

## Les mers sont différentes ou l’imaginaire maritime de Pierre I<sup>er</sup> à l’épreuve des ports européens, 1717

*The Seas are Different, or the Challenges of the European Harbour’s Experience of Peter I<sup>st</sup>, 1717*

Dmitri Gouzévitch

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/artefact/10018>

DOI : [10.4000/artefact.10018](https://doi.org/10.4000/artefact.10018)

ISSN : 2606-9245

### Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

### Édition imprimée

Date de publication : 7 octobre 2021

Pagination : 179-207

ISBN : 978-2-8107-0755-3

ISSN : 2273-0753

### Référence électronique

Dmitri Gouzévitch, « Les mers sont différentes ou l’imaginaire maritime de Pierre I<sup>er</sup> à l’épreuve des ports européens, 1717 », *Artefact* [En ligne], 14 | 2021, mis en ligne le 07 octobre 2021, consulté le 07 octobre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/10018> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.10018>

---



*Artefact, Techniques, histoire et sciences humaines* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

# Les mers sont différentes ou l'imaginaire maritime de Pierre I<sup>er</sup> à l'épreuve des ports européens, 1717

Dmitri Gouzévitch

---

## Résumé

---

Dans cet article, nous allons examiner les diverses expériences maritimes de Pierre I<sup>er</sup> et leur impact sur l'aménagement des ports dans le golfe de Finlande. Une attention particulière sera prêtée à cet égard au deuxième grand voyage du tsar à l'étranger (1716-1717), durant lequel il a visité plusieurs pays du nord-ouest européen et la France. L'analyse de ses impressions portuaires tout au long des côtes de la Baltique, de la mer du Nord et de La Manche, a permis de mettre à plat certaines idées reçues concernant les visées de ce voyage et de conclure que ces impressions ont contribué à concrétiser sa vision de la Baltique comme « mer imaginaire », en en faisant, techniquement, commercialement et politiquement, « le fait maritime » russe.

179

---

## Mots-clés

---

Pierre I<sup>er</sup>, Russie, deuxième grand voyage européen, mer imaginaire, installations portuaires

” Dmitri Gouzévitch, « Les mers sont différentes ou l'imaginaire maritime de Pierre I<sup>er</sup> à l'épreuve des ports européens, 1717 », *Artefact*, 14, 2021, p. 179-207.

# *The Seas are Different, or the Challenges of the European Harbour's Experience of Peter I<sup>st</sup>, 1717*

---

## Abstract

In this article we examine the link between a variety of maritime experiences that Peter I<sup>st</sup> and the strategies of development of ports in the Gulf of Finland. We will consider it through the perspective of experience received during the Tsar's Second Great Voyage abroad (1716-1717) when he visited several countries of the North-western Europe, including France. The analysis of his impressions collected then in the European harbors along the coasts of the Baltic, the North Sea and the English Channel, opened the possibility to dispel some common beliefs concerning the aims of the voyage and to conclude that these maritime impressions of the tsar enabled him to materialize his vision of the Baltic sea as « imaginary » making it, technically, commercially and politically, the Russian « maritime fact ».

---

## Keywords

Peter I<sup>st</sup>, Russia, Second Great European Voyage, imaginary sea, harbour installations

## Mise en contexte : état des lieux et choix méthodologiques

Les réformes de Pierre le Grand (1672-1725) qui ont mis la Russie moscovite sur les voies de la modernisation à l’européenne continuent, trois siècles plus tard, à attirer les historiens<sup>1</sup>. Leurs liens intrinsèques avec les voyages européens de ce monarque, premier de ses pairs moscovites à avoir franchi les limites de son pays, font partie des acquis historiographiques incontestables. La littérature consacrée à ses déplacements (onze au total, de longues tournées et de courtes escapades comprises<sup>2</sup>) compte plusieurs milliers de titres. La seule Grande Ambassade (1697-1698), premier tour européen du jeune tsar, est évoquée dans plus de 5 500 ouvrages en 26 langues<sup>3</sup>. Quoique son deuxième grand voyage en Europe (1716-1717) soit beaucoup moins bien étudié dans son ensemble<sup>4</sup>, nombreux là-aussi sont les travaux qui le mentionnent ou en détaillent les différents aspects<sup>5</sup> : politiques et diplomatiques, militaires et commerciaux, techniques et artistiques<sup>6</sup>. Les pérégrinations du tsar au Danemark, aux Provinces-Unies, dans les Pays Bas autrichiens et l’épiscopat de Liège, en France, sans oublier les terres allemandes ont été passées au crible<sup>7</sup>. Ce deuxième grand voyage est par ailleurs examiné dans le cadre géopolitique plus vaste de la Baltique où se jouaient, dans le premier XVIII<sup>e</sup> siècle, les intérêts de plusieurs pays

181

---

1. Nous remercions Evguenij Anissimov, Jean Philippe Cénat et Thierry Sarmant pour leur aide lors de la préparation de cet article. Les études pétroviennes ont reçu une impulsion grâce au programme « Le chemin de Pierre le Grand » initié en 2009 par la Fondation internationale d’utilité publique Dmitri Sergeevič Lihachev (dir. Aleksandr Kobak) qui, depuis, a organisé des manifestations dans six pays, dont deux en France, en 2013 et 2017, et a publié une trentaine d’ouvrages totalisant plus de 500 contributions originales, russes et étrangères.

2. Pour le survol et l’analyse détaillé de ces voyages : Anisimov, 2018; Gouzévitch D., Gouzévitch I., 2018.

3. C’est du moins le nombre d’items répertoriés de visu lors de la préparation de la bibliographie analytique de la Grande Ambassade : Gouzévitch D., Gouzévitch I., 2008a.

4. L’unique à signaler est l’ouvrage de Ūliã Kozlova qui privilégie les volets politique et diplomatique de ce voyage au détriment de ses nombreux autres aspects survolés rapidement : Kozlova, 2020.

5. Voir les biographies parues en France : Liechtenhann, 2015, p. 381-399 ; Sarman, 2020, p. 213-219.

6. Trois ouvrages issus des congrès pétroviens de 2013 et 2017 sont en grande partie consacrés à ce voyage : Gouzévitch, Kobak, Petrova, 2018a et 2018b ; Gouzévitch D., Gouzévitch I., 2020.

7. Koningsbrugge, 2014 ; Mezin, 2017 ; Waegemans, 1998a, 1998b ; Bagger, 2017 ; Schippan, à paraître en 2022.

européens<sup>8</sup>. Mais au-delà des grands thèmes bien balisés, il existe des zones d'ombre qui, pour une raison ou pour une autre, sont restées en marge des études magistrales. Ayant entrepris, il y a quelques années, d'écrire une histoire intégrale du deuxième grand voyage de Pierre I<sup>er</sup> en Europe, nous avons constaté que l'étude de l'expérience portuaire qu'il y avait acquise, pourtant décisive pour l'essor de la politique impériale, demeure à ce jour un sujet en friche.

