE, « Dardanelles et Bosphore. Les détroits turcs aujourd'hui », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 48, n° 135, décembre 2004, pp. 311-334.
  - Georges BERGHEAN, « Après le conflit géorgien : une indispensable coopération entre la Russie et l'Occident », *Note d'analyse du Grip*, 29 septembre 2008, 5 pages.
  - Tolga BILENER, « Les Détroits, atout stratégique majeur de la Turquie », *Annuaire français des relations internationales*, vol. VIII, mars 2008, pp. 740-756.
  - Stephen J. BLANK, "Security in and Around the Black Sea: a Virtuous Circle Now Possible?", *Mediterranean Quarterly*, vol. 16, n° 3, Summer 2005, pp. 44-66
  - Baptiste CHATRE, Stéphane DELORY (dir.), *Conflits et sécurité dans l'espace de la mer Noire : l'Union européenne, les riverains et les autres*, Paris, Editions Panthéon Assas, 2009, 563 pages.
  - Célia CHAUFFOUR (dir.), « Sur les rives de la mer Noire », *Regard sur l'Est*, n° 33, avril-juin 2003.
  - Doru COJOCARU, *Géopolitique de la mer Noire : éléments d'approche*, Paris, L'Harmattan, coll. « Diplomatie et Stratégie », 2007, 294 pages.
  - Svante CORNELL, Anna JONSSON, Niklas NILSSON, Per HAGGSTROM, *The Wider Black Sea Region: An Emerging Hub in European Security*, Uppsala, Johns Hopkins University, Uppsala University, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program , 2006, 117 pages.
  - Dilek DESAIVE, « Le khanat de Crimée dans les Archives ottomanes », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 13, pp. 560-583.
  - Bernard DOUMERC, « Les Vénitiens à La Tana (Azov) au XVe siècle », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 28, n° 1, janvier-mars 1987, pp. 5-19.
  - Volodymyr DUBOVYK, "NATO's Role in the Wider Black Sea Area", *PONARS Eurasia Policy Memo*, n° 11, August 2008, 4 pages.

- Sandrine ESPINET, *La mer Noire après la dissolution de l'URSS : espace d'enjeux et de coopération*, Mémoire de DEA, Aix-Marseille 3, 1995, 109 pages.
- Michael C. EVANS, "Caucasus and Black Sea: a Strategic Challenge for Europe", *Rusi Journal*, vol. 145, n° 2, April 2000, pp. 55-60.
- Jean-Marie GAUTHEY, « La coopération internationale sur le Danube : Géopolitique de l'intégration du fleuve au continent européen », *Balkanologie*, vol. X, n° 1-2, mai 2008.
- Vladimir GOUDAKOV, *Caucasiens, cosaques et empires : les relations interculturelles*, Paris, L'Harmattan, coll. « Voix du Caucase », 2009, 186 pages.
- Daniel HAMILTON, Gerhard MANGOTT (éd.), *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*, Washington, Center of Transatlantic Relations, 2008, 342 pages.
- Gelina HARLAFTIS, *A History of Greek-owned Shipping. The making of an International Tramp Fleet. 1830 to the Present Day*, New-York, Routledge, 1996, 439 pages.
- Annie JAFALIAN, « La mer Noire : un centre de gravité stratégique », *Questions internationales*, n° 14, juillet-août 2005, pp. 62-63.
- Charles KING, *The Black Sea: a History*, Oxford University Press, 2004.
- Ivanna KLYMPUSH-TSINTADZE, Oleksandr PAVLIUK (dir.), *The Black Sea Region: Cooperation and Security Building*, Armonk, East-West Institute, 2004.
- Nadiya KRAVETS, *Domestic sources of Ukraine's foreign policy: examining key cases of policy towards Russia, 1991-2009*, PhD, University of Oxford, 2012.
- Sena LATIF, *Les mécanismes de coopération dans la région de la mer Noire après le démembrement de l'URSS*, Mémoire de DEA, Paris 2, 1995, 61 pages.
- Luc MAMPAEY, « Les pyromanes du Caucase : les complicités du réarmement de la Géorgie », *Note d'analyse du Grip*, 26 septembre 2008, 8 pages.
- George MAMOULIA, « Les crises turques et iraniennes, 1945-1947 : l'apport des archives caucasiennes », *Cahiers du Monde Russe*, 45/1-2, janvier-juin 2004, pp. 267-292.
- Tatiana NOSENKO, "The Emerging Security Environment in the Black Sea Region", *Mediterranean Quarterly*, vol. 4, n° 4, fall 1993, pp. 48-59.
- Marie NYSTAZOPOULOU-PELEKIDOU, « L'administration locale de Cherson à l'époque byzantine (IVe-XIIe s.) », dans Hélène Ahrweiler, Michel Balard (dir.), *Eupsychia : mélanges offerts à Hélène Ahrweiler*, Centre de Recherches d'Histoire et de Civilisation Byzantines, Byzantina Sorbonensia 16, 1998, vol. 2, 701 pages, pp. 567-579.
- Jean-Louis VAN REGEMORTER, « Le mythe génois en mer Noire : la France, la Russie et le commerce d'Asie par la route de Géorgie (1821-1881) »,

Annales. Économies, Sociétés, Civilisation, 19e année, n° 3, 1964, pp. 492-521.
- Jan REYCHMAN, « Le commerce polonais en mer Noire au XVIIIe siècle par le port de Kherson », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 7, n° 2, avril-juin 1966, pp. 234-248.
- J. W. ROLPH, "Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How Innocent Must Innocent Passage Be", *Military Law Review*, n° 135, 1992.
- Eric SCHNAKENBOURG, « Genèse d'un nouveau commerce : la France et l'ouverture du marché russe par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIIIe siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 83, décembre 2011, pp. 309-325.
- Oleg SEREBRIAN, *Autour de la mer Noire, géopolitique de l'espace pontique*, Perpignan, Artège, coll. « Initiation à la géopolitique », 2011, 264 pages.
- Ioulia SHUKAN, « Ukraine : les principaux enjeux de la vie politique depuis la Révolution orange », *Les Études du CERI*, n° 134, avril 2007, 42 pages.
- Elisabeth SIECA-KOZLOWSKI, Alexandre TOUMARKINE, *Géopolitique de la mer Noire, Turquie et pays de l'ex-URSS*, Paris, Karthala, 2003, 220 pages.
- Dimitrios TRIANTAPHYLLOU (éd.), *The Security Context in Black Sea Region*, New-York, Routledge, 2009, 184 pages.
- Yanis VALINAKIS, « La région de la mer Noire : défis et opportunités pour l'Europe », *Cahiers de Chaillot*, n° 36, juillet1999.
- Pierre VERLUISE, « Géopolitique de la mer Noire : enjeux et perspectives », *Défense nationale et sécurité collective*, n° 8/9, août-septembre 2008, pp. 39-42.

- **Sur la Russie dans le bassin de la mer Noire :**

- Emmanuelle ARMANDON, *La Crimée, entre Russie et Ukraine : un conflit qui n'a pas eu lieu (1991-2008)*, I.E.P. de Paris, ANRT, 2009, 635 pages.
- Emmanuelle ARMANDON, « La Crimée ou la difficile acceptation par la Russie des frontières héritées de l'ex-URSS », Paris, CERI, Sciences-po, septembre 2009, 6 pages.
- Viatcheslav AVIOUTSKI, *Géopolitique du Caucase*, Paris, Armand Colin, 2005, 287 pages.
- Stephen J. BLANK, "Russia and the Black Sea's Frozen Conflicts in Strategic Perspective", *Mediterranean Quarterly*, vol. 19, n° 3, summer 2008, pp. 23-54.
- Yann BREAULT, Jacques LEVESQUE, Pierre JOLICOEUR, *La Russie et son ex-empire, reconfiguration géopolitique de l'ancien espace soviétique*, Paris, Presse de sciences po, 2003, 347 pages.
- Annie DAUBENTON, « Les rapports russo-ukrainiens : empire ou démocratie ? », *Politique étrangère*, n° 3, 2002, pp. 765-782.
- Laure DELCOUR, « Après le conflit ossète, une nouvelle donne stratégique ? », *Actualité de la Russie et de la CEI*, n° 10, septembre 2008, 6 pages.

- André DUMOULIN, « Le contentieux entre la Russie et l'Ukraine à propos de la flotte de la mer Noire », Paris, *Relations internationales et stratégiques*, n° 16, hiver 1994, pp. 17-30.
- Michel FOUCHER, *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 2007, 248 pages.
- Moshe GAMMER, *Muslim Resistance to the Tsar: Shamil and the Conquest of Chechnya and Dagestan*, London, Franck Cass, 1994, 452 pages.
- Cyrille GLOAGUEN, « L'Ukraine entre Est et Ouest. Les limites de grilles de lecture héritées de la guerre froide », *Hérodote*, Paris, La Découverte, n° 118, 3e trimestre 2005, 224 pages, pp. 107-146.
- Hélène HAMANT, « La ratification du Traité d'amitié, de coopération et de partenariat russo-ukrainien », *Actualité et Droit International*, avril 1999.
- Nicolaï KOVALSKY, "Russia and the Black Sea Region", *International Affairs*, n° 10, October 1994, pp. 112-119.
- Ю́рий Семёнович КРЮЧКОВ, *Архитектура Старого Николаева*, Николаев, Возможности Киммерии, 2008, 240 с., 455 илл (Youri Semionovitch Krioutchkov, *L'architecture du vieux Nikolaïev*, Nikolaïev, 2008, 240 pages, 455 illustrations).
- John LE DONNE, "Geopolitics, Logistics and Grain: Russia's Ambitions in the Black Sea Basin, 1737-1834", *The International History Review*, March 2006, p. 1-41.
- Kévin LIMONIER, « La flotte russe de la mer Noire à Sébastopol : une « forteresse impériale » au Sud ? », *Hérodote*, n° 138, La Découverte, 3e trimestre 2010, pp. 66-78.
- Patrick LOUVIER, « La puissance navale russe en mer Noire », *Chronique d'histoire maritime*, n° 54, mars 2004, pp. 17-46.
- Vladimir MANDEL, "Cold War Duty in the Black Sea Fleet", *Naval History Magazine*, vol. 25, n° 2, April 2011,.
- Georges NIVAT (éditeur), *Les sites de la mémoire russe. Tome 1 : Géographie de la mémoire russe*, Paris, Fayard, 2007, 856 pages.
- Serhii PLOKHY, *Ukraine and Russia: Representations of the Past*, Toronto, University of Toronto Press, 2008.
- Rouslan POUKHOV (dir.), *Les chars d'août*, Moscou, Centre d'Analyse des Stratégies et des Technologies, 2010, 144 pages.
- А. П. ПРОНШТЕЙН (dir.), *Таганрог*, Ростов-на-Дону, Ростовское книжное издательство, 1977, с.208 (A. P. Pronchtein, *Taganrog*, Rostov-sur-le-Don, Editions de Rostov, 1977, 208 pages).
- Hugh RAGSDALE, "Evaluating the Traditions of Russian Agression: Catherine II and the Greek Project", *Slavonic and East European Review*, 66, p.91-117.
- J. SHERR, "*Russia-Ukraine rapprochement? The black sea fleet accords*", Survival, 39(3), Autumn 1997.
- Sebastian SMITH, *Allah's Mountains: Politics and War in the Russian Caucasus*, New-York, I.B. Tauris, 1998, 288 pages.

- Dale STEWART, *The Russian-Ukrainian Friendship Treaty and the Search for Regional Stability in Eastern Europe*, Monterey, Naval Postgraduate School, 1997, 102 pages.
- Jean Louis VAN REGEMORTER, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, thèse université Paris I, 1982, 1 046 pages.
- Aleksey K. ZAYTSEV, "The Three Earliest Charts of Akhtiar (Sevastopol) Harbour", *Imago Mundi*, vol. 52, 2000, pp. 112-123.

- **Sur la guerre de Crimée (1854-1856) :**

- Stephen BADSEY, Andrew D. LAMBERT, *The Crimean War*, Dover, A. Sutton, 1994, 335 pages.
- Winfried BAUMGART, *The Crimean War*, London, Arnold, 1999, 256 pages.
- John Shelton CURTISS, *Russia's Crimean War*, Durham, Duke University Press, 1980, 597 pages.
- Ольга Игоревна ЕЛИСЕЕВА, *Геополитические проекты Г. А. Потемкина*, Москва, РАН, 2000, 342 с. (Olga Igorevna Elisseieva, *Le projet géopolitique du prince Potemkine*, Moscou, RAN, 2000, 342 pages).
- Ian FLETCHER, Natalia ISHCHENKO, *The Crimean War: a Clash of Empires*, Staplehurst, Spellmount, 2004, 557 pages.
- David M. GOLDFRANCK, *The Origins of the Crimean War*, New-York, Longman, 1994, 344 pages.
- Alain GOUTTMAN, *La guerre de Crimée : 1853-1856, la première guerre moderne*, Paris, Perrin, 2006, 438 pages.
- John D. GRAINGER, *The First Pacific War: Britain and Russia 1854-1856*, Woodbridge, Boydell Press, 2008, 207 pages.
- René GUILLEMIN, *La guerre de Crimée : le tsar de toutes les Russies face à l'Europe*, Paris, France-Empire, 1981, 326 pages.
- Murat Hadji IBRAGIMBEJLI, *Le Caucase dans la guerre de Crimée 1853-1856 et les relations internationales*, Moscou, Nauka, 1970, 404 pages.
- Andrew D. LAMBERT, *The Crimean War: British Grand Strategy*, Manchester, Manchester University Press, 1990, 369 pages.
- Alain MARZONA, *Napoléon III et l'Europe, 1856 : le Congrès de Paris*, Paris, Artlys, 2006, 144 pages.
- Luc MONNIER, *Etude sur les origines de la guerre de Crimée*, Paris, Champion, 1977, 146 pages.
- Boris Nikolaïevitch PONOMAREV, *La guerre de Crimée et les relations russo-américaines*, Moscou, Académie des Sciences de Russie, Institut d'histoire russe, 1993, 231 pages.
- Clive PONTING, *The Crimean War*, London, Chatto & Windus, 2004, 379 pages.

- Paul W. SCHROEDER, *Austria, Great-Britain and the Crimean War: the Destruction of the European Concert*, Ithaca, Cornwell University Press, 1972, 544 pages.
- John SWEETMAN, *The Crimean War*, Chicago, Fitzroy Dearborn, 2001, 96 pages.
- Trevor ROYLE, *Crimea: the Great Crimean War, 1854-1856*, New-York, Saint Martin's Press, 2000, 564 pages.
- William Howard RUSSELL, *The Crimean War: As Seen by Those Who Reported It*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 2009, 181 pages.
- Harold William Vazeille TEMPERLEY, *England and the Near East: the Crimea*, London, F. Cass, 1964, 548 pages.
- David WETZEL, *The Crimean War: a Diplomatic History*, New-York, Columbia Press University, 1985, 255 pages.

- **Sur la Russie et la Méditerranée :**

- Centro militare di studi strategici, *Rapporto di ricerca su la strategia sovietica nella regione meridionale*, Roma, Rivista militare, 1990, 196 pages.
- Michael BLOCH, *Ribbentrop*, Paris, Plon, 1996.
- Robert O. FREEDMAN, "Putin and the Middle East", *Middle East Review of International Affairs*, June 2002, vol. 6, n° 2, 16 pages.
- René GUILLEMIN, *La Russie tzariste, puis soviétique et la Méditerranée*, Paris, La Pensée universelle, 1988, 185 pages.
- Mohieddine HADHRI, *L'URSS et le Maghreb, de la Révolution d'octobre à l'indépendance de l'Algérie, 1917-1942*, Paris, L'Harmattan, 1985, 211 pages.
- George F. JEWSBURY, "The Greek question: the View from Odessa 1815-1822", *Cahiers du monde russe*, 40/4, 1999.
- Paraskevi KEFALA, *La Méditerranée orientale : les enjeux stratégiques*, Thèse de doctorat, sciences politiques, Paris 2, 1995.
- Henry LAURENS, « L'URSS et l'Egypte de Nasser à Sadate », *Orientales* vol. III, CNRS éditions, 2007.
- Raymond LACOSTE, *La Russie soviétique et la question d'Orient : la poussée soviétique vers les mers chaudes, Méditerranée et Golfe persique*, Paris, les Editions internationales, 1946, 239 pages.
- Walter LAQUEUR, *The Struggle for the Middle East: the Soviet Union in the Mediterranean, 1958-1968*, Londres, Macmillan, 1969.
- Taline Ter MINASSIAN, « Les avatars du « grand dessein russe », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 32, octobre-décembre 1991. pp. 65-74.
- Taline Ter MINASSIAN, « Le Komintern et les Balkans », Matériaux pour l'histoire de notre temps, 2003, n° 71, pp. 62-70.
- Maurice PERNOT, « L'Union soviétique et la Méditerranée », *Politique étrangère* n° 2, 1946, pp. 17-28.