Trois raisons nous paraissent expliquer cette lacune. La première relève d'une tradition historiographique : selon un avis largement partagé, Pierre I<sup>er</sup>, durant son deuxième voyage en Europe, aurait délaissé les techniques au profit des sciences et des arts. La seconde tient aux sources, parcellaires, dispersées et multilingues, une véritable mosaïque à reconstituer à partir d'une multitude de fragments éclatés... Enfin, la troisième est d'ordre cognitif car impliquant une analyse conjuguée des éléments d'information relevant à la fois de l'histoire des techniques (génie maritime, construction navale, hydrographie maritime), du commerce maritime, de la géographie historique (y compris régionale) et de l'histoire politique, diplomatique et militaire de l'Europe dans le premier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle. On doit également prendre en compte les antécédents russes de l'expérience portuaire du tsar, le contexte et les impératifs de ses déplacements en Europe et surtout, la dimension spatiale complexe du deuxième voyage, avec un itinéraire en boucles. Les difficultés méthodologiques sont importantes et nécessitent une approche prudente. Certes, l'historiographie peut servir pour démarrer la recherche<sup>9</sup>. L'analyse cartographique et la chronologie minutieuse des déplacements du tsar sont deux autres supports efficaces. C'est pourtant une autre méthode, dont nous avons testé le potentiel heuristique à l'occasion du travail sur l'histoire de la Grande Ambassade, qui nous a permis de trouver un fil conducteur : le voyage exploratoire sur les traces du tsar, avec la visite des lieux et l'examen des ouvrages d'art qu'il avait lui-même jadis visités et examinés<sup>10</sup>. Les impressions visuelles ont été

---

8. *Baltic Studies*, 1900-2004, notamment les tomes 1-5, 8 et 9. Sur les projets matrimoniaux du tsar afin de consolider sa présence sur la Baltique : Indravati, 2018 ; sur le développement du commerce maritime dans cette région : Kraatz, 1993 ; Zakharov, 2005 ; sur les relations de la Russie avec le Duché de Courlande : Gouzévitch D., Gouzévitch I., 2007 ; sur la construction navale et le bras de fer russo-suédois sur la Baltique : *Istoriâ otečestvennogo sudostroeniâ*, 1994.

9. Nous avons choisi de ne retenir que les travaux directement concernés et/ou cités dans le texte.

10. À ce jour, nous avons réalisé quatre voyages : à travers la Belgique, l'Allemagne du nord, le Danemark et les Pays Bas (2015) ; en Belgique (Liège, Anvers, Spa, en 2017) ; en France (Calais,

décisives pour que les éléments d'information éclatés et incomplets s'assemblent et que plusieurs interrogations se clarifient. Les textes et les cartes ont permis de les remettre dans leur contexte historique. L'étude qui suit en fournit la démonstration.

## Idées reçues et témoignages contradictoires

Il est de notoriété générale que Pierre I<sup>er</sup>, durant ses séjours en Europe, s'intéressait principalement à la flotte militaire, aux arsenaux et aux ports. Un épisode contredit, cependant, cette idée reçue. En effet, lors de son fameux et très médiatisé voyage en France, en avril-juin 1717, le tsar n'a visité aucun port, sauf ceux qu'il avait traversés en provenance des Pays-Bas autrichiens, en multipliant, en même temps, les visites des parcs et des jardins – Versailles, Trianon, Marly et bien d'autres. Sans contester cette affirmation, nous souhaitons toutefois la nuancer en analysant les motifs profonds de ce changement de cap. Quelques témoignages attestent les intentions du tsar à visiter des ports français autres que ceux qu'il avait croisés sur son chemin vers Paris.

183

Notre premier témoin est Matvej Dmitrievič Olsufiev, qui a accompagné Pierre I<sup>er</sup> dans ce voyage en tant que « Maršalok » (maréchal de camp). Le 20 avril 1717 (st. anc.<sup>11</sup>), Olsufiev écrit de Calais à Aleksandr Menšikov : « Sa Majesté [...] à l'issue de la fête, daigne reprendre son chemin vers Paris, et puis, peut-être, plus loin, jusqu'à Brest, où se trouve la grande flotte Française, mais je ne peux pas en aviser votre excellence avec certitude<sup>12</sup> ». Olsufiev était l'un des hommes les plus informés de la suite de Pierre I<sup>er</sup>. Selon l'hypothèse bien fondée de l'éditeur de ses lettres et descendant de la

---

Boulogne-sur-Mer, Marquise, Ambleteuse en septembre 2020 puis Dunkerque, Mardyck, Gravelines, Zuydcoote, Bray-Dunes en octobre 2020). Nous avons aussi tiré profit de nos voyages dans les ports du bassin d'Arcachon et sur les îles grecques.

11. Le style ancien correspond au calendrier julien utilisé en Russie jusqu'en 1918. À l'époque de Pierre I<sup>er</sup>, la différence entre les calendriers julien et grégorien était de 11 jours. Pour éviter les confusions, les dates des documents produits en Russie ou par les Russes de l'époque sont données soit avec l'indication « st. anc. », soit selon deux calendriers divisées par une barre (/).

12. Brat' à Olsuf'evy, 1883, p. 30. Voir Kovalevskij, 1884, p. 108 : « En se rendant en France, il avait l'intention de se familiariser, entre autre, avec l'état des arts maritimes. À ces fins probablement, on a choisi la route de Calais [...]. Cela explique également son vœu non exaucé de visiter Brest ». Voir aussi Mezin, 2017, p. 192 (traduction des citations russes : Irina Gouzévitch).

famille, le comte Aleksej Olsufiev, son aïeul avait tenu le journal de voyage du tsar pendant leur séjour à Paris<sup>13</sup>. Ainsi, le tsar avait l'idée de visiter Brest mais ne tenait pas à l'afficher, même à son entourage le plus proche.

Parfois, il laissait échapper le vœu d'examiner d'autres ports, en dissimulant les véritables objectifs diplomatiques. Ainsi, à Bruxelles, le 16 avril 1717, lors d'un dîner avec le marquis de Prieux, gouverneur des Pays-Bas autrichiens, Pierre I<sup>er</sup> déclarait que le but principal de sa visite en France était « d'inspecter les nouvelles écluses du canal de Mardyck<sup>14</sup> ». Ces écluses se situaient à trois km à l'ouest de Dunkerque, dont les puissantes installations portuaires construites par Vauban avaient dû être détruites par la France, selon les conditions de la paix d'Utrecht (1713). La France a essayé de contourner ces conditions en construisant un nouveau grand port à Mardyck, mais les Britanniques ont exigé qu'il soit à son tour démoli. Lorsque le tsar se trouvait en France, les travaux de démolition étaient en cours, mais au printemps de 1717, les écluses étaient encore intactes.

Ces propos, pour évasifs qu'ils puissent paraître, sont loin de certifier le désintérêt du tsar pour les techniques durant son deuxième voyage en Europe. En essayant de comprendre d'où vient l'opinion, toujours dominante, qui affirme le contraire, nous avons établi qu'elle remonte à une collection d'anecdotes sur Pierre I<sup>er</sup> publiés dans les années 1780 par l'académicien Jacob Stäehlin. Ainsi, l'anecdote n° 27 relate les propos du bibliothécaire du tsar, Ivan Schumacher :

« Pierre le Grand, lors de son premier séjour en Hollande en 1698, ne se préoccupait que de [...] la construction navale, de la navigation, du commerce et des manufactures. Mais lors de son deuxième séjour là-bas et en France, en 1717 et [17]18, il accorda beaucoup plus d'attention aux sciences et aux arts. Partout, il examina les collections de peintures, d'œuvres d'art et de curiosités naturelles publiques et privées<sup>15</sup>.