- Francis POMPONI, « La Corse sous le signe de la contre-révolution, 1797-1800 », *Etudes corses*, n° 27, 1986, pp. 45-116.
- Joachim von RIBBENTROP, *De Londres à Moscou, mémoires*, Paris, Grasset, 1954.
- Michel SALOMON, *Méditerranée rouge : un nouvel empire soviétique ?*, Paris, Robert Laffont, coll. L'Histoire que nous vivons, 1970, 399 pages.
- Norman E. SAUL, *Russia and the Mediterranean (1797-1807)*, Chicago, University of Chicago Press, 1970, 268 pages.
- Konstantin E. SOROKIN, "Redefinig Moscow's Security Policy in the Mediterranean", *Mediterranean Quarterly*, vol. 4, n° 2, fall 1993, pages 26-45.
- Evangelos TSIRKAS, *La Méditerranée orientale, la valeur stratégique de la Grèce et les intérêts de l'URSS dans cette région*, Université de Paris I, Mémoire de DEA, Paris, 1980, 94 pages.
- William T. WILSON, "A New Vitality in Soviet "Defense" Posture Variations to "Standard" Soviet Military Strategy", *Air University Review*, US Air Academy, July-August 1969.
- Александр Борисович ШИРОКОРАД, *Россия на Средиземном море*, Москва, ACT, 2008, 384 с (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en mer Méditerranée*, Moscou, ACT, 2008, 384 pages).
- Charles ZORGBIBE, « La question méditerranéenne sous la guerre froide », in *Géostratégiques*, novembre 2008, n° 21, « Quelle Union pour la Méditerranée? », pp. 91-105.

- **Sur la Russie au Moyen-Orient :**

- Oksana ANTONENKO, "Russia's Military Involvement in the Middle East", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 5, n° 1, March 2001, pp. 31-46.
- Ilya BOURTMAN, "Putin and Russia's Middle Eastern Policy", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 10, n° 2, June 2006, 15 pages.
- Hélène CARRERE D'ENCAUSSE, « La politique soviétique au Moyen-Orient, 1955-1975 », *Revue française de science politique*, 1976, vol. 26, n° 6, pp. 1147-1149.
- Roger Joint DAGUENET, *Histoire de la mer Rouge de Lesseps à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 1997, 574 pages.
- Igor DELANOE, « La Russie et Israël : entre méfiance réciproque et coopération bilatérale. Les enjeux d'une relation ambivalente », Fondation pour la Recherche Stratégique, *Recherches & Documents*, n° 06/2010, juillet 2010, 50 pages.
- Renata FRITSCH-BOURNAZEL, « La politique de l'Union soviétique », *Revue française de science politique*, 19e année, n° 2, 1969, pp. 402-413.
- José GARCON, « La guerre fratricide au Sud-Yémen : la première épreuve de Gorbatchev », *Politique étrangère* n° 2, 51e année, 1986, pages 473-484.

- William E. GRIFFITH, « La coopération avec l'Union Soviétique au Moyen-Orient et en Afrique du nord », *Politique étrangère* n° 5-6, 1971, pp. 687-703.
- Mark N. KATZ, "Putin's Foreign Policy Toward Syria", *Middle East Review of International Affairs*, vol. 10, n° 1, March 2006, pages 53-62.
- Andrej KREUTZ, « Syrie: le meilleur atout de la Russie au Moyen-Orient », *Russie.Nei.Visions*, n° 55, novembre 2010, 23 pages.
- Andrej KREUTZ, *Russia in the Middle East. Friend or Foe?*, New-York, Praeger Security International, 2006, 232 pages.
- Henry LAURENS, « L'URSS et l'Egypte de Nasser à Sadate », *Orientales*, vol. III, CNRS éditions, 2007.
- Andrey S. MAKARYCHEV, "Russia in the Mediterranean Region : (Re)sources of Influence", *Panorama*, nº 169, 2009, pp. 169-172
- Marie MENDRAS, « La logique de l'URSS au Moyen-Orient », *Politique étrangère*, n° 1, 1983, 48e année pages 133-148.
- Pierre RAZOUX, "The Keys to Understanding the Israel-Russia Relationship", *NATO Research Paper*, n° 42, November 2008, 8 pages.
- Paul RIVLIN, "The Russian Economy and Arms Exports to the Middle East", The Jaffe Center for Strategic Studies, *Memorandum n° 79*, November 2005, 67 pages.
- Michel SALOMON, *Méditerranée rouge : un nouvel empire soviétique ?*, Paris, Robert Laffont, 1970, 399 pages.
- Dmitri TRENIN, "Russia's Policy in the Middle East: Prospects for Consensus and Conflicts with the United States", New-York, The Century Foundation, 2010, 21 pages.

- **Sur les relations anglo-russes :**

- Susan FAIRLIE, "The Nineteenth-Century Corn Law Reconsidered", *The Economic History Review*, New series, vol. 18, n° 3, 1965, pp. 562-575.
- Herbert KAPLAN, *Russian Overseas Commerce with Great Britain during the Reign of Catherine II*, Philadelphia, American philosophical society, 1995.
- Halford John MACKINDER, "The Round World and the Winning of the Peace", *Foreign Affairs*, July 1943, vol. 21, n° 4, pp. 695-505.
- Halford John MACKINDER, "The Geographical Pivot of History", *Geographical Journal*, vol. 170, n° 4, December 2004, pp. 298-321.

- **Sur les relations franco-russes :**

- Youri KOROBOV, « Les relations militaires franco-russes de 1870 au lendemain de la guerre russo-japonaise » *Revue historique des armées*, vol. 245, 2006.

- Michel LESURE, « La France et le Caucase à l'époque de Chamil », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 19, n° 1-2, janvier-juin 1978, « Le Caucase », pp. 5-65.
- Philippe MASSON, *La marine française et la mer Noire (1918 – 1919)*, Paris, publications de la Sorbonne, 1982.

- **Sur les relations russo-turques :**

- Didier BILLON, « Une nouvelle politique extérieure de la Turquie…vous avez dit nouvelle ? », *Policy Paper*, septembre 2010, 27 pages.
- Paul DUMONT, « L'axe Moscou-Ankara », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 18, n° 3, 1977, pp. 165-193.
- Alan FISHER (dir.), *Between Russians, Ottomans and Turks: Crimea and Crimean Tatars*, Isis Press, Istanbul, 1998, p. 93-121.
- Alan FISHER, *A Precarious Balance: Conflict, Trade and Diplomacy on the Russian-Ottoman Frontier*, Istanbul, Isis, 1999.
- Fiona HILL, Omer TASPINAR, « La Russie et la Turquie au Caucase : se rapprocher pour préserver le statu quo », *Russie.Nei.Visions*, n° 8, janvier 2006
- Gaïdz MINASSIAN, « Turquie-Russie : un nouveau partenariat stratégique global ? », *Note de la FRS*, n° 8, 2010, 9 pages.
- Ferenc TOTH, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles. L'extraordinaire mission du baron de Tott*, Paris, Economica, coll. Campagnes et Stratégies, 2008, 160 pages.
- Semih VANER, « La Turquie entre la recherche de l'équilibre et l'isolement », *Politique étrangère* n° 1, 1982, pp. 139-152.

- **Sur la Russie et le monde :**

- Isabelle FACON, « La présence militaire russe à l'étranger : aujourd'hui, demain », *Les cahiers de Mars*, n° 206, décembre 2010, 6 pages.
- Tyler FELGENHAUR, "Ukraine, Russia, and the Black Sea Fleet Accords", *WWS Case Study*, Princteon University, 2/99, 30 pages
- Garik GALSTYAN, *Les intérêts géopolitiques russes dans la région caspienne : rivalités anciennes, enjeux nouveaux*, Paris, L'Harmattan, 2007, 438 pages.
- Hall GARDNER, « La crise dans les relations OTAN-Russie : vers un nouveau système de sécurité européenne », *Géostratégiques n°24, La géostratégie de la Russie*, Juillet 2009, Institut International d'Etudes Stratégiques, pp. 119-128.
- Eduardo B. GORMAN, *NATO and the issue of Russia*, New-York, Nova Science Publishers, 2009, 191 pages.
- Thomas GOMART, « Politique étrangère russe : l'étrange inconstance », *Politique étrangère*, 1/2006, pp. 25-36.

- Thomas GOMART, « Russie : Obama à l'heure de l'héritage Bush », *Russie NEI. Visions*, n° 39, avril 2009, 25 pages.
- Constantin de GRUNWALD, *Trois Siècles de diplomatie russe*, Paris, Calman-Lévy, 1945, 272 pages.
- Saksena JYOTSNA, « La pénétration américano-soviétique dans l'océan Indien », *Politique étrangère* ° 1, 1976, 41e année, pp. 57-72.
- John LE DONNE, *The Grand Strategy of the Russian Empire, 1650-1831*, Oxford University Press, 2004.
- John LE DONNE, *The Russian Empire and the World, 1700-1917: the Geopolitics of Expansion and Containment*, Oxford University Press, 1997.
- Jacques LEVESQUE, *L'URSS et sa politique internationale, de 1917 à nos jours*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 1980, 336 pages.
- Jeffrey MANKOFF, *Russian Foreign Policy, the Return of Great Power Politics*, New York, Rowman & Littlefield, 2009, 357 pages.
- Mark MEDISH, « Russie, la transition inachevée », *Politique étrangère*, 1/2006.
- R. Craig NATION, Dmitri TRENIN, *Russian Security Strategy under Putin : U.S. and Russian Perspectives*, Carlisle, PA, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 2007, 54 pages.
- Lionel PONSARD, « La Russie face à l'OTAN au-delà du syndrome du Kosovo », in *Les relations entre l'UE et la Fédération de Russie*, UCL, 2000, 11 pages.
- Evgueni Maximovitch Primakov, *Le monde sans la Russie ? A quoi conduit la myopie politique*, Paris, Economica, 2009, 201 pages.
- Hugh RAGSDALE (dir.), *Imperial Russian Foreign Policy*, New York, 1993.
- Marie-Pierre REY, « La Russie et l'Europe occidentale: le dilemme russe », publication de l'Institut d'études européennes de l'Université Catholique de Louvain, n° 32, juin 2003.
- Marie-Pierre REY, *Le dilemme russe. La Russie et l'Europe occidentale d'Ivan le Terrible à Boris Eltsine*, Paris, Flammarion, 2002, 354 pages.
- Marie-Pierre REY, « Diplomatie et totalitarisme : le cas soviétique », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 2002, n° 65-66, Hommage à René Girault : Pour une histoire des relations internationales, pp. 61-64.
- Vladimir A. SOMOV, « Contacts intellectuels, réseaux, relations internationales Russie, France, Europe. XVIIIe-XXe », *Cahiers du Monde russe*, éditions de l'EHESS, avril-septembre 2002, p.275-287.
- Anne de TINGUY, *Moscou et le monde*, Paris, CERI, Autrement, 2008, 217 pages.
- Anne de TINGUY, « La Russie et ses frontières, vingt ans après l'éclatement de l'Union soviétique », Sciences Po, CERI, 9 pages.
- Anne de TINGUY, « Syndrome post-impérial et volonté de puissance », *Projet*, Ceras, n° 309, Mars 2009.

- Jean-Louis VAN REGEMORTER, *La Russie et le monde au XXe siècle*, Paris, Masson/Armand Colin, coll. « U Relations internationales », 1996, 200 pages.
- Romain YAKEMTCHOUK, « Bases militaires et stationnement de troupes à l'étranger en temps de paix. Le cas de l'U.R.S.S./Russie », *Annuaire français de droit international*, volume 40, 1994, pp. 379-418.
- Romain YAKEMTCHOUK, « La Communauté des Etats Indépendants, C.E.I. », Paris, *Annuaire français de droit international*, volume 41, 1995, pp. 245-280.

- **Sur les aspects navals et maritimes :**

- Martine ACERRA (dir.), *Les marines de guerres européennes XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 1998, 447 pages.
- Victor G. ADDISSON, "Got Sea Control ?", *Proceedings Magazine*, March 2010, vol. 136, Published on *U.S. Naval Institute* (http://www.usni.org).
- Н. Н. АФОНИН (dir.), *История отечественного судостроения в пяти томах, том 1, Парусное деревянное судостроение IX-XIX вв*, Санкт-Петербург, 1994, 470 с (N. N. Afonine (dir.), *Histoire de la construction navale domestique en cinq tomes*, tome 1 : « La construction des voiliers en bois, IXe-XIXe siècle, Saint-Pétersbourg, 1994, 470 pages).
- А. А. АНДРЕВ (dir.), *История отечественного судостроения в пяти томах, том 5, Судостроение в послевоенный период, 1946-1991 гг*, Санкт-Петербург, 1996, 542 с (A. A. Andreev, *Histoire de la construction navale domestique en cinq tomes*, tome 5 : « Les constructions navales dans la période d'après-guerre, 1946-1991 », Saint-Pétersbourg, 1996, 542 pages).
- Mikhaïl BARABANOV (Ed.), *Russia's New Army*, Moscow, Center for Analysis of Strategies and Technologies, 2011, 120 pages.
- Mikhail BARABANOV, "A New Fleet For Russia - An Independent Vision", *The Journal of Slavic Military Studies*, 24/1, février 2011, pp. 81-87.
- Roger W. BARNETT, Colin S. GRAY, *Sea Power and Strategy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1989, 396 pages.
- Jean-Lucien BONILLO, René BORRUEY, *Marseille, ville & port*, Marseille, Editions Parenthèses, 1992, 221 pages.
- Cédric CHETAILLE, « De la puissance maritime dans le monde contemporain », *Revue de Défense nationale*, Tribune, octobre 2010, 7 pages.
- Julian CORBETT, *Some principles of maritime strategy*, Londres, 1911, 2005 (rééd.), Projet Gutenberg (http://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm).
- Henri DUBOIS, Jean-Claude HOCQUET, André VAUCHEZ, *Horizons marins. Itinéraires spirituels (Ve - XVIIIe siècles)*, vol. II, *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, 329 pages.
- Basile GERMOND, *Les forces navales européennes dans la période post-guerre froide*, Paris, L'Harmattan, 2008, 294 pages.

- Colin S. GRAY, *The Navy in the post-Cold War World: the Uses and Value of Strategic Sea Power*, University Park, Pennsylvania State University Press, 1994, 204 pages.
- Г. А. ГРЕБЕНЩИКОВА, *Черноморский флот перед Крымской войной 1853-1856. Геополитика и стратегия*, Санкт-Петербург, М.А. Леонов, 2003, 80 с (G. A. Grebenchikova, *La flotte de la mer Noire avant la guerre de Crimée. Géopolitique et stratégie*, Saint-Pétersbourg, M. A. Léonov, 2003, 80 pages).
- Paul G. HALPERN, *A naval history of World War I*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1995, 591 pages.
- Wayne P. HUGHES, "A bimodal force for the National Maritime Strategy", *Naval War College Review*, Spring 2007, pp. 29-47.
- Alfred T. MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Cambridge, John Wilson and Son, 8e édition, 1889, 557 pages.
- John J. MEARSHEIMER, "A strategic misstep. The Maritime strategy and deterrence in Europe", *International Security*, vol. 11, n° 2 (Fall 1986), pp. 3-57.
- Charles A. MECONIS, Boris Nikolaïevitch MAKEEV, *U.S.-Russian naval cooperation*, Westport, Praeger, 1996, 172 pages.
- Amélia POLONIA, "European seaports in the Early Modern Age : concepts, methodology and models of analysis", *Les Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, juin 2010, pp. 17-39.
- Clark G. REYNOLDS, *Navies in History*, Annapolis, Naval Institute press, 1998, 304 pages.
- Lisle Abbott ROSE, *Power At Sea, Volume 3 : The Violent Peace, 1946-2006*, Columbia, University of Missouri press, 2006, 371 pages.
- Geoffrey TILL, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, New-York, 2e édition, coll. "Naval Policy and History", 2009, 432 pages.
- Milan N. VEGO, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, Oxford, Routledge, 2003, 331 pages.
- Milan N. VEGO, "On Naval Power", *Joint Force Quaterly*, n° 50, 3d quarter 2008, pp. 8-17.

- **Sur la flotte russe et soviétique :**

- В. Н. АЛЕКСЕЕВА, С. С. БЕРЕЖНОЙ, *Русские и советские моряки на Средиземном море*, Москва, Военное Издат., Министерства Обороны СССР, 1976, 263 с (V. N. Alexeieva, S. S. Berejhnoï, *Les marins russes et soviétiques en mer Méditerranée*, Moscou, Editions militaires, Ministère de la Défense de l'URSS, 1976, 263 pages).
- Sarah BADCOCK, *The Military Reforms of Nicholas I; The Origins of the Modern Russian Army*, New York, St. Martin's Press, 1999, 337 pages.

- Elodie BIDOIS, « Le redressement de la marine russe au cœur des enjeux géopolitiques du XXIe siècle », Paris, Centre d'Etude Supérieur de la Marine, Marine Nationale, Septembre 2008, 58 pages.
- James BOSBOTINIS, "The Russian Federation Navy : an Assessment of its Strategic Settings, Doctrine and Prospects", *The Defense Academy of the United Kingdom*, September 2010, 41 pages.
- Jean S. BREEMER, *Soviet Submarines: Design, Development and Tactics*, Surrey, Jane's Information Group, 1989, 187 pages.
- А. П. ШЕРШОВ, *К истории военного кораблестроения*, Москва, Военмориздат ВММ СССР, 1952, 364 с (A. P. Cherchov, *Sur l'histoire de la construction navale*, Moscou, Editions navales, Ministère de la Marine de l'URSS, 1952, 364 pages).
- А. Б. ШИРОКОРАД, *Черноморский флот в трех войнах и в трех революциях*, Москва, Хранитель, 2007, 608 с (A. B. Chirokorad, *La flotte de la mer Noire dans les trois guerres et les trois révolutions*, Moscou, Editions du gardien, 2007, 608 pages).
- Donal C.F. DANIEL, « Les deux stratégies de la marine soviétique », *La nouvelle revue maritime*, n° 415, septembre-octobre 1989, pp. 23-40.
- Hervé COUTAU-BEGARIE, *La puissance maritime soviétique*, Paris, Economica, 1983, 198 pages.
- "Soviet Strategy Capabilities for Multitheater War", *CIA Historical Review Program*, June 1985, 38 pages.
- В. Д. ДОНЕЦКО, *Морские битвы России. XVIII-XX вв.*, Полигон, 2003, 224 с (V. D. Dotsenko, *Les batailles navales de la Russie. XVIIIe-XXe siècles*, Polygone, 2003, 224 pages).
- Viktor A. DYGALO, *La flotte de Russie : trois siècles au service de la patrie*, Moscou, Veche, 2007, 365 pages.
- Isabelle FACON, Jean-Marie MATHEY, « La politique maritime de la Russie », *Notes de la FRS*, 30 novembre 2005, 11 pages.
- Wilson GORDON (Capt.), "The Soviet Navy: a New Dimension to Consider", *International Defense Review*, vol. 24, n° 7, July 1991, pp. 691-694.
- Dmitry GORENBURG, "Russia's State Armaments Program 2020. Is the third time the charm for military modernization?", PONARS Eurasia Policy Memo No. 125, 6 pages.
- G.A. GREBENSHCHIKOVA, *La flotte de la mer Noire avant la guerre de Crimée, 1853-1856 : géopolitique et stratégie*, Saint-Pétersbourg, M.A. Leonov, 2003, 76 pages.
- Kenneth R. Mc GRUTHER, *The Evolving Soviet Navy*, Newport, US Naval War College Press, 1978, 116 pages.
- Robert Waring HERRICK, *Soviet Naval Doctrine and Policy, 1956-1986*, New-York, Edwin Mellen Press, Studies in Russian History, 3 vol., 2003, 1415 pages.

- Robin HIGHAM, Frederick W. KAGAN, *The Military History of the Soviet Union*, New-York, Palgrave Macmillan, 2010, 328 pages.
- Claude HUAN, *La flotte rouge*, Nantes, Marine éditions, 2000, 135 pages.
- Claude HUAN, *La marine soviétique*, Nantes, Marines éditions, 2002 (rééd.), 160 pages.
- V. P. KOMOEDOV, *La flotte russe de la mer Noire : essai historique*, Simféropol, Tavrida, 2002, 463 pages.
- Иван Александрович КОЗЛОВ, Владимир Антонович ЗОЛОТАРЕВ, *Три столетия Российского флота: XIX — начало XX века*, Москва, ООО «Издательство АСТ», 2004, 685 с. (Ivan Alexandrovitch Kozlov, Vladimir Antonovitch Zolotarev, *Trois siècles de flotte russe : XIXe – début XXe siècle*, Moscou, ACT, 2004, 685 pages).
- В. П. КУЗИН, В. И. НИКОЛЬСКИЙ, *Военно-морской флот СССР. 1945-1991*, СПб, Морское общество, 1996, 653 с (V. P. Kouzine, V. N. Nikolsky, *Les forces navales de l'URSS. 1945-1991*, Saint-Pétersbourg, Société maritime, 1996, 653 pages).
- Я. Ф. ЗОТКИН, М. Л. ЛЮБЧИКОВ, П. П. БОЛГАРИ, Р. Я. ЛИХВОНИН, А. А. ЛЯХОВИЧ, П. Я. МЕДВЕДЕВ, Д. И. КОРНИНЕНКО, *Краснознаменный Черноморский флот*, Москва, Воениздат МО СССР, 1987, 334 с (Collectif d'auteurs, *La flotte rouge de la mer Noire*, Moscou, Editions militaires, Ministère de la Défense de l'URSS, 1987, 334 pages).
- Youri KRUPNOV, "Defense Reform and the Russian Navy", *Nato Defense College Occasional Paper*, Rome, October 2006, 66 pages.
- Jean LABAYLE-COUHAT, *Les flottes de combat 1986*, Paris, Editions Marine et d'outre-mer, 1985, 890 pages.
- Nicolas V. MANVELOV, *Coutumes et traditions de la flotte impériale russe*, Moscou, Exmo, 2008, 384 pages.
- Paul J. MURPHY, *Naval Power in Soviet Policy*, Washington, U.S. Government Printing Office, Studies in Communist Affairs, 1978, 341 pages.
- В. Д. ОВЧИННИКОВ, *Святой адмирал Ушаков (1745—1817). Историческое повествование о земном пути святого праведного воина*, Москва, Олма-Пресс, 2003, 511 с (V. D. Ovtchinikov, *Saint amiral Ouchakov (1745-1817). Récits historiques de la voie terrestre du saint guerrier vertueux*, Moscou, Olma Presse, 2003, 511 pages).
- Nicholas PAPASTRATIGAKIS, *Russian Imperialism and Naval Power. Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, London, Tauris Academic Studies, 2011, 352 pages.
- Edward J. PHILLIPS, *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport, Greenwood Press, 1995, coll. "Contributions in military studies", n° 159, 224 pages.
- Norman POLMAR, *The Naval Institute guide to the Soviet Navy*, Annapolis, US Naval Institute Press, 1991, 492 pages.

- Norman POLMAR, Jurrien NOOT, *Submarines of the Russian and Soviet Navies, 1718-1990*, Naval Institute Press, 1991, 370 pages.
- Сергей В. ПОТРАШКОВ (dir.), *История Российского Флота*, Москва, Эксмо, 2007, 670 с (Serguei V. Potrachkov, *Histoire de la flotte russe*, Moscou, Eksmo, 2007, 670 pages).
- Bryan RANFT, Geoffrey TILL, *The Sea in Soviet Strategy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1989, 284 pages.
- Jürgen ROHWER, "The Soviet Union's Ocean-Going Fleet, 1935-1956", *The International History Review*, XVIII, 4, November 1996, pages 757 - 1008.
- Jürgen ROHWER, "The Development of Strategic Concepts and Shipbuilding Programs for the Soviet Navy, 1922-1953: Stalin's Battleships and Battlecruisers", *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, VII, n° 3 (July 1997), pp. 51-61.
- Jürgen ROHWER, Mikhail S. MONAKOV, *Stalin's Ocean-Going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programmes 1935-1953*, New-York, Routledge, 2001, 352 pages.
- Jean-Christophe ROMER, « La doctrine Sokolovski », *Les carnets du temps*, n° 74, février 2011, pp. 8-9.
- Jean-Christophe ROMER, « Une armée russe : quelle armée ? », *Politique étrangère*, n° 1, 1992, pp. 63-73.
- Alexandre SHELDON-DUPLAIX, « Russie : le programme naval 2011-2020 », *Marines & Forces Navales*, avril-mai 2011, n° 132, pp. 50-63.
- Alexandre SHELDON-DUPLAIX, « L'URSS et les porte-avions (1945-1991) », *Marines & Forces Navales*, août-septembre 2010, n° 128, pp. 32-45.
- Alexandre SHELDON-DUPLAIX, « Les programmes de la Marine russe. Les grands bâtiments de combat », *Marines & Forces Navales*, février-mars 2010, n° 125, pp. 48-63.
- Alexandre SHELDON-DUPLAIX, « La reconnaissance et le renseignement dans le développement de la marine soviétique », Revue historique des armées, 261 | 2010, pp. 46-61.
- Andrei G. SIZENKO, *L'apparition de la flotte de la mer Noire (1778-1802)*, Rostov-sur-le-Don, 2003, 194 pages.
- Pierre SOLODOVNIKOFF, « La navigation maritime dans la doctrine et la pratique soviétiques », *Politique étrangère*, 1980, vol. 45, n° 4, p. 1044.
- Eduard SOZAEV, John TREDREA, *Russian Warships in the Age of Sail, 1696-1860, design, constructions, careers and fates*, Barnsley, Seaforth, 2010.
- Tsutomu TAKASHIMA, *Traditions, actions et stratégies de la marine de guerre soviétique*, Lille, ANRT, 2008, 527 pages.
- USA Department of the Navy, Office of Chief Naval Operations, *Understanding Soviet Naval Developments*, Washington, GPO, 1985, 152 pages.
- Jean VARY, *La Flotte militaire soviétique*, Paris, La Bruyère, 1984, 107 pages.

- Феодосий Федорович ВЕСЕЛАГО, *Кратkая история Русского Флота*, Москва, Военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1939, 304 с (Théodose Fedorovicth Vecelago, *Une brève histoire de la flotte russe*, Moscou, Editions navales du Commissariat au Peuple aux forces navales de l'URSS, 1939, 304 pages).
- William Bradley WALKER, *The New Soviet Military Doctrine and the Future of the Maritime Strategy*, Monterey, Naval postgraduate school, 1988, 220 pages.
- David F. WINKLER, *Cold War at Sea : High-Seas Confrontation Between the United States and the Soviet Union*, Annapolis, Naval Institute Press, 2000, 263 pages.

- **Sur les puissances occidentales dans le bassin méditerranéen :**

- Mustafa AYDIN, "*Europe's next shore: the Black Sea region after EU enlargement*", EUISS, *Occasional Paper*, n° 53, June 2004, 42 pages.
- Mihnea BERINDEI, « Les Vénitiens en mer Noire, XVIe-XVIIe siècles », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 30 n° 3-4, Juillet-Décembre 1989, Hommage à Alexandre Bennigsen, pp. 207-223.
- Hubert BONIN, Silvia MARZAGALLI (dir.), *Négoce, ports et océans (XVIe-XXe siècles)*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, 456 pages.
- Faruk BILICI, *La politique française en mer Noire, 1747-1789 : vicissitudes d'une implantation*, Istanbul, Isis, 1992, 201 pages.
- Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1976 (3e édition), tome 1, 589 pages.
- Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1976 (3e édition), tome 2, 629 pages.
- Gilbert BUTI, « Du comptoir à la toge, Antoine Anthoine : négoce, familles et pouvoirs en Provence au XVIIIe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome 112, n° 4, 2005, pp. 201-216.
- Thierry COUZIN, « L'Europe sans rivages. La Méditerranée (1798-1878) », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 78, 2009.
- Jean-Pierre FARGANEL, « Les échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranéens au XVIIIe siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 70, 2005.
- Thomas GOMART, « L'Union européenne et la mer Noire », *Occasional Paper*, Nato Defense College, n° 11, décembre 2005, pp. 13-22.
- John P. GLENNON (éd. en chef), *Foreign Relations of the United States: 1955-1957, vol. 24, Soviet Union, Eastern Mediterranean*, Washington, United States Government Printing Office, 1989, 768 pages.
- Nikolaou KYRILLOS, « Un coup diplomatique et géostratégique britannique : la prise de Chypre par l'Angleterre (1878) et la réaction française », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 71, 2005.

- A. L. MACFIE, *The Eastern Question, 1774-1923*, New-York, Longman, 1996, 141 pages.
- Patrick LOUVIER, *La puissance navale et militaire britannique en Méditerranée, 1840-1871*, Vincennes, SHD, 2006, 496 pages.
- Jean-Sylvestre MONGRENIER, « La nouvelle OTAN : des rivages nord-atlantiques aux confins eurasiatiques » *Hérodote*, La Découverte, n° 118, 3e trimestre 2006, 224 pages, pp. 27-47.
- Leos MÜLLER, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Studia Historica Upsaliensia 213, 2004.
- Eric SCHNAKENBOURG, *Entre curiosité et espionnage. Le voyage du marquis de Poterat vers la mer Noire (1781)*, Paris, classiques Garnier, coll. « Les Méditerranées », vol. 5, 2011, 410 pages.
- Bénédicte SUZAN, « La présence de la VIe flotte américaine en Méditerranée, une remise en question ? », *Hérodote*, La Découverte, n° 103, 2001/4, 204 pages, pp. 40-56.

- **Sur les aspects théoriques des relations internationales :**

- John BAYLIS, Steve SMITH, *The Globalization of World Politics. An Introduction to International Relations*, Oxford, Oxford University Press, 3e éd., 2004.
- Pascal BONIFACE, *Manuel des relations internationales*, Paris, Dunod, coll. « Economie module », 1994, 264 pages
- Philippe BRAILLARD, *Théories des Relations Internationales*, Paris, PUF, 1977.
- Chris BROWN, Ainley Kirsten, *Understanding International Relations, Basingstoke*, Palgrave, 3e éd., 2005.
- Carl von CLAUSEWITZ, *De la guerre*, Paris, Perrin, coll. « Tempus », 2006, 427 pages.
- Jean-Paul CHAGNOLLAUD, *Relations internationales contemporaines. Un monde en perte de repères* (Deuxième édition revue et augmentée), Paris, L'Harmattan, 1999, 319 pages.
- James DOUGHERTY, Robert PFALTZGRAFF, *Contending Theories of International Relations*, New York, Longman, 5e éd., 2000.
- Jean-François GUILBAUDIS, *Relations internationales contemporaines*, Paris, Litec, Jurisclasseur, 2002, 856 pages.
- Jean-Jacques ROCHE, *Théorie des relations internationales*, Paris, Montchrestien, 5e éd., 2004, 160 pages.
- Serge SUR, *Relations internationales*, Paris, Montchrestien, coll. « Précis Domat Politique », 2009.
- Jean-Claude ZARKA, *Relations internationales*, Paris, Ellipses, coll. « Mise au point », 2010, 170 pages.

- **Sur les aspects théoriques de la géopolitique:**

  - Robert H. FERRELL, The *autobiography of Harry S. Truman*, Columbia, University of Missouri Press, Political Science, 2002, 153 pages.
  - Michel FOUCHER, « La fin de la géopolitique ? Réflexions géographiques sur la grammaire des puissances », *Politique étrangère* n° 1, 1997, pp. 19-31.
  - Patrice GOURDIN, *Géopolitiques, manuel pratique*, Paris, Choiseul, 2010, 736 pages.
  - Colin S. GRAY, Geoffrey SLOAN (Ed.), *Geopolitics, Geography, and Strategy*, New-York, Routledge, 1999, 304 pages.
  - Jakub J. GRYGIEL, *Great Powers and Geopolitical Change*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, 258 pages.
  - Jean GUELLEC, Pascal LOROT (dir.), *Planète océane*, Paris, Choiseul, 2006, 528 pages.
  - Борис Акимович ИСАЕВ, *Геополитика*, Санкт-Петербургь, Питер, 2006, 385 c. (Boris Akimovitch Isaïev, *Géopolitique*, Saint-Pétersbourg, Peter, 2006, 385 pages).
  - John P. LE DONNE, *The Grand Strategy of the Russian Empire, 1650-1831*, Oxford, Oxford University Press, 2004, 261 pages.
  - Yves LACOSTE, *De la géopolitique aux paysages*, Paris, Armand Colin, 2004, 413 pages.
  - Yves LACOSTE, *Dictionnaire de géopolitique*, Paris, Flammarion, 1995, 1728 pages.
  - Yves LACOSTE, *Géopolitique. La longue histoire d'aujourd'hui*, Paris, Larousse, 2008, 335 pages.
  - Jacques LEVY ? Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1032 pages.
  - Pascal MARCHAND, *Atlas Géopolitique de la Russie*, Paris, Autrement, coll. « Atlas Monde », 2007, 79 pages.
  - « Mers et océans », *La Documentation française*, n° 14, juillet-août 2005.
  - Thierry de MONTBRIAL (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, Paris, puf, coll. « Quadrige dicos poche », 2006, 624 pages.
  - Didier ORTOLLAND, Jean-Pierre PIRAT (dir.), *Atlas géopolitique des espaces maritimes. Frontières, énergie, pêche et environnement*, Paris, Technip, 2008, 277 pages.
  - Stéphane ROSIERE, Kevin COX, Céline VACCHIANI-MARCUZZO, Carl DAHLMAN, *Penser l'espace politique*, Paris, Ellipses, 2009, 346 pages.
  - Stéphane ROSIERE, *Dictionnaire de l'espace politique. Géographie politique et géopolitique*, Paris, Armand Colin, 2008, 320 pages.
  - Stéphane ROSIERE, *Géographie politique et géopolitique. Une grammaire de l'espace politique*, Paris, Ellipses, 2003, 320 pages.

- François THUAL, *Géopolitique au quotidien*, Paris, Dunod, coll. « IRIS-Dunod », 1993, 197 pages.
- François THUAL, *Méthode de la géopolitique. Apprendre à déchiffrer l'actualité*, Paris, Ellipses, 1996, 127 pages.
- Dmitri V. TRENIN, *The End of Eurasia: Russia on the Border Between Geopolitics and Globalization*, Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 2001, 340 pages.
- André VIGARIE, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, Institut de stratégie comparée, coll. Bibliothèque stratégique, 1995, 432 pages.