Selon l'anecdote n° 18 aussi, « Durant le deuxième voyage, en 1716 et 1717, le Souverain manifesta son amour pour les peintures et du bon goût. » On trouve, plus loin, une note de deux pages qui évoque les artistes préférés du tsar en France et sa participation aux ventes aux enchères. L'anecdote n° 35

13. *Brat'à Olsuf'evy*, 1883, p. 33

14. Vagemans, 1998, p. 214.

15. Stélin, part.1, p. 85. Voir aussi : Moleva, 1972, p. 13.

cite le baron de Mardefeld qui vante l’amour de Pierre le Grand pour les peintures et la gravure<sup>16</sup>.

L’influence des anecdotes de Stäehlin sur l’historiographie et la perception générale de l’histoire russe a été considérable. Entre 1786 et 1853, l’ouvrage a connu une quinzaine d’éditions en russe et deux en allemand<sup>17</sup>. Ivan Golikov les a ensuite reprises pour le compte de son propre travail historique, et les anecdotes sur l’amour de Pierre I<sup>er</sup> pour la peinture et l’art graphique durant le deuxième voyage y ont trouvé leur place<sup>18</sup>. Pour en mesurer l’impact, rappelons que les ouvrages de cet auteur ont été, un siècle durant, la source principale d’informations sur l’époque pétroviennne pour la société russe.

Ceci explique probablement le peu d’attention accordée par les chercheurs au rapport de l’agent secret du roi d’Espagne, le marquis de Grimaldo, publié en 1884 :

“ je pense que la raison la plus immédiate du voyage de [Pierre I<sup>er</sup> à Paris en 1717] était une simple curiosité. À en juger par l’intérêt avec lequel Pierre explorait tout ce qui était lié aux sciences mathématiques, à la mécanique et aux techniques, mais aussi aux beaux arts, je crois que se familiariser au plus près avec eux dans l’intérêt de leur rapatriement a été le principal, voire l’unique but de son voyage<sup>19</sup>.

185 —

Comme on peut le noter, les techniques sont placées ici avant les beaux-arts ajoutés, semble-t-il, en supplément de celles-ci.

Cet avis répandu sur la priorité des beaux-arts était également le nôtre jusqu’au moment où nous avons commencé à creuser la question en profondeur.

---

16. Štelin, t. 1, p. 64-66.

17. Versions russes : deux en 1786, trois en 1787, ensuite en 1788, 1789, 1793, 1793/1800, 1801, 1820, 1830, 1846, 1848, 1853 ; version allemande, en 1785 et 1838.

18. Golikov, 1789, p. 281-286 ; Golikov, 1838, p. 197-201.

19. Kovalevskij, 1884, p. 112.

## L'évolution des idées de Pierre I<sup>er</sup> sur les ports

Lors du deuxième voyage, l'intérêt de Pierre I<sup>er</sup> pour les techniques de la mer n'a pas décliné mais plutôt changé de nature. En effet, durant sa première tournée européenne, en 1697-1698, dans le cadre de la Grande Ambassade, le jeune tsar avait voyagé en apprenti désireux de se familiariser avec les procédés techniques (en particulier la construction navale) pour ensuite en faire usage dans son pays. Ayant passé plusieurs semaines à s'initier à cet art aux chantiers navals d'Amsterdam et de Deptford, il a acquis des compétences nécessaires pour organiser la construction de la flotte militaire en Russie. Le souverain à la fleur de l'âge qui a voyagé en Europe en 1716-1717, avait déjà à son actif la création ou la réorganisation des grands systèmes techniques. Il s'entraînait à en diriger un, la marine de guerre, à l'échelle internationale : d'abord en coordonnant les opérations militaires sur mer et sur terre, ensuite en commandant les flottes des États alliés en prévision du débarquement en Scanie (juillet-septembre 1716). Ce fait seul devrait suffire pour jeter un regard critique sur la façon dont l'antithèse « ports – parcs » est résolue dans l'historiographie moderne.

Pour se faire une idée globale des impressions portuaires du tsar et comprendre le « tournant français » de cette épopée, nous avons établi la liste alphabétique récapitulative des ports marins qu'il a visités, intentionnellement ou occasionnellement, avant de se rendre en France. Dans l'intérêt de la démonstration, nous avons inclus des sites d'envergure différente, qui semble à première vue incomparable, sans égard pour leur ancienneté historique, importance stratégique, dimensions ou fonctions<sup>20</sup> :

Gdańsk (Danzig)  
Ile Bornholm dans la Baltique  
Ile Hven dans le détroit Øresund  
Ile Rügen dans la Baltique  
Ile Jasmund dans la Baltique  
Helsingør  
København (Copenhague)  
Libau

---

20. La liste a été établie sur la base des journaux de voyage : *Pohodnyj žurnal 1716*, 1855 ; *Pohodnyj žurnal 1717*, 1855.

Memel  
Nyborg sur l'île Fyn  
Nykøbing  
Palanga  
Pernau  
Pillau  
Revel  
Riga  
Rostock – Warnemünde  
Stralsund  
Wismar

Falsterbo suédois, visité lors d'un raid de reconnaissance.

S'y ajoutent de nombreux petits ports le long de la côte, tels Stuthoff (Sztutowo), Stolpe, ou dans les baies et les détroits des îles danoises, comme Roeskilde et Assens, ainsi que les forteresses maritimes, comme celle située sur l'île de Walfisch dans la baie de Mecklenburg ou une autre, sur l'île Christiansø. On trouve aussi des villes comme Hambourg, Lübek, Hameln, Hansestadt Stade, Stettin (Szczecin), Königsberg – ports fluviaux ou lovés au fond des baies à l'embouchure des fleuves avec un accès à la mer dont les conditions s'apparentaient à celles de Saint-Pétersbourg ou des villes russes intérieures.

187 —

Tous sont des ports militaires, des ports marchands (hanséatiques) et des ports de pêche de la Baltique orientale, méridionale et occidentale (y compris les détroits danois), à la fois maritimes et ceux que nous appellerions aujourd'hui des ports « fleuve – mer », c'est-à-dire quasiment tous les ports de la Baltique, grands et petits, exceptés ceux qui se trouvaient sur le territoire de la Suède quoique là aussi, le tsar ait réussi à en voir un.

Citons maintenant une autre liste (établie selon les mêmes principes que la première) :

Amsterdam  
Boulogne-sur-Mer  
Calais  
Canal de Mardyck – port inachevé  
Dunkerque  
Husum  
Naarden

Nieuwpoort  
Rotterdam  
Saardam/Zaandam

Une belle collection de ports de la mer du Nord, toutes tailles et spécialités confondues – des grands ports militaires et marchands (hanséatiques) aux petits ports de pêche voire des localités industrielles reliées indirectement à la mer comme Zaandam qui ponctuent son littoral est et sud jusqu'à La Manche. Parmi les grands ports fluviaux, citons Anvers, bien qu'il ait été bloqué à cette époque (**Fig. III-V, cahier couleur**<sup>21</sup>).

En résumé, Pierre I<sup>er</sup> a passé en revue de manière plus ou moins détaillée une séquence continue de ports à vocation plurielle et de forteresses maritimes situés entre Saint-Pétersbourg et Calais. Quel pouvait être l'intérêt de visiter tous ces lieux ?

## Une expérience plurielle pour un « port global »

D'un point de vue pratique, Pierre I<sup>er</sup> s'est intéressé à tous les aspects techniques relatifs à l'organisation des ports et à leur fonctionnement : aménagement, installations et équipements, revêtements côtiers, systèmes d'amarrage, jetées, grues portuaires<sup>22</sup>, magasins, ateliers de fabrication de gréements, etc.