- **Sur les relations internationales, la géopolitique et la sécurité :**

- Roberto ALIBONI, George JOFFE, Tim NIBLOCK, *Security Challenges in the Mediterranean Region*, London, F. Cass, 1996, 195 pages.
- Samir AMIN, *Les enjeux stratégiques en Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, coll. Forum du Tiers monde, 1992, 239 pages.
- Walid ARBIB, Salgur KANCAL, Jean-David MIZRAHI, Samir SAUL (dir.), *Méditerranée, Moyen-Orient : deux siècles de relations internationales – Recherches en hommages à Jacques Thobie*, Paris, L'Harmattan, coll. « Varia Turcica », 2003, 674 pages.
- Viatcheslav AVIOUTSKIÏ, *Géopolitique du Caucase*, Paris, Armand Colin, coll. « Perspectives géopolitiques », 2005, 284 pages.
- Paul BALTA, *Méditerranée. Défis et enjeux*, L'Harmattan, Paris 2000.
- Jörg ULBERT, Gérard LE BOUEDEC, *La fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 427 pages.
- Pascal BONIFACE, Hubert VEDRINE, *Atlas du Monde Global*, Paris, Armand Colin/Fayard, 2008, 125 pages.
- Pascal BONIFACE, Hubert VEDRINE, *Atlas du monde global*, Paris, Armand Colin, 2010, 144 pages.
- Sven BISCOP, *Euro-Mediterranean Security: a Search for Partnership*, Burlington, Ashgate, coll. "The International Political Economy of New Regionalisms Series", 2003, 160 pages.
- Stephen J. BLANK, *Mediterranean Security Policy into the Coming Millennium*, Carlisle, SSI, 1999, 515 pages.
- Michel BOZDEMIR, *Méditerranée : politique et stratégie*, Paris, La documentation française, 1988, 68 pages.
- Michel BOZDEMIR, *Les clefs de la Méditerranée orientale : Turquie, Grèce, Chypre*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1989, 207 pages.
- André CABANIS, Jean-Marie CROUZATIER, Ruxandra IVAN, Jacques SOPPELSA, *Méthodologie de la recherche en droit internationale*,

géopolitique et relations internationales, Cluj, Agence française de la francophonie, 2010, 157 pages.
- Stephen C. CALLEYA, *Navigating Regional Dynamics in the Post-Cold War: Patterns of Relations in the Mediterranean Area*, Brookfield, Dartmouth, 1997, 268 pages.
- Gérard CLAUDE, *La Méditerranée. Géopolitique et relations internationales*, Paris, Ellipses, coll. « Carrefours », 2007, 266 pages.
- Georges CORM, *La Méditerranée, espace de conflit, espace de rêve*, Paris, L'Harmattan, 2001, 376 pages.
- Jean-Marie CROUZATIER, *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, Publisud, coll. Espaces méditerranéens, 1988, 253 pages.
- Jean-François DAGUZAN, Raoul GIRARDET, *La Méditerranée : nouveaux défis, nouveaux risques*, Paris, Publisud, coll. « Géostratégie », 1995, 255 pages.
- Alain DIECKOFF, Riva KASTORYANO (dir.), *Nationalismes en mutation en Méditerranée orientale*, Paris, Editions du CNRS, 2003, 288 pages.
- Giovanni DISTEFANO, « Le Protocole de Londres du 17 janvier 1871: miroir du droit international », *Journal of the History of International Law*, n° 6, 2004, pp. 79–142.
- Alain GUILLERM (dir.), *Géopolitique des mers : stratégies navales en Europe et en Asie*, Paris, CIRPES, 1999, 124 pages.
- Annie JAFALIAN, « La mer Noire : un centre de gravité stratégique », *Questions internationales*, juillet-août 2005, n° 14, pp. 62-63.
- Robert KAGAN, *Le retour de l'Histoire et la fin des rêves*, Paris, Plon, coll. «Tribune libre », 2008, 161 pages.
- Azzouz KERDOUN, *La sécurité en Méditerranée : défis et stratégies*, Paris, Publisud, coll. Géostratégies, 1995, 197 pages.
- Yves LACOSTE, « La Méditerranée », *Hérodote*, La Découverte, n° 103, 2001/4, pp. 3-39.
- Driss LARAFI, *Forces nucléaires et courses aux armements en Méditerranée, Thèse de 3e cycle*, Université de Paris 10, 1990, 3 vol., 1413 pages.
- Pascal LOROT, François THUAL, *La géopolitique*, Paris, Montchrestien, coll. « Clefs politiques », 1997, 160 pages.
- Ioannis LOUCAS, « La question d'Orient et la géopolitique de l'espace européen du Sud-est », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, P.U.F., n° 217, 2005/1, pp. 17-28.
- Derek LUTTERBECK, Georgij ENGELBRECHT, "The West and Russia in the Mediterranean: Towards a Renewed Rivalry?", *Mediterranean Politics*, vol. 14, n° 3, November 2009, pp. 385-406.
- Edward LUTTWAK, Robert G. WEINLAND, *Sea Power in the Mediterranean : Political Utility and Military Constraints*, Beverly Hills, Sage Publications, 1979, 96 pages.

- Anne MEZIN, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Direction des Archives et de la Documentation, coll. « Histoire et Diplomatie », 1997, 974 pages.
- André NOUSCHI, *La Méditerranée au XXe siècle*, Paris, Armand Colin, 1999.
- André NOUSCHI, « Iles et stratégie en Méditerranée », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 68, 2004.
- Charles SAINT-PROT, Zeina el TIBI (dir.), *Quelle union pour la Méditerranée ?*, Paris, Observatoire d'études politiques, Etudes géopolitiques, 2008, 141 pages.
- André-Louis SANGUI (dir.), *Mare Nostrum : dynamiques et mutations géopolitiques de la Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- Georges P. SHULTZ, "Mediterranean Security at the Crossroads", *Mediterranean Quarterly*, vol. 8, n° 2, spring 1997, 243 pages.
- Hubert VEDRINE, *Le temps des chimères, 2003-2009*, Paris, Fayard, 2009, 448 pages.

- **Sur les aspects énergétiques dans le bassin méditerranéen:**

- Adina CRISAN, « La Russie dans le nouveau Grand Jeu énergétique en Mer Noire: Nabucco et South Stream ou "Tart du Kuzushi" », *Bruges Political Research Papers*, College of Europe, n° 9, october 2008, 37 pages.
- Adrian DELLECKER, "Caspian Pipeline Consortium, baromètre du climat d'investissement en Russie ?", *Russie.Nei.Visions*, n° 31, juin 2008, 26 pages.
- Arnaud DUBIEN, « Energie, l'arme fatale du Kremlin », *Politique Internationale*, n° 111, printemps 2006, p.371-386.
- Frédéric GRARE, « La nouvelle donne énergétique autour de la mer caspienne : une perspective géopolitique », *Cemoti*, n° 23, « La Caspienne : une nouvelle frontière », 2005.
- Michel GRENON (dir.), *Coopération énergétique dans le bassin méditerranéen, Paris, Revue de l'énergie*, 1992, 441 pages.
- Yasha HADDAJI, « Les hydrocarbures dans le Sud-Caucase. Grandes manœuvres autour des ressources de la Caspienne », *Le Courrier des pays de l'Est*, La Documentation française, n° 43, 2004/3, pp. 12 à 23.
- Smaïl KHENNAS, *Le défi énergétique en Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, coll. « Forum du Tiers monde », 1992, 173 pages.
- Sagers MATTHEUW, "The Regional Dimension of Russian Oil Production", *Eurasian Geography and Economics*, n° 5, 2006, pages 505-545.
- Simon PIRANI, Jonathan STERN, Katja YAFIMAVA, "The April 2010 Russo-Ukrainian gas agreement and its implications for Europe", The Oxford Institute for Energy Studies, NG 42, June 2010, 49 pages.
- Jean RADVANYI « Réseaux de transport, réseaux d'influence : nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *Hérodote*, n° 104, 1/2002, pp. 38-65.

- Olivier ROY, « Caspienne : une histoire d'oléoduc, ou les illusions de la géostratégie », *Critique internationale*, vol. 8, 2000, pp. 36-44.
- Jacques SAPIR, « Le retour économique de la Russie », *Géopolitique*, n° 101, Technip, mars 2008, pages 30 à 41.
- David TEURTRIE, « La stratégie de la Russie dans l'exportation de ses hydrocarbures : contrôle et diversification », *Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, flux n° 71, 2008/1, pp. 24-36.

NETOGRAPHIE/SITES INTERNET

- **Outils :**

  - Bibliothèque numérique mondiale : http://www.wdl.org/fr/
  - Cairn : http://www.cairn.info/accueil.php?PG=START
  - Cartes de l'Empire russe et de l'URSS : http://cercec.ehess.fr/document.php?id=734
  - Cartes topographiques de l'Ukraine, de la Russie et de la Biélorussie : http://maps.vlasenko.net/
  - Dictionnaire électronique Larousse : http://www.larousse.fr/dictionnaires
  - Distancity : http://www.distancity.com/
  - Encyclopédie électronique Britannica : http://www.britannica.com/
  - Encyclopédie électronique Larousse : http://www.larousse.fr/encyclopedie
  - Gallica : http://gallica.bnf.fr/
  - Google Books: http://books.google.com/
  - Google Earth
  - Google Scholar: http://scholar.google.fr/
  - Gutenberg: http://www.gutenberg.org/wiki/Main_Page
  - Hein Online : http://home.heinonline.org/
  - Internet archives : http://www.archive.org/
  - National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA): http://www.noaa.gov/
  - Persée: http://www.persee.fr/web/guest/home/
  - Ports.com : http://ports.com/
  - Revues.org: http://www.revues.org/
  - SUDOC: http://www.sudoc.abes.fr/
  - WorldCat: http://www.worldcat.org/

- **Institutions et organisations internationales :**

  - BlackSeaFor : http://www.blackseafor.org/english/homepage.php
  - Conseil Russie-OTAN (en français) : http://www.nato-russia-council.info/htm/FR/index.shtml
  - Danube Black Sea Task Force: http://ec.europa.eu/environment/enlarg/dablas/index_en.htm
  - Délégation russe auprès de la Commission européenne : http://www.delrus.ec.europa.eu/
  - Organisation des Nations-Unies : http://www.un.org/fr/
  - Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) : http://www.nato.int/cps/fr/natolive/index.htm
  - Organisation du Traité de Sécurité Collective (OTSC) : http://www.dkb.gov.ru/

- Union européenne : http://europa.eu/index_fr.htm
- Transport Corridor Europe Caucasus Asia : http://www.traceca-org.org/
- United Nations Office of Disarmament Affairs (UNODA) : http://www.un.org/disarmament/

- **Revues :**

  - Eurasia Critic : http://www.eurasiacritic.com/
  - L'espace politique : http://espacepolitique.revues.org/
  - Middle East Review of International Affairs (MERIA) : http://meria.idc.ac.il/
  - Relations Internationale : http://www.cairn.info/revue-relations-internationales.htm
  - Revue de Défense Nationale : http://www.defnat.fr/accueil.php
  - Россия в Глобальной Политике (Russia in Global Affairs) : http://www.globalaffairs.ru/

- **Sites américains :**

  - Sites officiels :

    - Agence américaine de l'énergie : http://www.eia.doe.gov/
    - Congrès américain : http://www.govtrack.us/

  - Laboratoires:

    - Harvard Black Sea Security Program: http://www.harvard-bssp.org/bssp/news
    - International Center for Black Sea Studies: http://icbss.org/index.php

  - Autres sites :

    - Teaching American History : http://teachingamericanhistory.org/

- **Sites britanniques :**

  - Archives et patrimoine:

    - The British Library: http://www.bl.uk/
    - The National Archives : http://www.nationalarchives.gov.uk/

- **Sites français :**

  - Archives, patrimoine et recherche :

    - Archives diplomatiques : http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/ministere_817/archives-patrimoine_3512/archives-diplomatiques_5142/index.html
    - Archives nationales : http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/index.html
    - CNRS :
    - Service historique de la défense (SHD) : http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/

  - Sites officiels :

    - Ambassade de France à Moscou : http://www.ambafrance-ru.org/france_russie/
    - Ambassade de France en Ukraine : http://www.ambafrance-ua.org/-Francais-
    - Assemblée nationale : http://www.assemblee-nationale.fr/
    - Chambre de commerce et d'industrie franco-russe : http://www.ccifr.ru/fr/
    - Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire (IRSEM) : http://www.irsem.defense.gouv.fr/
    - Ministères des Affaires Etrangères : http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/
    - Palais de l'Elysée : http://www.elysee.fr/
    - Portail des collections des musées de France : http://www.culture.gouv.fr/public/mistral/joconde_fr?ACTION=NOUVEAU&USRNAME=nobody&USRPWD=4%24%2534P
    - Sénat : http://www.senat.fr

  - Médias :

    - Le Figaro : http://www.lefigaro.fr/

- **Site grec :**

  - Archives et patrimoine :

    - Archives grecques : http://www.archive.gr/news.php

- **Sites russes :**

  - Archives et patrimoine :

    - Федеральная архивная служба России, Росархив (Service fédéral des archives de Russie, portail des archives de Russie) : http://www.rusarchives.ru/
    - Государственный архив Российской Федерации, ГАРФ (Archives d'Etat de la Fédération russe) : http://garf.ru/
    - Российский государственный исторический архив (Service historique des archives d'Etat russe) : http://fgurgia.ru/start.do
    - Российский государственный архив военно-морского флота, РГАВМФ (Archives de la Marine de guerre russe) : http://rgavmf.ru/
    - Российская государственная библиотека (Bibliothèque d'Etat russe) : http://www.rsl.ru/
    - Полное собрание законов Российской империи (Collection complète des lois de l'Empire russe) : http://www.nlr.ru/e-res/law_r/search.php
    - Военная литература (Voenaïa literatura, portail d'accès à des œuvres mises en lignes traitant de l'histoire militaire russe) : http://militera.lib.ru/

  - Sites officiels :

    - Douanes : http://www.customs.ru/
    - Site du Kremlin : http://www.kremlin.ru/
    - Ministère de la Défense de la Fédération de Russie : http://www.mil.ru/
    - Ministère des Affaires Etrangères de la Fédération de Russie : http://www.mid.ru/
    - Conseil de Sécurité de la Fédération de Russie : http://www.scrf.gov.ru/index.html
    - Site de la Marine russe : http://flot.com/ ou http://www.navy.ru/
    - Site de la flotte de la mer Noire : http://flot.sevastopol.info/
    - Site de la flotte du Nord : http://www.severnyflot.ru/

  - Entreprises, chantiers navals et conglomérats énergétiques :

    - Almaz (bureau d'études) : http://www.almaz.spb.ru/
    - Amirauté (chantier naval, Saint-Pétersbourg) : http://admship.ru/
    - Beriev (aéronautique) : http://www.beriev.com/rus/core.html
    - Gazprom : http://www.gazprom.ru/
    - Gorki (chantier naval, Zelenodolsk) : http://www.zdship.ru/
    - Nevskoe (bureau d'études, Saint-Pétersbourg) : http://www.nddb.spb.ru/

- OSK (consortium des constructions navales russes) : http://www.oaoosk.ru/
- Rosneft : http://www.rosneft.com/
- Rubin (bureau d'études, Saint-Pétersbourg) : http://www.ckb-rubin.ru/
- Severnaya (chantier naval, Saint-Pétersbourg) : http://www.nordsy.spb.ru/sv2/index.php
- Severnoe bureau d'études) : http://spkb.air.spb.ru/index1.html
- Sevmash (chantier naval, Severodvinsk) : http://www.sevmash.ru/
- Stroïtrangaz (énergie) : http://www.stroytransgaz.com/
- Sukhoï (aéronautique) : http://sukhoi.org/
- Yantar (chantier naval, Kaliningrad) : http://www.shipyard-yantar.ru/ru/
- Zelenodolsk (bureau d'études, Zelenodolsk) : http://www.zpkb.com/
- Zvedochka (chantier naval, Severodvinsk): http://www.star.ru/

– Médias :

- Interfax: http://www.interfax.ru/
- Krasnaïa Zvezda: http://www.redstar.ru/
- Nezavissimaïa Gazeta: http://www.ng.ru/
- Nezavissimoe Voennoe Obozrenie: http://nvo.ng.ru/
- Novaïa Gazeta: http://www.novayagazeta.ru/
- RIA Novosti : http://fr.rian.ru/
- The Voice of Russia : http://rus.ruvr.ru/
- Vremia Novostieï: http://www.vremya.ru/

- **Sites turcs:**

– Sites officiels:

- Marine turque: http://www.dzkk.tsk.tr/english/HOMEPAGE.php#

- **Sites ukrainiens:**

– Archives et patrimoines :

- Archives ukrainiennes : http://www.archives.gov.ua/Eng/
- Archives de Sébastopol : http://www.gosarhiv.sev.net.ua/
- Archives d'Etat de la République autonome de Crimée : http://www.archives.gov.ua/Eng/Archives/ra01.php

– Sites officiels:

- République autonome de Crimée: http://www.ark.gov.ua/

- **Think tank :**

  - The Caucasus Research Ressource Centers : http://www.crrccenters.org/
  - Centre for Analysis of Strategies and Technologies : http://www.cast.ru/about/
  - Fondation pour la Recherche Stratégique (FRS) : http://www.frstrategie.org/
  - Global Security : http://www.globalsecurity.org/index.html
  - Institut français d'analyse stratégique : http://www.strato-analyse.org/fr/
  - Institut français des relations internationales (Ifri) : http://www.ifri.org/frontDispatcher
  - Institut des Relations Internationales et Stratégiques (Iris) : http://www.iris-france.org/
  - Jane's Information Group : http://www.janes.com/
  - Jane's fighting ship : http://jfs.janes.com/public/jfs/index.shtml
  - Stratfor, Global Intelligence: http://www.stratfor.com/
  - Stockholm International Peace Research Institute : http://www.sipri.org/