Cette préoccupation était en phase avec le projet ambitieux et prestigieux de sa nouvelle capitale, Saint-Pétersbourg, ville portuaire aux fonctionnalités plurielles. Fondée en 1703 dans l'embouchure de la Néva reliant le lac de Ladoga avec le golfe de Finlande, Saint-Pétersbourg offre beaucoup d'affinités topographiques, hydrographiques et climatiques avec sa source d'inspiration, Amsterdam<sup>23</sup>, et comme celle-ci, ou encore Copenhague, elle forme avec Kronstadt (son avant-poste insulaire à l'entrée du golfe), un complexe portuaire global regroupant tous les types de ports possibles. Dès l'origine, les fonctions de port maritime et fluvial sont conjuguées,

---

21. Pour une meilleure visibilité géographique, nous avons présenté l'ensemble des ports de la Baltique et de la mer du Nord visités par Pierre I<sup>er</sup> sur trois cartes qui reprennent l'itinéraire du tsar de l'est à l'ouest

22. À Lubeck existe toujours une grue ancienne unique que Pierre I<sup>er</sup> aurait dû voir.

23. Gouzévitch D., Gouzévitch I., 2008b, p. 341-354

le premier abritant la flotte militaire et une base de construction navale, le second assurant l'accueil des péniches qui transportaient vivres, matériaux et marchandises en provenance des régions intérieures, les voies navigables étant le moyen principal pour ravitailler la capitale excentrée. Le premier navire marchand (hollandais) est arrivé à Saint-Pétersbourg par la mer en 1703, ayant ainsi inauguré la fonction d'un port commercial promu au grand avenir international. Le lac de Ladoga, la Néva et le golfe de Finlande grouillaient de poissons. Cette ressource était d'autant plus appréciée à Saint-Pétersbourg qui dépendait, dans son ravitaillement, des aléas des transports fluviaux et lacustres. La ville s'est donc d'entrée équipée d'un port de pêche. Enfin, en 1715, le tsar y a aménagé le « Chantier naval particulier » (Partikulârnaâ verf'), une sorte de port de plaisance situé au confluent de la Neva et de la Fontanka qui cumulait les fonctions de construction et d'abri des navires de loisir et de transport à l'usage des particuliers.

Vers le milieu des années 1710, un nouveau problème a surgi, vital pour l'existence de la flotte balte. La capitale, ce rempart stratégique censé sceller la présence russe sur la Baltique manquait d'une base de réparation navale. La question était cruciale car les navires en bois n'avaient pas une vie longue, dix ans en moyenne après la mise sur l'eau. Ensuite, il fallait soit les réparer entièrement, soit les remplacer. Construire un navire à neuf était une entreprise onéreuse. Quant à les réparer, trois possibilités étaient envisageables : l'abattage en carène (une procédure qui pouvait endommager le navire) ; le hissage par glissades aux cales de réparation (procédé très peu utilisé pour réparer les gros navires avant l'apparition de la machine à vapeur à double effet) ; la réparation dans les cales sèches (système le plus sûr mais aussi très coûteux en termes de constructions et d'équipements). De 1716 à 1717, de nombreux navires de la jeune marine russe construits en bois souvent mal séché avaient besoin d'être réparés. Et il était clair que le problème ne pourrait que s'aggraver. La guerre du Nord était loin d'être terminée et la flotte jouait un rôle grandissant dans les hostilités. Par conséquent, il était nécessaire de créer non seulement un système de construction navale, mais aussi celui de réparation navale.

La somme d'impressions portuaires du tsar reflétait la variété et les priorités de ses préoccupations, en accord avec l'idée du « port global » à parfaire qu'il avait en tête au départ en Europe en 1716.

## La « mer imaginaire » de Pierre I<sup>er</sup>

Ayant traversé la frontière française en provenance des Pays-Bas autrichiens au niveau de Bray-Dune, Pierre I<sup>er</sup> s'est attardé à Dunkerque, puis est descendu jusqu'à Calais. Ensuite, soudainement, il cessa de visiter les ports, bien qu'il prétendît toujours avoir envie d'aller à Brest. On est en droit de supposer qu'il en avait été empêché ou détourné...

Les voyages sur les traces du tsar nous ont mis sur la piste d'une réponse plausible. Mais avant d'étayer notre hypothèse, voyons comment Pierre I<sup>er</sup>, follement amoureux de la mer, se la représentait. Pour commencer, remontons aux origines de cette passion et rappelons quelle était sa connaissance des divers espaces aquatiques : la rivière Iaouza (1688), l'étang Prosânoj (Prosânskij) d'Izmaïlovo (1688-1689), le lac Pereslavskoé (Pleševo, 1690-1692), la Dvina et la mer Blanche (1693-1694), la Volga, le Don, la mer d'Azov (1695-1696), la mer Baltique (printemps - été 1697) et, plus tard, les lacs Ladoga et Onega.

190 Certes, dans sa jeunesse, Pierre I<sup>er</sup> s'était initié aux métiers de la mer sur les chantiers navals de Zaandam et d'Amsterdam (chantiers de la compagnie des Indes orientales). La première de ces localités se trouve sur les bords de la rivière Zaan et est protégée par un barrage. La seconde est située à l'embouchure de deux fleuves Amstel et Ij, sur les bords de la baie semi-fermée du Zuyderzee très régulée, surtout près d'Amsterdam (les systèmes de barages dans ces zones remontent au XII<sup>e</sup> siècle). Aujourd'hui, le Zuyderzee est complètement fermé, partiellement drainé, partiellement transformé en lacs. Pierre I<sup>er</sup> a également observé la flotte baleinière près de l'île du Texel, a navigué sur les vaisseaux de l'escadre anglaise jusqu'à l'embouchure de la Tamise et sur les yachts sur ce fleuve ; il a participé aux manœuvres de Portsmouth dans le détroit de Speedhead et a pu y voir à l'œuvre la flotte anglaise<sup>24</sup>.

Cependant, dans tous les cas énumérés, le désir de se familiariser avec la construction navale, la navigation et la manœuvre des flottes primait chez le tsar sur celui d'explorer les ports de la mer du Nord et de La Manche. Dans les ports eux-mêmes, en particulier à Chatham et à Hellvoetsluis, près de Rotterdam, il pouvait, au mieux, observer la marée haute ou basse

---

24. Pour les détails, avec une vaste bibliographie : Gouzévitch D., Gouzévitch I., 2008a et 2008b.

lors de la charge ou de la décharge de navires à l'aide de canots. Londres et Deptford, où il s'était également attardé, étaient des ports fluviaux avec un régime d'eau adéquat. Mais globalement, en 1698, l'infrastructure côtière en tant que telle lui importait peu.

Par la suite, les intérêts du tsar se sont concentrés pendant deux décennies sur la mer Baltique, sur toute l'étendue de sa côte est, de l'Ingrie au Jutland, de la Finlande à la Prusse-Brandebourg. Vers le milieu des années 1710, il a acquis une bonne connaissance de ce bassin maritime. Cette expérience spécifique dominante, sur fond de souvenirs quelque peu effacés de la mer Blanche et de la mer d'Azov, est devenue pour Pierre I<sup>er</sup> une sorte de référence mentale, modulaire, qu'il projetait dans son imagination sur toutes les autres mers encore non visitées. En poussant le raisonnement plus loin, on peut assimiler cette idée composite que le tsar se faisait de la Baltique à une « mer imaginaire », universelle, applicable sans grandes distinctions (profondeurs, rose des vents, facilités de la navigation) à tout autre espace aquatique. Pour ébranler cette vision, il fallut attendre sa rencontre avec les ports de la mer du Nord et de La Manche<sup>25</sup>.

L'idée sera mieux comprise si l'on compare ces mers en cernant la place de chacune dans le contexte géopolitique de la Russie de l'époque. D'un point de vue « actif », commercial et militaire, elles sont très différentes. La mer d'Azov et la mer Noire étaient des réservoirs « sans issue » pour la Russie puisque l'unique « issue » se trouvait au niveau de Constantinople, cité ottomane aussi convoitée qu'imprenable.

Le cas de la mer Blanche est plus compliqué compte-tenu du rôle historique de « fenêtre commerciale » de la Moscovie vers l'Europe qu'elle a joué à partir des années 1570. À défaut d'être la seule à remplir cette fonction, car quelques autres ports de la Baltique (Riga, Narva, Memel) servaient

---

25. La « mer imaginaire », soit, en anglais, « the maritime/ocean imaginary » est une notion couramment utilisée par les historiens de la maritimité : Moorthy, Jamal, 2010 ; Celeste, 2019 ; Ntona and Schröder, 2020. Pareillement à « l'imaginaire social » (« social imaginary ») ou « l'imaginaire économique » (« economic imaginary »), elle est employée pour désigner une construction mentale fondée sur la somme des représentations individuelles ou collectives d'un phénomène (la mer) que l'on projette sur d'autres phénomènes assimilés. En rapport avec la Russie, la notion de la « mer imaginaire » (d'abord au sens économique, puis au sens spatial et patrimonial) a été introduite par Alexei Kraikovskij à l'occasion de ses études sur les industries marines du Nord russe (Kraikovski, 2019) et du golfe de Finlande (Kraikovski, Lajus, 2019), puis développée dans la monographie sous presse (Kraikovski, 2021), consacrée à l'expérience russe de l'interaction avec la mer. Nous remercions l'auteur pour ses consultations.

également de relais pour le commerce européen avec la Russie, la mer Blanche avec son port principal d'Arkhangelsk, était libre des contraintes de l'exterritorialité (intermédiaires à rémunérer, taxe à payer aux Danois pour le passage du détroit d'Øresund en provenance de la mer du Nord, etc.). En même temps, elle présentait quelques inconvénients majeurs : une longue et difficile traversée des mers nordiques pour contourner la péninsule Scandinave jusqu'à l'embouchure de la Dvina Septentrionale où se trouvait Arkhangelsk ; un éloignement des régions intérieures du pays impliquant un long transport des hommes et des marchandises par la voie fluviale ; enfin, la période de navigation raccourcie (quatre mois, de la fin mai à la fin septembre) n'offrait qu'une petite marge de manœuvre aux marchands russes, qui, à la différence de leurs collègues européens, n'étaient pas en mesure de faire l'aller-retour en Europe avec leurs marchandises le temps d'une navigation. La Russie de l'époque n'avait pas de flotte commerciale susceptible de concourir avec les marines marchandes européennes et déléguait le transport de ses marchandises aux navires des concurrents étrangers. Pour toutes ces raisons, elle devait se contenter d'un rôle passif dans son commerce avec l'Occident, et cet état des choses n'arrangeait en rien Pierre I<sup>er</sup> décidé à rompre la dépendance commerciale de son pays.

La mer Baltique, en revanche, offrait, à tous égards, des conditions idéales. Proche, facile d'accès, avec une période de navigation plus longue (six à sept mois dans le golfe de Finlande<sup>26</sup>), c'était une mer active, commode pour affranchir le commerce russe du recours aux intermédiaires étrangers<sup>27</sup>. Cependant, au xvii<sup>e</sup> siècle, ses avantages avaient été compromis par les Suédois, qui, en s'emparant de terres situées sur l'arc méridional de la côte Baltique, l'avaient presque transformée en mer intérieure, comme les Turcs les mers Noire et d'Azov.

D'un point de vue hydrologique, toutes ces mers ont, au contraire, beaucoup en commun : de petites profondeurs et de petites marées, c'est-à-dire des changements réguliers de la hauteur de la mer pendant la journée (à ne pas confondre avec des inondations régulières). Ces caractéristiques sont

---

26. Sur le transfert du commerce maritime avec l'Europe d'Arkhangelsk à Saint-Petersbourg, à partir de 1703, voir : Repin, 2008 ; Minaeva, 2009 ; Kirby, 1976.

27. Il fallait également régler le problème du passage d'Øresund, et Pierre I<sup>er</sup> s'efforçait d'y remédier, notamment en creusant le canal à la racine de Yutland, mais ce projet a échoué pour des raisons politiques.

importantes pour notre étude : rappelons-en les principales. La mer d'Azov est la plus petite du monde : sa profondeur moyenne est d'environ 7,4 m et, en général, elle ne dépasse pas 13,5 m. Les marées lunaires et solaires y sont quasi inexistantes ; autant dire que c'est une mer sans marées. Dans la mer Baltique, la profondeur moyenne est de 51 m, près des îles – jusqu'à 12 m. À Kronstadt, la hauteur de l'eau varie d'un centimètre pendant la journée. Elle atteint sa hauteur maximale – 21 cm – au niveau de Copenhague, c'est-à-dire à proximité de la mer du Nord<sup>28</sup>. La première de ces valeurs est, en réalité, imperceptible, la seconde est insignifiante. Autrement dit, sur la côte est de la Baltique, d'un point de vue pratique, les marées hautes et basses sont tout aussi quasi inexistantes. La mer Blanche est plus profonde que les autres (en moyenne 67 m). Les marées y sont plus élevées : dans la baie de Mezen, elles atteignent 7,7 m. Cependant, Pierre I<sup>er</sup>, en séjournant dans cette contrée en 1693-1694, n'est pas allé au-delà d'Arkhangelsk, où la différence entre les marées hautes et basses varie de 0,6 à 1,1 m – ce qui est modeste. Que signifie l'absence des marées pour les ports ? D'une part, ce sont des eaux calmes, des profondeurs faibles mais stables, un volume restreint de fonds déplacés par la mer (sable, limon, etc.), c'est aussi une petite hauteur standard des quais et des jetées dont les structures sont relativement simples. Tout au long de la côte baltique, ces conditions sont à peu près similaires.

## Les défis de l'expérience in vivo

Pierre I<sup>er</sup> avait-il conscience qu'il existait ailleurs quelque chose de fondamentalement différent ? Nous pensons qu'il eut un premier doute sur le caractère non universel de la Baltique en janvier 1713, lors de sa visite à Husum, un port danois de la mer du Nord, au sud du Jutland (aujourd'hui allemand). Là-bas, durant la saison hivernale, les marées peuvent atteindre 4 à 4,5 m. Cela explique probablement le désir insistant du tsar de visiter Dunkerque, Calais et Brest. Ayant déjà une bonne connaissance des ports de la Baltique, le voilà donc parti, en 1717, le long du littoral de la mer du Nord.

---

28. Egor'eva, 1961, p. 47.

Pour que le lecteur visualise la différence entre les ports dans les eaux fermées et dans l'océan ou les mers ouvertes, nous proposons de comparer deux illustrations.