- **Portails, sites et blogs spécialisés :**

  - Axis News : http://www.axisglobe.com/
  - Barents Observer : http://www.barentsobserver.com/en
  - Bosphorus Naval News: http://turkishnavy.blogspot.com/
  - Combat Fleet of the World: http://combatfleetoftheworld.blogspot.com/
  - Mer et marine: http://www.meretmarine.com/
  - Military Paritet : http://www.militaryparitet.com/
  - Naval Open Source INTelligence : http://nosint.blogspot.com/
  - Portail des sous-marins : http://www.corlobe.tk
  - Redstars : http://red-stars.org
  - Russian Navy Blog : http://redbannernorthernfleet.blogspot.com/
  - Russian-ships.info : http://russian-ships.info/eng/
  - Vpk-name : http://vpk.name/

DOCUMENTS VIDEO:

- Jean-Michel CARRE, *Le système Poutine*, Les films Grain de Sable, 2007.
- Jean-Michel CARRE, *Le Koursk, un sous-marin en eaux troubles*, Les films Grain de Sable, 2005.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tome I :

- L'entrée du port de Sébastopol au XIXe siècle, couverture
- La mer de Marmara, p. 52
- Les Détroits turcs, p. 53
- La représentation de la théorie de Halford John MacKinder, p. 69
- La zone des Détroits, une région au cœur de la géopolitique des puissances continentales et océaniques, p. 71
- La formation de l'Empire russe, p. 147
- Les principales villes et ports russes de Nouvelle-Russie et de Tauride, p. 147
- Plan d'Odessa en 1794, p. 186
- Revenus issus des importations et des exportations à Odessa entre 1795 et 1813 (en roubles-argent), p. 189
- Revenus du commerce à Odessa, 1804-1814 (en roubles), p. 190
- Vue d'Odessa au début des années 1820, p. 191
- Odessa, la place du commerce du grain : exportations de blé par secteurs pontiques (% des parts du marché des exportations), p. 194
- Plan du port d'Odessa en 1897, p. 196
- Plan de Taganrog au début du XIXe siècle, p. 206
- L'accroissement du volume des échanges commerciaux à Taganrog (1783-1786), p. 207
- Production des chantiers navals russes pontiques sous Alexandre Ier (1801-1825), p. 229
- Plan de Nikolaïev en 1897 (port et arsenal), p. 232
- Carte du Gouvernement général de Tauride, 1822, p. 237
- Evolution de la population dans les régions d'approvisionnement des ports russes en mer d'Azov, p. 287
- Plan de Kertch en 1897, p. 295
- Croquis du site de Yéni Kalé en 1856, p. 297
- Le site de Sébastopol, p. 313
- Vue de l'entrée du port de Sébastopol au XIXe siècle, p. 318
- Plan du site de Balaklava lors de la guerre de Crimée, p. 324
- Armes de Sébastopol (époque impériale), p. 328
- Plan de Sébastopol lors de la guerre de Crimée, p. 360
- Sébastopol et ses défenses en 1897, p. 366

Tome II :

- Croiseur lance-missiles *Moskva*, couverture
- L'URSS en 1989, p. 376
- Bataille de Chios, 24 juin 1770, p. 378
- Le pavillon de Saint-André, p. 383
- Production des chantiers navals russes du bassin du Don sous le règne de Catherine II (flottille d'Azov), pp. 392-393
- Nombre de navires et de canons mis à l'eau par les chantiers navals fluviaux russes pour la flottille d'Azov (1770-1791), p. 394
- Navires mis à l'eau en mer Noire avec le nombre de pièces de canons correspondant par année (1770-1800), p. 399
- La Marine turque en mer Noire (1787-1788), p. 400
- Répartition des forces navales russes en 1792, p. 401
- Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1797, p. 403
- Répartition des effectifs par flotte en 1797, p. 404
- Coût des vaisseaux russes avec leurs cordages en 1772 (en roubles et livres françaises), p. 408
- Prix de l'armement des vaisseaux russes en 1772 (en roubles et livres françaises), p. 409
- Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1803, p. 411
- Navires mis à l'eau en mer Noire avec le nombre de pièces de canons correspondant par année (1801-1825), p. 413
- Production des chantiers navals russes (navires de ligne et frégates) sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825), p. 416
- Evolution du budget du Ministère de la Marine sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825), p. 419
- La bataille de Navarin, 20 octobre 1827, p. 423
- Etat des forces de la flotte de la mer Noire, octobre 1834, p. 425
- Navires mis à l'eau en mer Noire avec le nombre de pièces de canons correspondant par année sous le règne de Nicolas Ier (1825-1855), p. 426
- Portrait du vice-amiral Mikhaïl Petrovitch Lazarev, p. 429
- Etat des forces navales de l'Empire de Russie en 1853, p. 432
- Production des chantiers navals russes pontiques pour le compte de la flotte de la mer Noire (1849-1860), p. 436
- Production navale pontique pour le compte de la Compagnie russe de commerce et de navigation (1857-1886), p. 439
- Production des chantiers navals russes pontiques (1871-1885), p. 441
- Physionomie des forces navales russes après réalisation du programme d'armement de 1881 (projection horizon 1901), p. 445
- Production des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire sous le règne d'Alexandre III (unités et tonnage mis à l'eau par année), p. 447

- Tonnage mis sur cale pour le compte de la flotte de la mer Noire par chantier naval (1881-1894), p. 450
- Evolution du budget de la Marine russe et de la part attribuée aux constructions navales (millions de roubles, 1880-1890), p. 453
- Nombre d'unités et tonnage des navires français, italiens, autrichiens et russes mobilisables en Méditerranée en cas de guerre au mois d'avril 1892, p. 454
- Production des chantiers navals pour le compte de la flotte de la mer Noire sous le règne de Nicolas II (unités et tonnage mis à l'eau par année), p. 458
- Le dreadnought *Impératrice Catherine la Grande*, p. 461
- Programme naval voté en 1911-1912 (répartition du tonnage à l'horizon 1917), p. 464
- Programme naval voté en 1911-1912 (répartition des effectifs à l'horizon 1917), p. 464
- Evolution du budget de la Marine russe et comparaison avec les budgets d'autres marines, en millions de francs (1907-1913), p. 467
- Tonnage mis sur cale pour le compte de la flotte de la mer Noire par chantier naval (1894-1917), p. 472
- Le sous-marin *Morzh*, p. 473
- Répartition de la production par aire géographique (1894-1917), p. 474
- Répartition du tonnage sur les sites d'entretien des navires de la flotte de la mer Noire (1894-1917), p. 476
- Composition de la flotte de la mer Noire, 1er janvier 1916, p. 479
- Composition de la flotte de la mer Noire au mois de juillet 1918, p. 485
- Production des chantiers navals soviétiques pour le compte de la flotte de la mer Noire (1922-1953), p. 488
- Admission au service actif de nouvelles unités pour la flotte de la mer Noire (1922-1925), p. 491
- Programme de construction navale soviétique (mars 1925) : composition des forces navales à l'horizon 1930, p. 494
- Pavillon des forces navales soviétiques, p. 498
- Répartition des forces navales soviétiques par flotte à l'horizon 1947 (décision du Conseil pour le Travail et la Défense, 27 mai 1936), p. 499
- Production par site de construction pour le compte de la flotte de la mer Noire (en tonnes, 1922-1953), p. 500
- Production des chantiers navals par bassin pour le compte de la flotte de la mer Noire (tonnes, 1922-1953), p. 501
- Le croiseur *Amiral Ouchakov* (Projet 68 bis, classe *Sverdlov*), p. 502
- Le sous-marin M-35 (Type M, Série XII), p. 503
- Le sous-marin S-384 (Projet 613, classe *Whiskey*), p. 503
- Le navire de premier rang *Kharkov* (Projet 1), p. 504
- Sites de maintenance des navires de la flotte de la mer Noire (échantillon, 1922-1953), p. 507

- Les constructions navales soviétiques dans les Plans de 1946-1950 et 1951-1955, p. 513
- Le destroyer *Bezposhadny* (Projet 30 bis, classe *Skory*), p. 515
- Portrait de l'amiral Sergueï Gueorguiievitch Gorchkov, p. 516
- Les constructions navales soviétiques sur la période 1956-1970, p. 518
- Le croiseur de lutte ASM *Leningrad*, sistership du *Moskva* (Projet 1123), p. 521
- Le grand navire de lutte ASM *Skory* (Projet 61, classe *Kashin*), p. 522
- Le *Slava*, unité tête de série du Projet 1164 *Atlant*, classe *Slava*, p. 523
- Production des chantiers navals soviétiques pour la flotte de la mer Noire (unités et mises sur cale, 1953-1991), p. 524
- Production par bassin géographique (1953-1991), p. 526
- Production par chantier naval (1953-1991), p. 527
- Sites de maintenance des navires de la flotte de la mer Noire (échantillon, 1953-1991), p. 532
- Le complexe militaro-indutriel naval soviétique en 1991 (principaux pôles de construction et effectifs), p. 534
- Expédition de l'Archipel, 1769-1770, p. 546
- Portrait de l'amiral Fiodor Fiodorovitch Ouchakov, p. 551
- Opérations de la Marine russe depuis Corfou en mer Adriatique et autour de la péninsule italienne (1798-1800), p. 553
- Portrait de l'amiral Dmitri Nicolaïevitch Seniavine, p. 557
- Opérations de la Marine russe dans l'Archipel (1827-1829), p. 564
- Le Caucase occidental et les principaux points d'appui et bases navales russes, p. 569
- L'extension de l'Empire russe dans le Caucase (1800-1878), p. 570
- Le dispositif russe d'isolement de la Circassie au cours des années 1830-1840, p. 578
- Carte du district militaire du Caucase en 1877, p. 587
- Positions de l'Empire russe et de l'Empire ottoman en 1853, p. 589
- Les opérations en mer Noire lors de la Guerre de Crimée (1853-1855), p. 591
- Villefranche, un point d'appui au cœur du dispositif naval russe en Méditerranée (1858-1871), p. 601
- Activité navale soviétique en Méditerranée (années 1920 et 1930), p. 655
- Evolution de la présence navale soviétique dans l'océan mondial (en nombre de jours passés en mer par les navires soviétiques par an et par région, 1965-1971), p. 681
- Ports méditerranéens visités par l'*Eskadra* soviétique (1954-1991), p. 685
- The Geopolitical Aspects of Soviet Imperialism, p. 690
- Les installations et routes navales soviétiques au début des années 1980, p. 695

Tome III :

- Frégate du Projet 22350 *Amiral Gorchkov*, couverture
- La Fédération de Russie en 1991, p. 711
- Tonnage produit par aire pour la flotte soviétique de la mer Noire (en tonnes, 1922-1991), p. 732
- Entretien des bâtiments soviétiques par site pontique (1922-1991), p. 734
- Nombre d'unités mises en service au sein de la flotte russe de la mer Noire depuis 1991 (tonnage/année), p. 737
- Sites d'entretien des bâtiments russes de la Flotte de la mer Noire depuis 1991 (tonnage/site), p. 738
- Les organisations régionales en mer Noire depuis 1991, p. 741
- La mer Noire, un espace sécuritaire qui s'internationalise : l'extension de l'OTAN, p. 746
- L'espace sécuritaire de la mer Noire après 1991, p. 754
- Le littoral pontique soviétique à la veille de la disparition de l'URSS, p. 757
- Le littoral pontique russe aujourd'hui, p. 758
- Comparatifs des principaux bâtiments de combat des marines russe et turque en mer Noire (2012), p. 759
- La localisation des infrastructures de la flotte de la mer Noire en Ukraine (2008), p. 762
- Principaux port de déploiement de la flotte de la mer Noire en 2012 (tonne/port), p. 763
- Les zones d'amarrages des bâtiments russes à Sébastopol aujourd'hui, p. 765
- La Géorgie et ses provinces séparatistes, p. 771
- La mer Noire, un nœud énergétique stratégique, p. 776
- Nabucco et South Stream : deux projets, un seul objectif, p. 781
- Dépenses militaires de la Fédération de Russie par armes (en millions de roubles), 2000-2010, p. 786
- Postes de dépenses dans le budget de la Marine (millions de roubles), 2000-2010, p. 787
- Frégate polyvalente du Projet 11356 (classe *Talwar*), p. 789
- Un sous-marin à propulsion classique du Projet 0636.3 (classe *Kilo*), p. 790
- Tonnage et unités mises en service dans la flotte de la mer Noire depuis 1991 (avec projection jusqu'en 2016), p. 791
- Corvette lance-missiles du Projet 21631 *Buyan-M*, p. 792
- Production des chantiers navals soviétiques pour la Flotte de la mer Noire (1922-1991), p. 794
- Tonnage mis en service par aire de production depuis 1991 avec projection 2016, p. 795
- Tonnage mis en service depuis 1991 par chantiers navals avec projection 2016, p. 796
- Production par aire géographique à l'horizon 2016, p. 797

- Production du bassin de la Volga pour la flotte de la mer Noire par chantier naval (t), 1922-1991, p. 800
- Production du bassin de la Volga pour la flotte de la mer Noire par chantier naval (t), 1991-2012, p. 800
- Les nouveaux commandements militaires russes suite à la réforme de 2008, p. 804
- Les installations navales russes en mer Noire (2012), p. 806
- Evolution des infrastructures navales à Novorossisk, 2006 et 2012, p. 808
- Le bombardier Su-24 (code OTAN Fencer), p. 810
- L'arc des crises, facteur de fragilisation du flanc méridional russe, p. 825
- Part occupée par le secteur énergétique et le complexe militaro-industriel dans les exportations russes en millions de dollars, (2004-2011), p. 831
- Exportations russes vers les pays méditerranéens, en millions de dollars (2008-2011), p. 832
- Comparatif de la valeur totale des exportations de la Russie avec celles à destination des Etats de la Méditerranée, en millions de dollars (2008-2011), p. 833
- Importations russes depuis les pays méditerranéens, en millions de dollars (2008-2011), p. 834
- Comparatif de la valeur totale des importations de la Russie avec celles en provenance des Etats de la Méditerranée, en millions de dollars (2008-2011), p. 835
- Comparatif de la valeur de l'excédent commercial réalisé par la Russie en Méditerranée avec la balance du commerce russe, en millions de dollars (2008-2011), p. 836
- Le Gazoduc Arabe et son extension possible au Blue Stream, p. 839
- Evolution des ventes d'armements russes dans le monde et dans l'espace méditerranéen (1992-2011), p. 842
- Répartition des exportations d'armements russes dans le monde selon la valeur en milliards de dollars (1991-2011), p. 844
- Clients méditerranéens de la Russie en fonction de la valeur des contrats d'armements passés avec Moscou, en millions de dollars (1991-2011), p. 845
- Part occupée par les fournisseurs d'armements conventionnels aux principaux Etats affectés par le Printemps arabe (données pour 2007-2011), p. 847
- Le croiseur nucléaire lance-missiles *Pierre le Grand* (ex-*Youri Andropov*, Projet 1144 *Orlan*, classe *Kirov*), p. 855
- Principaux ports méditerranéens visités par des navires de guerre russes depuis 1991, p. 856
- Exportations et importations russes vers et depuis la Syrie, en millions de dollars (2008-2011), p. 861
- Evolution des exportations d'armements russes vers la Syrie, en millions de dollars (1991-2011), p. 863
- Livraison d'armements russes à la Syrie, 1991-2011, p. 866
- Le point d'appui matériel et technique n° 720 (ПМТО n° 720), 2005 et 2010, p. 870

- Tartous dans le système des bases et infrastructures navales russes (flanc occidental et méridional), p. 872
- L'arc des crises, facteur de fragilisation du flanc méridional russe, p. 877
- Le porte-avions *Amiral Kouznestov* (Projet 1143.5), p. 879
- Le désarmement de la flotte hauturière ex-soviétique après 1991, dont celui affectant la flotte de la mer Noire (exprimé en tonnes, avec le nombre d'unités correspondantes), p. 880
- Le destroyer *Nastoïshivy* (Projet 956, classe *Sovremenny*), p. 882
- La frégate polyvalente du Projet 22350 *Amiral Gorchkov*, p. 883
- Le destroyer de quatrième génération du Projet 21956, p. 885
- Les zones de piraterie dans le monde, p. 891
- La route du Nord, p. 896

Annexes

Liste des annexes :

- **Annexe I** : composition flotte de la mer Noire au 22 juin 1941
- **Annexe II** : liste des différents types de réparations dans la Marine russe
- **Annexe III** : hymne de la 5e escadre opérationnelle soviétique
- **Annexe IV** : doctrine navale de la Fédération de Russie jusqu'à 2020
- **Annexe V** : système des cinq mers (carte)
- **Annexe VI** : structure des unités de la flotte de la mer Noire
- **Annexe VII** : les nouvelles unités de la flotte de la mer Noire

Annexe I

Composition de la flotte de la mer Noire au 22 juin 1941[2551]

Comme nous l'avons évoqué, la Seconde guerre mondiale éclate alors que la Marine soviétique fait l'objet d'un vaste programme de construction navale destinée à lui procurer des capacités hauturières. Voici la composition de la flotte de la mer Noire lorsque l'URSS est précipitée dans la guerre suite à l'opération Barbarossa déclenchée par les Nazis et leurs alliés le 22 juin 1941 :

Линкор *Парижская Коммуна* (navire de guerre *Commune de Paris*)

Бригада крейсеров:
(Brigade des croiseurs)

Крейсер *Червона Украина* (croiseur *Ukraine Rouge*)
Крейсер *Красный Кавказ* (croiseur *Caucase Rouge*)
Крейсер *Красный Крым* (croiseur *Crimée Rouge*)

1-й дивизион эсминцев:
(1ère division des destroyers)

Эсминец *Незаможник* (destroyer *Nezamozjhnik*)
Эсминец *Фрунзе* (destroyer *Frunze*)
Эсминец *Железняков* (destroer *Zjhelezniakov*)
Эсминец *Дзержинский* (destroyer *Dzerjinski*)
Эсминец *Шаумян* (destroyer *Chaoumian*)

2-й дивизион эсминцев:
(2e division des destroyers)

Лидер *Ташкент* (leader *Tachkent*)
Эсминец *Быстрый* (destroyer *Bistry*/ *le Rapide*)
Эсминец *Бодрый* (destroyer *Bodry*/ *le Joyeux*)
Эсминец *Бойкий* (destroyer *Boïky*/*le Vif*)
Эсминец *Безупречный* (destroyer *Bezupretchniy*/*le Parfait*)
Эсминец *Бдительный* (destroyer *Bditelny*/*le Vigilant*)
Эсминец *Беспощадный* (destroyer *Bezpochadny*/*l'Impitoyable*)

Отряд легких сил:
(Détachement des forces légères)

Крейсер *Ворошилов* (croiseur *Vorochilov*)
Крейсер *Молотов* (croiseur *Molotov*)

[2551] Source : site officiel de la flotte de la mer Noire.