La première représente le port de pêche de Klima (Κλιμα) sur l'île de Milos (Μηλος) dans la mer d'Égée (prise de vue en septembre 2019) (**Fig. VI, cahier couleur**). Cette île est la patrie de la célèbre Vénus de Milos, la statue ayant été trouvée dans une grotte de montagne qui surplombe le village de Klima. La localité, qui existe à cet endroit depuis l'antiquité, est aussi fameuse grâce à l'aspect pittoresque de ses maisonnettes blanches aux fenêtres et portes multicolores, alignées en courbe bariolée le long de la petite baie sur fond des montagnes verdoyantes. La plupart de ces maisonnettes sont à un étage, le rez-de-chaussée abritant traditionnellement un hangar sec pour les barques. Certains de ces hangars sont dotés de petites rampes avec une gouttière au centre pour mettre les barques sur l'eau ou les en retirer. Le quai n'est inondé qu'en cas de très grande houle alors qu'il ne s'élève que de 12-15 cm au-dessus du niveau de l'eau (mesures prises en septembre 2019). Et ce bien que la hauteur des marées dans les golfes de la mer d'Égée soit formellement estimée à 30 à 60 cm. Elle est sans doute moindre au niveau des îles et concrètement, près de Milos, ne dépasse pas la hauteur de 15-20 cm. Autrement dit, il s'agit d'une valeur comparable à celle des marées à Copenhague et nettement supérieure à celle qu'on observe à Kronstadt.

La seconde image représente le port de pêche d'Audenge dans le Bassin d'Arcachon (**Fig. VII, cahier couleur**). Il y existe aussi depuis des siècles. La photographie a été prise en août 2019 à marée basse. À cet endroit, la différence de niveau entre les eaux basses et hautes peut atteindre 4,8 m. Tous les navires sont au fond, posés sur une épaisse couche de vase. La hauteur des quais et des piques d'accostage est conséquente car déterminée par le niveau de la montée des navires à marée haute. La mer est très en retrait par rapport au havre. Les fluctuations du niveau de l'eau sont donc en réalité plus significatives que celle observée sur la photographie.

Mais ce qui convient aux bateaux de pêche ne convient pas aux navires de guerre ni aux navires marchands : on ne peut pas les couler sur la vase. Pour les abriter, on a besoin de baies profondes où, même à marée basse, il reste suffisamment d'eau sous la quille. Une autre option consiste à aménager ces baies en les fermant à l'aide de bateaux-portes, d'écluses à sas ou

d'écluses simples, en conservant l'eau à marée basse (les systèmes de ce type protègent certains bassins du vieux port de Dieppe sur La Manche, mais Pierre I<sup>er</sup> n'y est pas allé). Une troisième option est de maintenir les navires sur le raid, en transbordant les marchandises à l'aide de petits navires (comme cela a été fait, par exemple, pour Londres sur la Tamise), ce qui augmente considérablement le coût de l'opération et, au final, n'offre pas de protection aux navires.

## Dunkerque, une épreuve décisive

Au moment où Pierre I<sup>er</sup> parvint à la frontière française (franchie le 10/21 avril 1717), il semblait avoir une idée suffisamment claire de l'organisation des ports en Europe du nord-ouest. Mais paradoxalement, il n'avait toujours pas bien compris la nature des marées, en n'y voyant que des eaux hautes et basses par excellence. En attestent les notes de son journal de voyage pour 1717, en particulier concernant le trajet de Rotterdam à Anvers, avec sa suite sur un yacht. Ce trajet combinait le passage par les différents cours d'eau : canaux et rivières canalisées, puis la navigation côtière le long de la mer du Nord en direction de l'ouest. Les voyageurs devaient s'adapter en permanence au changement des régimes hydrauliques, se retrouvant régulièrement dans les eaux peu profondes pendant les périodes de marée basse et attendant les marées hautes : 27 mars (st. anc.) 1717, « vers 9 heures, ils ont atteint le village d'Ost-Davelant [...] et là ils se sont posés sur terre pour cause des eaux peu profondes ; et puis, une heure plus tard, l'eau est arrivée, et ils se sont remis en route<sup>29</sup> ». Le 30 mars 1717, « dans la matinée, ils sont sortis de ce canal [de Vlissingen] par la porte d'écluse vers la mer, et l'eau de la mer avait déjà déçu, et pour cela, ils ont attendu la grande eau derrière la porte de l'écluse jusqu'à 11 heures [...]. Et à 11 heures, lorsque l'eau est arrivée, ils sont partis de Vlissingen<sup>30</sup> ».

L'incident survenu à Dunkerque faillit se solder par un drame, comme le relate, le 23 avril 1717, le gentilhomme de Liboy chargé d'accompagner les Russes, dans un rapport à son supérieur, le duc Louis Antoine d'Antin :

---

29. *Pohodnyj žurnal 1717*, 1855, p. 4-5. Ici et plus loin, la traduction tient compte du style quelque peu malhabile de l'original russe.

30. *Pohodnyj žurnal 1717*, 1855, p. 6.

“ Monseigneur, Hier à six heures du matin le czar vit l'ancien port et traversa le canal à pied vis-à-vis le Risbau ; au retour il vit le bassin et les bâtiments en magasins, ce matin à la même heure il a vu encore le Risbau, le de Revers et le fort blanc, dans lequel il a été surpris par la marée avec quelque apparence de danger [...] ; il a sauté légèrement sur un cheval ; nous avons été quittes pour une berline de Paris engravée et presque hors d'état le servir<sup>31</sup>.

Comme à Dunkerque la différence de niveau de l'eau entre la marée haute et basse peut dépasser 6,3 m, le tsar, pris au piège, n'eut d'autre choix que de se sauver au galop sur la monture dételée de la fameuse berline gracieusement mise à sa disposition et qu'il laissa en proie aux eaux. Cet événement fait écho à l'histoire racontée par Scheltema selon laquelle Pierre I<sup>er</sup>, en 1697, a tenté de freiner manuellement la rotation des ailes d'un moulin à bois et a failli payer de sa vie sa curiosité téméraire<sup>32</sup>. Ceci a dû se produire à Dunkerque où le fâcheux accident a enfin démontré de manière concrète au tsar la différence fondamentale entre les régimes hydrologiques de l'océan et des mers fermées.

## De Dunkerque à Kotlin ou les paradoxes du transfert

Cependant, la visite du tsar à Dunkerque a eu des conséquences bien au-delà de l'expérience instructive mais ponctuelle tirée d'une aventure éprouvante. Ainsi que Liboy l'a mentionné, Pierre I<sup>er</sup> y avait examiné, outre les éléments de la puissante forteresse maritime conçue par Vauban, les installations hydrauliques du port qui comprenaient un havre fermé et des canaux, y compris ceux qui donnaient sur la mer, de taille suffisante pour laisser passer de grands navires de mer. Les canaux étaient dotés d'écluses et à proximité, on pouvait admirer la fameuse écluse sur le canal de Mardyck

---

31. Dokumenty..., 1881, p. 143. Résumé dans Platonov, 1994, p. 303. Le témoignage du marquis de Prieux du 7 mai 1717 qui concerne ce même accident : Vagemans, 1998, p. 250.