3-й дивизион эсминцев:
(3e division des destroyers)

Лидер *Москва* (leader *Moskva*)
Лидер *Харьков* (leader *Kharkov*)
Эсминец *Смышленый* (destroyer *Smichleny*/*le Brillant*)
Эсминец *Сообразительный* (destroyer *Soobrazitelny*/*l'Astucieux*)
Эсминец *Сердитый* (desroyer *Serdity*/ *le Sévère*)

1-я бригада торпедных катеров (1ere brigade des corvettes lance-torpilles) : ?

2-я бригада торпедных катеров (2e brigade des corvettes lance-torpilles) : Всего - 48 единиц (48 unités en tout)

Бригада кораблей охраны водного района:
(Brigade des navires de protection des eaux territoriales)

Сторожевой корабль *Шторм* (frégate *Chtorm*/*Tempête*)
Сторожевой корабль *Шквал* (frégate *Chkval*/*Rafale*)
Дивизион сторожевых катеров (division des patrouilleurs) : Всего - 28 единиц (28 unités en tout)
Дивизион тральщиков (division des dragueurs de mines): Всего - 22 единицы (22 unités en tout)
Дивизион минных заградителей (division des mouilleurs de mines): Всего - 3 единицы (3 unités en tout)

1-я бригада подводных лодок:
(1ère brigade des sous-marins)

1-й дивизион:
(1ere divission)

Л-4, Л-5, Л-6 (L-4, L-5, L6)

2-й дивизион:
(2e division)

Д-4, Д-5, Д-6 (D-4, D-5, D6)
С-31, С-32, С-33, С-34 (S-31, S-32, S-33, S-34)

3-й дивизион:
(3e division)

Щ-204, Щ-205, Щ-206, Щ-207, Щ-208, Щ-209, Щ-210 (Shch-204, Shch-205, Shch-206, Shch-207, Shch-208, Shch-209, Shch-210)

4-й дивизион:
(4e division)

Щ-211, Щ-212, Щ-213, Щ-214, Щ-215 (Shch-211, Shch-212, Shch-213, Shch-214, Shch-215)

2-я бригада подводных лодок:
(2e brigade des sous-marins)

6-й дивизион:
(6e division)

A-1, A-2, A-3, A-4, A-5

7-й дивизион:
(7e division)

М-31, М-32, М-33, М-34, М-58, М-59, М-60, М-62

8-й дивизион:
(8e division)

М-35, М-36

Отдельный учебный дивизион подводных лодок:
(Détachement autonome de sous-marines écoles)

Щ-201, Щ-202, Щ-203, (Shch-201, Shch-202, Shch-203) М-51, М-52, М-54, М-55

Annexe II

Liste des différents types de réparations dans la Marine soviétique et russe[2552]

Au cours de notre étude, nous avons régulièrement évoqué la question de l'entretien des unités qui composent la flotte de la mer Noire. Si nous disposons de peu d'éléments concernant les réparations effectuées sur les navires à l'époque impériale (en dehors des carénages), il en est autrement pour l'époque soviétique et contemporaine. La typologie des interventions réalisées en URSS puis en Russie sur les navires qui entrent en entretien ne semblent pas avoir fondamentalement évoluée. Lors de nos recherches portant sur les grandes unités de combat, nous avons constaté que les opérations les plus fréquentes, tout du moins celles qui sont le plus souvent mentionnées, sont les капитальный ремонт (entretiens capitaux), et les текущий ремонт (entretiens courants). Voici donc la typologie des réparations dans la Marine soviétique et russe.

Le cycle d'entretien (Планово-предупредительный ремонт) des bâtiments, de leurs mécanismes et composants se divise en quatre types d'intervention :

Текущий ремонт (entretien courant).
Il s'agit d'un entretien annuel au cours duquel sont réalisées les opérations de maintenance courantes (nettoyage et peinture de la coque, colmatage des fuites ou remplacement de pièces détachées défectueuses). Ces opérations peuvent être réalisées sans que l'unité ne soit rétirée du service.

Малый ремонт (petit entretien).
Cet entretien annuel correspond globalement au précédent, si ce n'est que le navire est cette fois admis en chantier sans pour autant être retiré du service.

Капитальный ремонт (entretien capital).
Au cours de cet entretien, les différents mécanismes du navire font isolément l'objet d'opérations de maintenance qui visent à restaurer leurs caractéristiques techniques et opérationnelles. Ce type d'entretien est plus important et plus long que les précédents dans la

[2552] Source : *Flotprom* (URL : http://flot.com/publications/books/shelf/chainikov/64.htm?print=Y).

mesure où des sections entières du bâtiment peuvent être remplacées, de même que de nouveaux mécanismes peuvent être installés.

Большой ремонт (grande réparation)
Ces opérations de maintenance sont réalisées selon un calendrier prévu par le « Règlement sur l'entretien des navires » qui définit la nature et la fréquence des interventions selon le type de bâtiment considéré. Cet entretien est généralement réalisé lors de l'admission de l'unité en réparation capitale.

Viennent ensuite les opérations de maintenance à caractère exceptionnel. Au cours de nos recherches, nous n'avons que très rarement été amené à travailler sur des bâtiments ayant subi ce type d'intervention.

Восстановительный ремонт (entretien de rétablissement)
Il s'agit d'un entretien qui vise à rétablir les capacités du navire suite à des dommages importants qu'il aurait subi. Pour ce type de maintenance, l'unité concernée est retirée temporairement du service de la flotte. Cet entretien est réalisé de manière assez exceptionnelle, et concerne des unités importantes.

Аварийный ремонт (entretien d'urgence)
Ces opérations de maintenance sont mises en œuvre pour réparer des dommages causés par un incident ou un accident grave.

Поддерживающий ремонт (entretien de soutien)
Les interventions réalisées affectent le cycle d'entretien classique de l'unité et peuvent porter sur l'ensemble du navire comme sur des éléments isolés. La mise en œuvre d'un entretien d'urgence doit amener le bâtiment à un état technique satisfaisant avant son admission ultérieure en entretien capital.

Les navires peuvent également faire l'objet de **modernisation**, ce qui affecte leur désignation : le numéro de projet correspondant est ensuite souvent suivi d'un « M » pour « modernisé ». Par exemple, le grand navire de lutte ASM *Smetlivy* (Projet 61), mis en service au sein de la flotte de la mer Noire en 1969, a subi un cycle de modernisation entre 1990 et

1995, et porte désormais la désignation du Projet 61M. Le *Smetlivy* a essentiellement reçu un nouveau sonar plus performant[2553].

[2553] Voir site officiel de la flotte de la mer Noire, cat. « Grands navires de lutte ASM », art. « Smetlivy ».

Annexe III

Hymne de la 5e escadre opérationnelle soviétique[2554]

За Босфором и Дарданеллами
Вдалеке от родимой земли
По Средиземноморским просторам
Боевые идут корабли.
Гордо реял на этих просторах
Наш священный Андреевский флаг,
И не раз мощь Российского флота
Испытал своей шкурою враг.
И снова в поход эскадра идет
По волнам, под водой,
Стальною грозной чередой,
Эскадра Пятая, врагом проклятая,
Всегда готова в смертный бой!
Здесь бродил Одиссей после Трои,
Одолев все интриги богов.
Здесь победами флота Россия
Скалить пасть отучила врагов!
Спиридов и Орлов,
Сенявин, Ушаков
Врагов здесь били,
Жгли и топили,
Чтоб знали русских моряков!
Чтоб дрожали!
И уважали
Наш доблестный Российский флот!
Снова вьется на этих просторах
Наш военно-морской гордый флаг!
Мощь и силу ударов эскадры,
Нам прикажут, – изведает враг!
Путь знает Шестой флот,
Придет его чред!
Мы по приказу
Ударим сразу
Он от возмездья не уйдет!
Пусть помнит Чесму
Ему известно,

[2554] Александр Борисович Широкорад, *Россия на Средиземном море*, Москва, АСТ, 2008, с. 84. (Alexandre Borisovitch Chirokorad, *La Russie en Méditerranée*, Moscou, ACT, 2008, p. 84).

Как там пылал турецкий флот.
Мы наследники доблести предков,
Чтим заветы мы дедов, отцов
Ради славы и чести Отчизны
Не щадить ни себя, ни врагов!
И враги пусть злорадно считают
Семь минут уцелеть нам дано!
Их расчеты нас не запугают,
Не уйдем мы покорно на дно!
С собою заодно
Прихватим мы на дно—
Это не просто – авианосцы!
Всех иль хотя бы одного!
Сгорят, как в Чесме,—
И им известно,
Как там пылал турецкий флот!
И снова в поход эскадра идет
По волнам, под водой,
Стальною грозной чередой—
Эскадра Пятая, врагом проклятая,
Всегда готова в смертный бой!

Слова В.В. Заборского. Исполняется на мотив марша «Прощание славянки» композитора И.Н. Агапкина
(Paroles de V. V. Zaborski. Inspiré de la marche « L'Adieu slave » du compositeur I. N. Agapkin)

Par-delà le Bosphore et les Dardanelles
Loin de la terre natale
Dans les étendues méditerranéennes
Vont les navires de guerre.
Avec fierté flottait au-dessus de ces étendues
Notre pavillon sacré de St-André,
Et plus d'une fois, la puissance de la Marine Russe
L'ennemi l'a-t-il ressenti dans sa peau.
Et de nouveau, en campagne se met l'escadre
Sur les flots, sous la mer,
En rang menaçant de l'acier,
La Cinquième Escadre maudite par l'ennemi,
Est toujours prête pour le combat mortel !
Ici, errait Odyssée après Troie,
Après avoir vaincu les intrigues des dieux.
Ici, la Russie, par les victoires de sa Marine
A fait perdre aux ennemis l'habitude de montrer les dents !
Spiridov et Orlov,
Seniavine, Ouchakov

Ont combattu les ennemis ici,
Ils les ont brûlés et coulés,
Pour qu'ils sachent ce que sont les marins russes !
Pour qu'ils tremblent !
Et qu'ils respectent
Notre glorieuse Marine Russe !
De nouveau ondule au-dessus de ces étendues
Notre fier drapeau de la Marine militaire !
La puissance et la force des coups de l'escadre,
Si on nous l'ordonne,- connaîtra l'ennemi !
Que sache la Sixième Flotte,
Son tour viendra !
Nous, sur ordre,
Frapperons d'un coup
Elle n'échappera pas au châtiment !
Qu'elle se souvienne de Tchesmé
Elle sait,
Comment la Marine Turque flambait là-bas.
Nous sommes héritiers de la gloire de nos aïeux,
Nous respectons les préceptes (testaments) de nos grands-pères et des pères
Pour la gloire et l'honneur de la Patrie
Nous ne nous ménageons ni n'épargnons les ennemis !
Et que les ennemis se réjouissent en pensant
Qu'il nous reste sept minutes à vivre !
Leurs calculs ne nous feront pas peur,
Nous ne nous laisserons pas couler avec soumission !
Avec nous, en même temps
Vers le fond nous entraînerons
Pas simplement les porte-avions !
Tous ou au moins un !
Ils brûleront comme à Tchesmé,
Et ils savent,
Comment la Marine Turque flambait là-bas !
Et de nouveau, en campagne se met l'escadre
Sur les flots, sous la mer,
En rang menaçant de son acier
La Cinquième Escadre maudite par l'ennemi,
Est toujours prête pour le combat mortel !

Annexe IV

Doctrine maritime de la Fédération de Russie jusqu'à 2020
Approuvée par le président Vladimir Poutine le 27 juillet 2011[2555]
(Extraits)

I. Dispositions générales

Le développement de l'espace océanique et de ses ressources constituera l'un des principaux axes de développement de la civilisation mondiale au cours du troisième millénaire. L'essence des politiques nationales des grandes puissances maritimes mondiales et de la majorité de la communauté internationale sera, dans un futur prévisible, orientée autour des actions indépendantes et de la coopération dans le développement des océans, et suscitera de même inévitablement une compétition.

Historiquement, la Russie, au regard de ses caractéristiques spatiales et géophysiques, est une puissance maritime de premier plan qui occupe une place et joue un rôle dans les relations internationales, aussi bien au niveau régional qu'au niveau global. Elle tient ce statut de sa position géographique, avec un accès à trois océans (…).

La doctrine maritime de la Fédération de Russie (désignée ultérieurement par doctrine maritime) est un document fondamental qui définit la politique publique de la Fédération de Russie dans le champ des activités maritime comme une politique nationale maritime de la Fédération de Russie (désignée ultérieurement par politique maritime nationale).

[…]

Les bases légales de la doctrine maritime reposent sur la Constitution de la Fédération de Russie, les lois fédérale et les autres actes de réglementation de la Fédération de Russie, sur la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer de 1982, sur les traités internationaux qui portent sur les activités maritime, l'usage des ressources et des espaces océaniques.

[2555] Document intégral disponible en russe sur le site du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie (URL : http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html).

(…) Les bases des capacités maritimes de la Fédération de Russie sont les Marine, les Garde-frontières maritime du Service fédéral des Garde-frontière, la flotte maritime civile (…), de même que les infrastructures nécessaires à leurs opérations et à leur développement (…).

La mise en œuvre de la doctrine maritime doit permettre de renforcer davantage la position de la Russie en tant que puissance maritime de premier plan, et créer un environnement favorable à l'accomplissement des buts et objectifs de la politique maritime nationale.

II. Essence de la politique maritime nationale

[…]

1) Les intérêts nationaux de la Fédération de Russie dans les océans, les objectifs et principes de la politique maritime nationale

<u>Les intérêts nationaux de la Fédération de Russie dans les océans</u>

[…]

Les intérêts nationaux de la Fédération de Russie dans les océans consistent en :

- L'inviolabilité de la souveraineté de la Fédération de Russie, dans ses eaux intérieures, dans ses eaux territoriales et dans l'espace aérien correspondant, sur le sol et sous-sol des espaces maritimes.
- Assurer les droits souverains et la juridiction de la Fédération de Russie, mise en œuvre dans la ZEE et sur le plateau continental de la Fédération de Russie pour l'exploration, le développement et la conservation des ressources naturelles (…).
- La liberté en haute-mer, qui comprend la liberté de navigation, des opérations, de la pêcherie, de recherche, la liberté de poser des câbles sous-marins et des pipelines.
- La protection des vies humaines en mer, la prévention de la pollution maritime, le contrôle des lignes de communication maritime stratégique, la création de conditions favorables au développement de l'activité économique maritime bénéfique pour la Fédération de Russie, en particulier dans ses régions côtières (…).

[…]

III. Contenus de la politique maritime nationale

[…]

b) Développement des ressources énergétiques et minérales

La perspective de l'épuisement des réserves d'hydrocarbure et des autres ressources minérales sur le continent préjuge de la réorientation de l'exploration et de la production des ressources minérales vers le plateau continental, le sol et sous-sol des océans.

Les objectifs de longs termes suivants doivent permettre, dans la perspective de l'exploitation des ressources énergétiques et minérales des océans, de maintenir, et au-delà, de renforcer les stocks stratégiques de matières premières :

- L'étude des structures géologiques et la définition des ressources potentielles du plateau continental de la Fédération de Russie à travers la surveillance exercée par l'Etat (…).
- La régulation et le contrôle exercé par l'Etat sur l'exploration et la surveillance des ressources minérales et énergétiques dans les océans, ce qui prend en compte la défense des intérêts de l'Etat.
- La mise en valeur des réserves connues et la prospective intensive pour le pétrole et le gaz naturel sur le plateau continental de la Fédération de Russie.
- La préservation des réserves de ressources minérales du plateau continental de la Fédération de Russie comme des réserves stratégiques.
- Créer des conditions et des opportunités pour l'exploration et la mise en valeur des ressources dans les zones profondes des océans (fond et sous-sol) (…)

[…]

Mise en œuvre de l'activité navale

L'activité navale de la Fédération de Russie correspond au développement et à l'usage des océans pour la défense et la sécurité du pays, avec l'implication de la composante militaire de ses capacités maritimes (la Marine et le service de protection des frontières de la Fédération de Russie).