32. Sheltema, 1916, n° 3, p. 396. Il existe d'autres anecdotes d'« exploits » similaires du tsar, tel le récit de sa visite aux entreprises sidérurgiques saxonnes pendant la Grande Ambassade : « lors de la visite des Forges, le tsar a eu un plaisir particulier à monter sur la tige de grands marteaux mécaniques entraînés par une roue à eau. Aujourd'hui encore, les touristes à Ilsenburg dans le Harz, à Olberngau dans les monts Métallifères et ailleurs dans cette région parlent de cette blague fantaisiste du grand tsar ». Bekkert, 1981, p. 103.

ouverte seulement en 1715<sup>33</sup>. Ce canal, qui était en fait un nouveau port érigé en remplacement de celui, détruit, de Dunkerque, pouvait accueillir jusqu'à 52 vaisseaux de ligne, sans compter les frégates et les petits navires<sup>34</sup> (**Fig. VIII, cahier couleur**). Citons à cette occasion un autre passage du rapport du gentilhomme de Liboy du 23 avril 1717 : « à ce moment le prince Kurakin me mande qu'au retour de la visite de l'écluse où nous allons, j'aurai une conférence avec lui. Le czar arrive et a paru très content des travaux je crois qu'il voudra les revoir<sup>35</sup> ».

Pierre I<sup>er</sup>, qui avait l'intention d'aménager un port et une base de réparation navale sur l'île Kotlin, dans le golfe de Finlande, voulait se familiariser avec des systèmes analogues. Pavel Krotov a consacré une étude à l'impact des impressions de Dunkerque et de Calais sur la conception du canal (plus tard nommé d'après Pierre le Grand) et des quais de Kronstadt, à partir de 1719<sup>36</sup>.

Sans remettre en cause l'importance des impressions reçues par le tsar à Dunkerque et à Mardyck, nous souhaiterions toutefois poser la question que suscitent les faits exposés : dans quelle mesure ces ouvrages pouvaient-ils servir de modèle pour les futurs canaux et quais de Kotlin<sup>37</sup>? Car d'un point de vue technique, les systèmes français et russe ont peu en commun, si ce n'est l'idée de canaux reliant les ports et les quais. Premièrement, les écluses du canal de Mardyck et du port de Dunkerque assuraient un niveau d'eau constant, indépendant des marées. À Kronstadt, ce niveau était constant naturellement, donc les écluses ne servaient à rien et il fallait construire les canaux ouverts. Dans la région de Dunkerque, il était facile de minimiser les travaux de terrassement en les réduisant au nettoyage des sédiments et à la construction de digues longitudinales d'une hauteur corrélée à la hauteur de la marée : avec l'aide d'écluses, le niveau d'eau pouvait être maintenu de manière permanente. À Kronstadt, les canaux et les fossés pour les quais devaient être creusés à la profondeur requise, ce qui augmentait considérablement le volume des travaux (Fig. 1). Dans la région de Dunkerque ou de Calais, l'eau d'une cale sèche, après avoir servie à faire entrer le

33. Canal (Le) de Mardyck, 2007.

34. Faulconnier, 1730, p. 197.

35. Dokumenty, 1881, p. 145-146. La grammaire et l'orthographe sont celles de l'original.

36. Krotov, 2014 ; voir aussi : Gorbatenko, 2003, p. 223, 226.

37. Les travaux ont commencé en mai 1719 ; la ville et la forteresse de Kronstadt furent fondées en octobre 1723.

navire à marée haute, pouvait être drainée sans problème à marée basse. À Kronstadt, il fallait pomper. Les exemples de différences techniques entre les systèmes portuaires de Dunkerque/Mardyck et Kronstadt pourraient être multipliés mais ceux-ci suffisent pour suggérer que leurs similitudes affichées se limitaient à la fonction globale des ouvrages et à quelques affinités architecturales.



**Fig. 1. - Cale sèche à Kronstadt**

Photographie Dmitri Gouzévitch 1979

Curieusement, la comparaison franco-russe en matière d'hydraulique nous fournit aussi un exemple inverse, une sorte de cas miroir par rapport aux installations portuaires de Dunkerque et de Kronstadt. Cet exemple concerne les fontaines de Versailles et de Peterhof. On sait que les seconds sont une émanation des premiers. Mais c'est encore l'hydraulique qui fait la différence : à Versailles, l'eau pour les fontaines était montée à l'aide de la machine de Marly, tandis qu'à Peterhof, elle tombait par gravité d'une hauteur avoisinante.

## Calais : le changement de cap

Après Dunkerque, il y eut Calais, où Pierre I<sup>er</sup> et sa suite s'attardèrent pendant neuf jours, célébrant les Pâques : du 14/25 avril au 23 avril/3 mai 1717. La marée dans cette zone peut dépasser 7,3 m. À Calais, le tsar reprit ses visites des installations portuaires. Comme le rapportait le gentilhomme de Liboy au prince d'Orléans, « Il a tout visité ici comme à Dunkerque, et a fort applaudi à tout, principalement aux forts et aux fortins<sup>38</sup> ». Pierre I<sup>er</sup> passa en revue les ouvrages fortifiés de Vauban essentiels pour la défense côtière : de puissantes installations portuaires, la citadelle, les forts Rouge et Vert (aujourd'hui disparus) et le fort Mieulet, cet ensemble unique « fort-écluse » destiné à inonder la région en cas d'un assaut ennemi par mer.

L'intérêt du tsar pour les forts maritimes avait sa raison d'être : la zone navale fortifiée dans le golfe de Finlande qu'il avait commencé à créer dès 1703-1704, serait composée de forts autonomes. Certes, ces derniers étaient connus depuis longtemps en fortification. En revanche, l'idée de les utiliser comme base de défense se concrétiserait pour la première fois à une telle échelle dans la région de Kronstadt.

C'est à Calais que Pierre I<sup>er</sup> a pris la décision d'abandonner ses inspections systématiques des ports océaniques successifs. Jusqu'alors, le temps lui avait manqué pour analyser ses impressions. La plupart des visites antérieures avait été trop courtes et trop rapides pour cela. Du moins, à Dunkerque, il semblait encore plein d'entrain pour poursuivre ses explorations maritimes. Ainsi, dans sa lettre déjà citée du 23 avril 1717, le gentilhomme de Liboy informait le Régent de la demande insistante du tsar russe « que Sa Majesté veuille bien lui donner quelque officier de marine, s'il se peut, qui parle bien le Hollandais, afin de lui servir comme truchement, du moins à Paris<sup>39</sup> ». Pierre I<sup>er</sup> l'a exprimé en termes quasi identiques dans une lettre écrite le jour suivant, le 13/24 avril, de Dunkerque à son agent en France, Konon Zotov : « qu'on trouve à mon arrivée un officier de la marine qui sache parler hollandais et qui soit auprès de ma personne tant que je serai en France<sup>40</sup> ». L'idée de continuer à se familiariser avec la mer était donc encore présente

38. Dokumenty..., 1881, p. 167. Voir aussi : Krotov, 2014, p. 143.

39. Dokumenty..., 1881, p. 147.

40. Archives de l'Institut d'Histoire. Voir aussi : Mezin, 2017, p. 86.

dans son esprit en ce moment. Le changement radical du cap se produisit dans les dix jours suivants, pendant le séjour prolongé à Calais.