[…]

Les activités navales liées à la protection et la promotion des intérêts nationaux et à la sécurité de la Fédération de Russie dans les océans relève de la catégorie des priorités élevées du gouvernement.

Les tâches destinées à parer les menaces et à garantir les intérêts nationaux et la sécurité de la Fédération de Russie et de ses alliés dans les océans reposent sur le maintien par la Fédération de Russie de capacités navales adéquates.

La Marine est le principal pilier et fondement des capacités maritimes de la Fédération de Russie, un des outils de politique étrangère, et elle est conçue pour protéger les intérêts de la Fédération de Russie et ses alliés dans les océans par des méthodes militaires, la préservation de la stabilité politico-militaire dans les mers adjacentes, et la sécurité militaire dans les espaces maritimes et les océans. Les exercices navals dissuadent de l'emploi de la force ou de la menace de l'emploi de la force contre la Fédération de Russie (…). De plus, la Marine contribue à maintenir les conditions pour la sécurité des activités navales de la Fédération de Russie dans les océans, elle fournit une présence navale à la Fédération de Russie dans les océans, hisse le pavillon et étale les forces militaires, visite les navires et vaisseaux (…).

La Marine dispose d'une association de moyens stratégiques déployés par régions : les flottes du Nord, du Pacifique, da la Baltique et de la mer Noire, de même que la flottille de la Caspienne, qui sont les bases de puissance pour résoudre les problèmes de la politique maritime nationale dans chacune de ces régions.

(…) les flottes sont maintenues à un niveau constant en rapport avec les menaces à la sécurité de la Fédération de Russie qui pèsent sur chacune de ces régions (…)

La protection et la sécurisation des frontières de la Fédération de Russie sur mer reviennent à:

- Faire respecter les attributs naturels et légaux du régime des frontières.
- Assurer la protection des eaux maritimes intérieures, territoriales, de la ZEE et du plateau continental de la Fédération de Russie, ainsi que leurs ressources naturelles.
- Mandater le Service des frontières de la Fédération de Russie pour coordonner les activités des autorités exécutives fédérales (…)
  […]
- Mettre en œuvre les accords bilatéraux et multilatéraux entre Etats pour promouvoir la construction de mesures de confiance dans les zones frontalières, partager les informations sur l'immigration illégale et le trafic d'armes, d'explosifs et de stupéfiants.

2) Tendances régionales de la politique maritime nationale

Il s'agit du champ recouvert par les activités maritimes associées aux caractéristiques spécifiques à chaque région de la Fédération de Russie et du monde (…).

Les grands espaces régionaux définis par la politique maritime nationale de la Fédération de Russie sont : les océans Atlantique, Arctique, Pacifique, la mer Caspienne et l'océan Indien. La politique maritime nationale est construite en fonction des spécificités propre à chacun de ces espaces.

<u>Les orientations dans la région atlantique</u>

La posture dans la région atlantique est déterminée par l'accroissement de la pression économique, politique et militaire des pays de l'OTAN, qui promeuvent l'extension de l'Alliance à l'Est, et par une nette diminution des capacités de la Fédération de Russie pour mettre en œuvre ses activités maritimes dans cette région.

Les fondements de la politique maritime nationale dans cette région reposent sur des objectifs de longs termes dans les mers Baltique, Noire et d'Azov, de même que dans l'océan Atlantique et en mer Méditerranée.

[…]

En mer Noire et d'Azov :

- Mettre à niveau la navigation commerciale maritime et mixte (fleuve-mer), et la modernisation et le développement des infrastructures portuaires côtières.
- Améliorer le cadre légal pour le fonctionnement de la flotte russe de la mer Noire sur le territoire ukrainien, et la préservation de la ville de Sébastopol comme sa principale base d'attache.
- Créer des conditions (…) qui assurent la protection de la souveraineté, des droits souverains et internationaux de la Fédération de Russie dans les mers Noire et d'Azov.
- Développer le trafic de passagers depuis les ports du kraï de Krasnodar vers les pays de la M2diterranée, de même que le trafic de ferries interne à la mer Noire.

En mer Méditerranée :

- Favoriser l'émergence d'une zone de stabilité politico-militaire et des relations de bon voisinage.
- Assurer une présence navale russe suffisante dans la région.

[…]

<u>Les orientations dans la région arctique</u>

La politique maritime nationale pour la région arctique est déterminée par l'importance particulière revêtue par cette région qui fournit à la flotte russe un accès libre à l'Atlantique, une riche ZEE et un plateau continental à la Fédération de Russie, le rôle crucial de la Flotte du Nord dans la défense des zones maritimes et océaniques de l'Etat, de même que l'importance croissante de la route du Nord pour le développement durable de la Fédération de Russie.

Les fondements de la politique maritime nationale dans cette région reposent sur de conditions favorables au développement de l'activité de la Marine russe dans les mers de

Barents, Blanche, et autres mers arctiques, sur la route du Nord, de même que dans l'Atlantique Nord.

En conséquence, les objectifs de longs termes poursuivis sont les suivants :

- La recherche et le développement de l'Arctique orienté vers le développement d'un secteur économique tourné vers l'export, avec un accent mis sur les problèmes sociaux.
- La protection des intérêts de la Fédération de Russie dans l'Arctique.
- Le développement d'une flotte de vaisseaux pouvant naviguer dans les eaux gelées pour le fret, la pêche et la recherche.
- L'intégration de la défense des intérêts de l'Etat dans le développement des bio-ressources et des réserves minérales de la ZEE et du plateau continental de la Fédération de Russie.
- Créer des conditions (…) qui assurent la protection de la souveraineté, des droits souverains et internationaux de la Fédération de Russie dans la région arctique.
- Restreindre l'activité navale étrangère dans les espaces et les zones qui ont fait l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux avec les principales puissances navales.
- Assurer les intérêts nationaux de la Fédération de Russie en relation avec la route du Nord, contribuer à la centralisation de la gouvernance du système de transport, des services de brise-glaces (…).
- La mise à niveau et la sécurisation des activités de la flotte de brise-glace atomiques.
- Protéger les intérêts de la Fédération de Russie dans la délimitation des zones maritimes et du fond des mers de l'océan arctique avec les Etats riverains de l'Arctique.

  (…)

<u>Les orientations dans la région de la mer Caspienne</u>

La région caspienne est unique par le volume et la qualité des ressources minérales et biologiques.

Les objectifs de longs termes dans cette région doivent permettre de répondre aux enjeux suivants :

- Favoriser une issue favorable à la Fédération de Russie dans la détermination du régime juridique international de la mer Caspienne, et de l'usage de ses stocks de poissons, de pétrole et de gaz.
- Contribuer à la préservation de l'environnement avec les autres Etats riverains.
- Créer les conditions nécessaires à l'usage de toutes les capacités maritimes.
- Mettre à niveau le commerce maritime et mixte (fleuve-mer), la navigation des navires et la flotte de pêche.
- Organiser d'un service de ferry comme composante d'un système de transport intermodal avec un accès à la mer Méditerranée et à la Baltique.
- Le développement, la reconstruction et la spécialisation des ports existants.

Les orientations dans l'océan Indien

Les objectifs de longs termes suivants sont poursuivis dans la région de l'océan Indien :

- L'expansion du transport russe, du fret et de la pêche et, ensemble avec les autres nations, leur protection contre la piraterie.
- La recherche dans l'Antarctique, comme principal élément dans la mise en œuvre de politiques publiques destinées à préserver et consolider la position de la Russie dans cette région.
- Contribuer à faire de l'océan Indien une zone de paix, de stabilité et de relations de bon voisinage, avec une présence navale périodique de la Fédération de Russie dans l'océan Indien.

[…]

V. Conclusion

La mise en œuvre de la doctrine navale de la Fédération de Russie aidera à atteindre une haute efficacité dans les activités maritimes, le développement durable de l'Etat, la protection et la

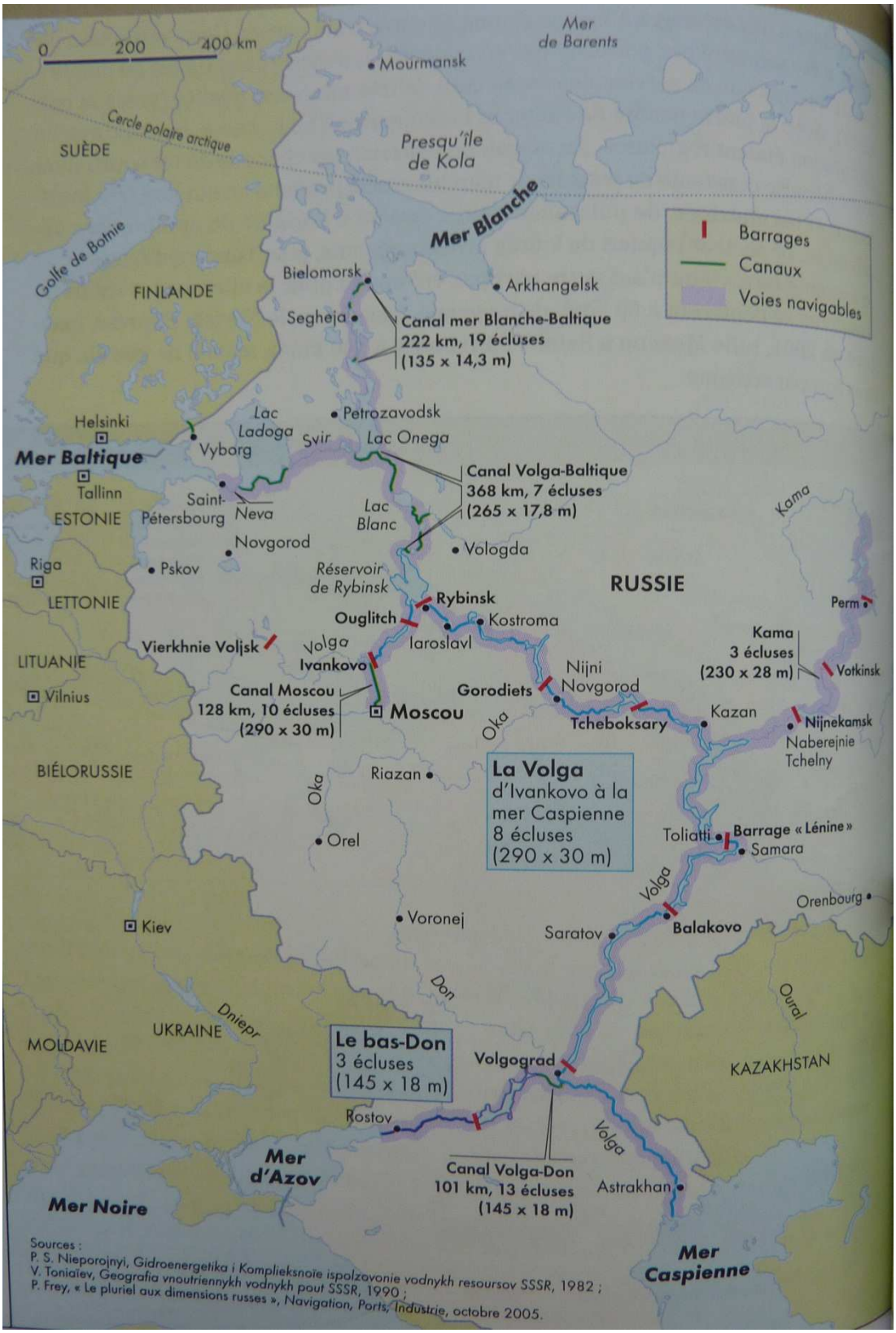
promotion des intérêts et de la sécurité de la Fédération de Russie sur les océans, à renforcer l'autorité internationale de la Russie.

[…]

La politique maritime nationale de la Fédération de Russie renforcera fortement et fermement la position de la Fédération de Russie parmi les principales nations maritimes.

Annexe V

Le système des cinq mers



Source : Pascal Marchand, *Atlas Géopolitique de la Russie*, Paris, Autrement, coll. « Atlas Monde », 2007, p. 34.

Annexe VI

Structure des unités de la flotte de la mer Noire[2556]

Nous avons indiqué dans cette annexe la structure de la flotte de la mer Noire, avec le détail de la composition des principales unités de combat. Tous les navires sont déployés à Sébastopol, sauf mention contraire. Nous n'avons pas inclus les petites unités de soutien logistique.

11-я бригада противолодочных кораблей
(11e brigade de lutte anti-ASM)

ГРКР *Москва* (croiseur lance-missiles guidés *Moskva*)
БПК *Керчь* (grand navire de lutte ASM *Kertch*)
СКР *Сметливый* (frégate *Smetlivy*)
СКР *Ладный* (frégate *Ladny/l'Harmonieux*)
СКР *Пытливый* (frégate *Pitlivy/le Scrutateur*)

197-я бригада десантных кораблей
(197e brigade des navires de débarquement)

БДК *Николай Фильченков* (grand navire de débarquement *Nikolaï Filtchenkov*)
БДК *Орск* (grand navire de débarquement *Orsk*)
БДК *Саратов* (grand navire de débarquement *Saratov*)
БДК *Азов* (grand navire de débarquement *Azov*)
БДК *Новочеркасск* (grand navire de débarquement *Novotcherkassk*)
БДК *Цезарь Куников* (grand navire de débarquement *César Kunikov*)
БДК *Ямал* (grand navire de débarquement *Yamal*)

247-й отдельный дивизион подводных лодок
(247e division autonome des sous-marins)

ПЛ *Алроса* (sous-marin *Alrosa*)
ПЛ Б-380 (sous-marin B-380, ce submersible n'est pas opérationnel)

68-я бригада кораблей охраны водного района
(68e brigade des navires de protection des eaux territoriales)

149-я тактическая группа противолодочных кораблей
(149e groupe tactique des navires de lutte ASM)

МПК *Александровец* (petit navire de lutte ASM *Alexandrovets*)
МПК *Владимирец* (petit navire de lutte ASM *Vladimirets*)
МПК *Муромец* (petit navire de lutte ASM *Mouromets*)
МПК *Суздалец* (petit navire ASM *Souzdalets*)

[2556] Source : site officiel de la flotte de la mer Noire.

150-я тактическая группа минно-тральных кораблей
(150e groupe tactique des dragueurs de mines)

МТЩ *Ковровец* (dragueur de mines *Kovrovets*)
МТЩ *Иван Голубец* (dragueur de mines Ivan *Goloubets*)
МТЩ *Турбинист* (dragueur de mines *Turbinist*)
МТЩ *Вице-адмирал Жуков* (dragueur de mines *Vice-amiral Joukov*)

41-я бригада ракетных катеров
(41e brigade des corvettes lance-missiles)

166-й Новороссийский дивизион малых ракетных кораблей
(166e division des petits navires lance-missiles de Novorossisk)

РКВП *Бора* (navire hydroglisseur lance-missiles *Bora*)
РКВП *Самум* (navire hydroglisseur lance-missiles *Samum*)
МРК *Штиль* (petit navire lance-missiles *Chtil*)
МРК *Мираж* (petit navire lance-missiles *Mirage*)

295-й Сулинский дивизион ракетных катеров
(295e division des corvettes lance-missiles de la Sulina)

РКА Р-60 (corvette lance-missiles R-60)
РКА Р-71 (corvette lance-missiles R-71)
РКА Р-109 (corvette lance-missiles R-109)
РКА Р-239 (corvette lance-missiles R-239)
РКА *Ивановец* (corvette lance-missiles *Ivanovets*)

184-я бригада охраны водного района (Новороссийск)
(184e brigade des navires de protection des eaux territoriales, Novorossisk)

181-й дивизион противолодочных кораблей
(181e division des navires de lutte ASM)

МПК *Поворино* (petit navire de lutte ASM *Povorino*)
МПК *Ейск* (petit navire de lutte ASM *Yeysk*)
МПК *Касимов* (petit navire de lutte ASM *Kassimov*)

170-й дивизион тральщиков
(170e division des dragueurs de mines)

МТЩ *Железняков* (dragueur de mines *Zhelezniakov*)
МТЩ *Валентин Пикуль* (dragueur de mines *Valentin Pikul*)
МТЩ *Вице-адмирал Захарьин* (dragueur de mines *Vice-amiral Zakharin*)
БТЩ *Минеральные Воды* (dragueur de mines *Eau minérale*)
БТЩ *Лейтенант Ильин* (dragueur de mines *Lieutenant Ilin*)
РТЩ РТ-46 (dragueur de mines RT-46)
РТ-278 (dragueur de mines RT-278)

Д-144 (corvette de débarquement D-144)
Д-106 (corvette de débarquement D-106)

519-й отдельный дивизион разведывательных кораблей
(519^{e} division autonome des navires de renseignement)

Приазовье (*Priazovie*)
Экватор (*Equateur*)
Кильдин (*Kildin*)
Лиман (*Liman*)

Annexe VII

Les nouvelles unités de la flotte de la mer Noire[2557]

La flotte de la mer Noire fait actuellement l'objet d'un vaste programme de modernisation qui comprend l'admission en service actif de 15 à 20 nouvelles unités d'ici 2020. Voici une galerie de photographies et de dessins représentants quelques-uns des principaux bâtiments concernés.

- **Frégate polyvalente du Projet 22350 *Amiral Gorchkov* :**

Concepteur : bureau d'études Severnoe, Saint-Pétersbourg.
Constructeur : chantier naval du Nord, Saint-Pétersbourg.
Déjà en chantier pour la flotte de la mer Noire : *Amiral Gorschkov* (mise sur cale le 1er février 2006) ; *Amiral Kasatonov* (mise sur cale le 26 novembre 2009) ; *Amiral Golovko* (mise sur cale 1er février 2012).

[2557] Toutes les images de cette annexe proviennent du site internet d'OSK (http://www.oaoosk.ru/index.html) sauf mention contraire.

- **Frégate polyvalente du Projet 11356 classe *Talwar* :**

Concepteur : bureau d'études Severnoe, Saint-Pétersbourg.

Constructeur : chantier naval Yantar, Kaliningrad.

Déjà en chantier pour la flotte de la mer Noire : *Amiral Grigorovitch* (mise sur cale le 18 décembre 2010) ; *Amiral Essen* (mise sur cale le 8 juillet 2011) ; *Amiral Makarov* (mise sur cale le 29 février 2012).

Photographie : frégate indienne F 44 *Tabar*.

- **Corvette polyvalente du Projet 20380, classe *Steregushchy* :**

Concepteur : bureau d'étude Almaz, Saint-Pétersbourg.

Constructeur : chantier naval du Nord, Saint-Pétersbourg.

Photographie : corvette *Steregushchy*, flotte de la Baltique.

- **Corvette lance-missiles du Projet 21631 *Buyan-M* :**

Concepteur : bureau d’études Zelenodolsk, Zelenodolsk.

Constructeur : chantier naval Gorki, Zelenodolsk.

- **Sous-marin classique du Projet 0636.3 classe *Kilo* :**

Source : site internet de Rubin (http://www.ckb-rubin.ru/proekty/voennaja_tekhnika/neatomnye_podvodnye_lodki/proekt_636/).

Concepteur : bureau d'études Rubin, Saint-Pétersbourg.

Constructeur : chantier naval de l'Amirauté, Saint-Pétersbourg.

Déjà en chantier pour la flotte de la mer Noire : B-261 *Novorossisk* (mis sur cale le 20 août 2010) ; B-237 *Rostov-sur-le-Don* (mis sur cale le 21 novembre 2011) ; B-262 *Stary Oskol* (mis sur cale le 17 août 2012).

- **Sous-marin classique du Projet 677 Lada :**

Concepteur : bureau d'études Rubin, Saint-Pétersbourg.
Constructeur : chantier naval de l'Amirauté, Saint-Pétersbourg.
Déjà en chantier pour la flotte de la mer Noire : B-586 *Cronstadt* (mis sur cale le 28 juillet 2005) ; B-587 *Sébastopol* (mis sur cale le 10 novembre 2006).
Photographie : B-585 *Saint-Pétersbourg*, flotte du Nord.

- **Bâtiment amphibie du Projet 11711 Ivan Gren :**

Concepteur : bureau d'études Nevskoe, Saint-Pétersbourg.
Constructeur : chantier naval Yantar, Kaliningrad.
Déjà en chantier pour la flotte de la mer Noire : *Ivan Gren* (mis sur cale le 24 décembre 2004).

Table des matières

Introduction **6**

Etude préliminaire **28**

I. L'étude géopolitique : un outil au service de l'approche historique 29

Eléments d'approche de la géopolitique russe 38

II. La perception russe du territoire et la question des frontières de l'Empire : la quête du désenclavement et l'accès aux « mers chaudes » 41

1) La quête pétrovienne du désenclavement géographique 42

a) Un territoire immense enclavé dans les terres et dans les glaces 42

b) Vaincre le complexe d'obsidionalité 45

c) Les Détroits turcs : véritable « *nœud stratégique de l'Eurasie* » 50

2) La Russie et la mer : de l'appréhension à la nécessaire maîtrise de l'élément marin 58

a) La Russie : une puissance maritime ? 59

b) Assurer la suprématie de la Russie dans le bassin pontique : une « flotte forteresse » implantée au sein d'une forteresse naturelle 74

Quelques spécificités du théâtre naval pontique 76

c) Quelle stratégie navale pour quelle flotte russe ? 90

3) La course aux « mers chaudes » : la quête du désenclavement 102

a) De Moscou à Sébastopol : l'expansion vers le sud, XVIe-XIXe siècle ... 102

b) De Sébastopol à la Méditerranée : vers une redéfinition des rapports entre la Russie et le bassin méditerranéen ? 114

III. La multiplication des acteurs en mer Noire, un facteur de dynamisme dans les échanges pontiques 124

L'OTAN : du *containment* à l'élargissement vers le bassin pontique, une activité perçue comme un danger par la Russie 125

L'Union européenne : une puissance pontique ? 129

L'Organisation du Traité de Sécurité Collective (OTSC): un rôle limité en mer Noire 133

***BlackSeaFor* : favoriser la confiance mutuelle entre les Etats riverains de la mer Noire** 135

La Communauté des Etats Indépendants (CEI) : quelle influence en mer Noire ? 136

Le GUAM ou « *la parade des insoumis* » 137

La Communauté économique eurasiatique : l'économie comme moteur des échanges 140

L'Organisation de Coopération Economique de la Mer Noire (OCEMN): une manifestation des ambitions turques sur la région 140

Conclusion de l'étude préliminaire 144

Partie I **146**
La flotte à quai : la Nouvelle-Russie, la Crimée et Sébastopol **146**
Chapitre 1 151
Les installations navales russes en Nouvelle-Russie 151
I. Kherson : le premier arsenal russe de Nouvelle-Russie 154
1) La nouvelle place du commerce en Russie du Sud 160
2) Une nouvelle voie pour le commerce avec la Russie : l'exemple de la route Kherson-Marseille (1784-1787) 166
3) Les chantiers navals de la couronne : le premier port militaire russe en mer Noire 175
II. Odessa, « *la Marseille de la mer Noire* » 185
III. Les autres ports russes de la mer Noire et de la mer d'Azov 198
1) Taganrog : la première base navale russe sur la mer d'Azov et la nouvelle place du commerce pontique russe 198
2) Azov : le verrou turc à l'expansion russe vers le Sud 216
3) Nikolaïev : le nouveau chantier naval russe dans le Sud 223
Conclusion du chapitre 1 233
Chapitre 2 236
La péninsule de Crimée, territoire frontière au cœur des ambitions méditerranéennes de la Russie 236
I. L'irruption de la Russie en Crimée : une étape décisive dans la construction de l'identité méridionale et maritime russe 239
1) La Russie et la Crimée : de l'annexion à la colonisation 239
2) La Crimée : une péninsule de steppes et de montagnes 247
a) Le plat pays de Crimée : le nord, le centre et les steppes 250
- **Simféropol : la cité des gouverneurs impériaux** 253
- **Bakhchisarai : la capitale des Khans de Crimée** 255
b) Un pays de montagnes : la chaîne Taurique 258
II. La Crimée, une terre à la croisée des routes maritimes et terrestres 263
1) Ports et échanges en Crimée: de la période italienne à l'arrivée des Russes 264
2) La Crimée, une porte vers les richesses de l'Orient 275
III. Les ports russes de la Crimée 286
1) Théodosie : la « petite Constantinople » 288
2) Kertch : le second verrou stratégique du bassin pontique 294
Conclusion du chapitre 2 306
Chapitre 3 309

Sébastopol, une citadelle maritime reflet des ambitions méridionales de la Russie 309

I. Sébastopol : la citadelle navale russe dans les « eaux chaudes » de la mer Noire..... 312

1) Une situation exceptionnelle : « *le port le plus sûr, le plus vaste et le plus beau* » 313

2) Les circonstances de l'installation de la Marine russe à Akhtiar 319

II. Sébastopol : une forteresse reflet de la posture stratégique de la Russie impériale dans la région mer Noire..... 326

1) Sébastopol, une cité au cœur de la stratégie de désenclavement de l'Empire russe vers les eaux méridionales 326

2) Une citadelle navale isolée à la périphérie d'un vaste empire..... 332

3) L'Empire russe, une puissance pontique sur la défensive ?..... 340

III. Sébastopol, le principal port d'attache de la flotte russe de la mer Noire (1783-1917) 346

1) De sa fondation à la guerre de Crimée : l'émergence de la principale base navale russe en mer Noire 346

2) De l'abandon à la réhabilitation, la lente résurrection de Sébastopol au lendemain de la guerre de Crimée (1856-1917) 361

Conclusion du chapitre 3 369

Conclusion de la partie I 371

Partie II 375

La flotte en mer : un outil au service des ambitions de la Russie en Méditerranée 375

Chapitre 1..... 381

La constitution de la flotte : la naissance des forces navales russes dans le bassin pontique 381

I. La production des chantiers navals russes pour la flotte de la mer Noire à l'époque impériale (1762-1917) 389

1) De Catherine II à la guerre de Crimée : l'ascension d'une nouvelle puissance navale pontique aux aspirations méditerranéennes..... 390

a) L'édification de l'outil de puissance dans le bassin pontique : l'œuvre de Catherine II (1762-1796)..... 390

b) Paul Ier et la Méditerranée : l'ancrage de la présence navale russe dans le bassin méditerranéen (1796-1800) 402

c) La production des chantiers navals pontiques russes sous le règne d'Alexandre Ier (1801-1825) : vers l'effort de rationalisation 410

d) L'outil de production sous Nicolas Ier (1825-1855) : la manifestation d'un désintérêt pour les affaires méridionales ? 422

2) Vers la création d'une flotte moderne : la production des chantiers navals pour la flotte de la mer Noire entre 1855 et 1917 433

a) L'activité des chantiers navals russes dans le bassin pontique sous Alexandre II (1855-1881) : une diminution de la productivité consécutive au traité de Paris..... 434

b) L'outil de production naval sous le règne d'Alexandre III (1881-1894) : la reconstitution de la flotte de la mer Noire 443

c) Les chantiers navals russes du sud sous Nicolas II (1894-1917) : essor et modernisation de l'outil de production 456

II. De la flotte en eaux brunes à la flotte océanique, la production des chantiers navals soviétiques pour la flotte de la mer Noire (1922-1991) 483

1) De la reconstitution de la flotte à la Seconde guerre mondiale (1922-1953) : l'affrontement entre deux conceptions de l'outil naval et ses répercussions sur les programmes de construction 487

2) La flotte de la mer Noire et la marine océanique soviétique (1953-1991) ... 511

Conclusion du chapitre 1 538

Chapitre 2 540

La flotte en mer : la présence navale russe dans le bassin méditerranéen 540

I. La flotte de guerre russe en Méditerranée à l'époque impériale : de l'apprentissage à la pratique, l'ascension de la présence navale russe en Méditerranée 544

1) De Catherine II à la Guerre de Crimée : l'ascension de la présence navale russe dans le bassin méditerranéen (1769-1853) 544

- **La présence navale russe en Méditerranée dans la première moitié du XIXe siècle : vers une présence permanente de la flotte russe dans les eaux méditerranéennes** 561

2) L'expression pontique d'un *Command of the Sea* offensif : la flotte russe de la mer Noire dans les campagnes caucasiennes (années 1830-1840) 569

a) La flotte de la mer Noire et le Caucase occidental 573

b) Les missions remplies par la flotte de la mer Noire au cours des campagnes circassiennes 576

- **Le blocus des côtes orientales de la mer Noire** 576
- **Les missions logistiques de la flotte dans le bassin pontique** 579

c) Les limites de l'outil naval lors des campagnes caucasiennes 582

- **Un blocus naval peu étanche : l'assistance étrangère aux Circassiens** .. 582
- **La vulnérabilité des navires face à des côtes hostiles** 585

3) Villefranche, un exemple de redéploiement stratégique de la Marine russe en Méditerranée (1858 et années 1860) 592

a) Pourquoi la Marine de guerre russe s'implante-t-elle à Villefranche en 1856 ? 594

- **Le contexte de la défaite russe en 1856** 594
- **A la recherche d'un point d'appui naval en Méditerranée** 596
- **Villefranche : une solution à la croisée des attentes mutuelles du Piémont et de la Russie** 597

b) Villefranche : un point d'appui naval russe en Méditerranée occidentale 598

- **L'accord russo-sarde de 1858 et ses conséquences pour la Marine russe** 598
- **La présence de la Marine russe à Villefranche : les activités induites et la réception par la population** 602
- **Le tournant de 1870 : vers une évolution de la présence russe à Villefranche** 605

4) La Marine impériale russe en Méditerranée après 1871 : la projection de l'espace méditerranéen au cœur des intérêts maritimes russes 608

- **La flotte de la mer Noire face à la flotte germano-ottomane dans la Première guerre mondiale (1914-1917)** 621

La mer Noire : un théâtre d'affrontement au cœur de la géostratégie de la Première guerre mondiale 624

L'état des forces dans le bassin de la mer Noire 625

Le face à face germano-russe, ou la confrontation de deux stratégies navales 630

La Transcaucasie : de l'affrontement russo-ottoman à la guerre pour l'enjeu énergétique 634

La course vers Bakou et le pétrole de la Caspienne 637

II. La Marine soviétique et la Méditerranée 642

1) De la reconstitution de la flotte à la Seconde guerre mondiale: l'émergence de la Marine rouge (1922-1945) 642

2) L'Union soviétique : une puissance navale en Méditerranée (1945-1991) .. 659

a) Construire l'influence sans la flotte : la pénétration soviétique dans l'espace méditerranéen au lendemain de la Seconde guerre mondiale 660

b) L'URSS en Méditerranée : vers l'affirmation d'un *Sea Power* soviétique 669

Conclusion du chapitre 2 701

Conclusion de la partie II 704

Partie III 710

La flotte de la mer Noire face aux nouveaux enjeux stratégiques et sécuritaires contemporains 710

L'implosion de l'URSS et ses conséquences sur l'environnement stratégique russe 713

La Marine russe depuis 1991 : vers un redressement au service de la construction d'une politique de puissance 716

Chapitre 1 722

La flotte de la mer Noire face aux nouveaux défis sécuritaires régionaux : évolution, modernisation et redéploiement des structures 722

I. Les défis internes suite au choc de 1991: la nécessaire restructuration de la flotte en mer Noire 724

1) Le partage de la flotte de la mer Noire entre Kiev et Moscou (1991-1997). 724

2) Le vieillissement de la flotte, conséquence de la décomposition du tissu industriel naval ex-soviétique ... 731

II. Les défis externes : les intérêts sécuritaires russes dans le bassin pontique après 1991 740

1) La perte du *leadership* et la mondialisation de l'espace sécuritaire pontique : reconstruire la relation à la mer Noire ... 740

2) L'espace pontique, une zone sous tensions ... 754

a) L'amenuisement de la « fenêtre sur la Méditerranée » : la perte de la Crimée et de Sébastopol, source de la frustration géostratégique russe ... 755

b) Les conflits gelés : des leviers d'influence russe dans la géopolitique pontique ... 766

c) La mer Noire, un corridor énergétique convoité ... 773

III. Vers un renouveau de la flotte de la mer Noire ... 784

1) De la modernisation de la flotte au redéploiement de l'outil de production: la flotte de la mer Noire face à la recomposition du complexe militaro-industriel ex-soviétique ... 785

a) La place de la flotte de la mer Noire dans le processus de modernisation des forces armées russes (Programme d'armement 2011-2020) ... 785

b) L'outil industriel : le basculement vers les capacités de la Baltique ... 793

- **Le bassin de la Volga : des capacités sous-exploitées** ... 798

2) Les bases : le développement des infrastructures pontiques ... 802

a) La réforme des structures militaires ... 802

b) Les nouvelles infrastructures navales pontiques : la densification du maillage côtier ... 805

c) Quelles missions pour la flotte russe en mer Noire ? ... 811

Conclusion du chapitre 1 ... 820

Chapitre 2 ... 822

La flotte de la mer Noire en Méditerranée depuis 1991: un repositionnement stratégique au service des intérêts globaux de la Russie ... 822

I. Les intérêts russes en Méditerranée depuis 1991 : vers un repositionnement stratégique de Moscou dans la région ... 826

1) La Méditerranée, une « fenêtre » sur le Moyen-Orient, dernier bastion de l'influence russe en dehors du « proche étranger » ... 827

2) Le développement des intérêts économiques russes en Méditerranée ... 830

a) La Russie et les pays méditerranéens : un intense partenariat économique ... 832

b) Le développement des partenariats énergétiques en Méditerranée ... 837

c) Les ventes d'armements aux pays de la Rive Sud ... 840

II. La refondation de la présence navale russe en Méditerranée depuis 1991 ... 849

1) Repenser le positionnement et les missions de flotte en Méditerranée : vers un renouveau de l'activité navale 850

2) Le partenariat stratégique russo-syrien : la clef du dispositif naval russe méditerranéen 859

a) La coopération militaro-technique russo-syrienne, un levier d'influence pour Moscou dans le bassin oriental 860

b) La coopération navale: Tartous, un « port Potemkine » ? 867

III. La Méditerranée, corridor vers l'océan mondial pour la future flotte hauturière russe 875

1) La reconstitution d'une flotte de haute-mer à l'horizon 2020 878

2) La Méditerranée et la future flotte hauturière russe 888

Conclusion du chapitre 2 899

Conclusion de la Partie III **902**

Conclusion générale **904**

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE **909**

- **Russes :** **927**

o **« Военная доктрина Российской Федерации » (« Doctrine de guerre de la Fédération de Russie »), Moscou, 5 février 2010.** **927**

TABLE DES ILLUSTRATIONS **964**

Annexes **971**