La demande du voyageur royal fut satisfaite, et le nom de l'officier-marin chargé d'assister le tsar en France mérite d'être cité. Il s'agissait de François-Cornil Bart, fils du célèbre corsaire dunkerquois d'origine hollandaise, Jean Bart (1651-1702), héros national qui, des années durant, avait sévi dans la mer du Nord. Apparemment, Bart jeune s'acquitta bien de sa mission puisqu'il reçut la proposition du tsar d'entrer au service de la Russie. L'officier déclina l'offre, resta en France et fut bientôt promu vice-amiral. L'ironie de la situation sera mieux comprise si on rappelle que 20 ans auparavant, c'est à cause de Jean Bart, le père, que les membres de la Grande Ambassade, le monarque inclus, avaient dû renoncer à atteindre les Pays Bas par la mer et subir l'inconfort du trajet secoué en carrosses par la voie terrestre en traitant le maudit corsaire de tous les noms comme l'atteste le rapport diplomatiques du voyage : « Jan Bart, qui écume la mer en vrai forban [...] et où est ce Bart maintenant ? » ; « Jan Bart, le général de la caravane de brigands marins et ledit Bart sévit dans la mer Varègue<sup>41</sup>, et il n'est pas sans danger pour les grands ambassadeurs plénipotentiaires d'aller par mer, car [...] de ce Bart on ne peut s'attendre à rien de bon<sup>42</sup> ». Lorsque Pierre I<sup>er</sup> s'était précipité à Dunkerque, sa curiosité n'avait-elle pas été attisée, entre autres, par de vieux souvenirs et le désir de voir cet abri de Jean Bart, qui avait empêché les Russes d'utiliser les navires danois et de traverser la mer Baltique et la mer du Nord au printemps 1697, au moment où le tsar en avait eu le plus besoin ?

200

## L'argument de la géographie portuaire

Notre hypothèse sur le changement de cap survenu à Calais est étayée par la géographie portuaire de proximité. En effet, il existait déjà à cette époque dans la région quelques ouvrages maritimes uniques et célèbres, et notamment, à une courte distance de Calais, le grand port fortifié de Boulogne-sur-Mer, qui cumulait les fonctions militaires, commerciales et de pêche et qui primait dans le commerce maritime côtier (souvent frauduleux) avec les Anglais, ainsi que le fameux fort marin d'Ambleteuse de

41. Le nom ancien de la mer Baltique.

42. *Pamâtniki...*, 1867, colonne 836, 875. Voir aussi : Bogoslovskij, 1941, p. 102-103].

conception unique, ce chef d'œuvre de Vauban construit en 1680 dans l'estuaire de la Slack en avant-poste de la défense côtière du Pas-de-Calais. Pour quelqu'un s'intéressant à des installations portuaires d'envergure, il s'agissait de lieux incontournables. Cependant, le tsar, en partant de Calais, pris la route de Paris sans plus de distraction. Certes, il passa une nuit dans le château comtal de Boulogne-sur-Mer mais en repartit au petit matin du jour suivant sans faire aucune visite, alors que les deux sites se trouvaient à la portée de main. Le tsar avait-il perdu l'intérêt pour les ports océaniques ?

La réponse sera sans doute négative. Le tsar a toujours été et est resté jusqu'à la fin de ses jours un passionné de la mer, curieux de toute technique liée à la maîtrise des eaux et des littoraux. Simplement, à Calais, après une longue séquence de visites intenses, il est arrivé pour ainsi dire à un point de saturation, au point de réaliser qu'il ne pourrait pas appliquer en Russie cette somme de connaissances accumulées. De surcroît, il avait déjà engagé au service de la Couronne un expert dont les compétences uniques et diversifiées répondaient à ses attentes, le maître-charpentier Blaise Antoine Pangalo qui, plus tard, ferait venir à Saint-Pétersbourg son fils et compagnon Joseph<sup>43</sup>. Une fois en Russie, les deux spécialistes français ne reculeront pas devant les tâches les plus complexes ; ils se chargeront notamment de tirer les navires à terre pour leur abattage en carène. Relativement simple dans les zones de grandes marées, cette opération s'avérait difficile dans les conditions de la Baltique. Nous pensons que Pangalo-père a importé cette technique des chantiers navals de la Méditerranée dont le régime hydraulique était en partie comparable avec celui de la Baltique. Mentionnons aussi une autre recrue de valeur, engagée par le tsar au service de la Couronne : Girard Sualem, maître fontainier originaire de Liège et constructeur de la machine de Marly, affecté, à son arrivée en Russie, aux travaux portuaires à Revel<sup>44</sup>.

## La redéfinition des priorités

Le temps est venu pour le tsar de choisir ses priorités. Une fois à Paris, il se trouve contraint de repenser ses projets en renonçant sciemment à ceux qui apparaissent moins urgents à court terme. La visite du port de Brest et

---

43. Le destin des Pangalo père et fils, voir une étude récente : Dobrenko, 2018.

44. *Inostrannye specialisty...*, 2019, p. 574 ; Soullard, 2020.

même l'inspection de la formation des gardes marines russes qui y étaient en stage en font partie<sup>45</sup>. Le 19/30 mai, trois semaines après son arrivée à Paris, Pierre I<sup>er</sup> formalise ce choix par écrit, dans une lettre destinée à l'un des stagiaires séjournant à Brest, Aleksandr Naryshkin : « Bien que nous désirions visiter Brest par nous-mêmes, cependant la brièveté de temps nous en a empêché, et pour cette raison venez vous-même chez nous ici, et si nous ne sommes plus là, alors venez à Spa. Piotr<sup>46</sup> ». Il est difficile de s'exprimer plus clairement.

Métaphoriquement, on peut dire qu'à Calais, Pierre I<sup>er</sup> a renoncé à Brest en faveur de Versailles. Ses visites et impressions suivantes, partagées entre musées, lieux de sciences renommés et somptueuses résidences suburbaines avec leurs parcs et jeux d'eaux n'ont fait que confirmer et affirmer la justesse de son choix. Cependant, ce n'était guère par manque d'intérêt pour les techniques au profit de l'art. Le tsar a simplement acquis la conviction que les mers sont différentes. En ce qui concernait sa propre mer, il avait déjà appris suffisamment pour en percevoir la « matérialité » spécifique et interagir avec elle de façon consciente, ciblée et concrète<sup>47</sup>.

C'est pourquoi le monarque s'est rendu de la mer aux cabinets verts, aux parterres de fleurs et aux fontaines de Versailles et de Marly vers d'autres connaissances nécessaires pour fabriquer les habits dignes de son futur empire.

---

45. Sur la formation des gardes marines russes à Brest et à Toulon à l'époque pétroviennne, voir : Vergé-Franceschi, 1996, p. 402-403, qui s'appuie sur une masse d'archives, et Barazzutti, 2020 qui se fonde sur l'historiographie francophone et anglophone.

46. Archives de l'Institut d'Histoire. Voir aussi : Mezin, 2020, p. 102, mais avec la date imprécise.

47. Daniil Granin a bien perçu cet état d'esprit en écrivant à propos du premier voyage du tsar à Arkhangelsk bien avant sa rencontre avec les mers d'Azov et Baltique : « La mer si attendue était très différente de celle qu'il avait rêvée – elle était plus grande et plus redoutable. L'immensité de l'eau se condensait en puissance que rien ne pouvait égaler. Le ciel nordique sombre se perdait dans les lointains inconnus [...]. L'eau dans la mer Blanche était très différente de celle de la Dvina [...]. La mer est devenue son amour ». Granin, 2000, p. 54.

---

Sources et bibliographie

---

« Dokumenty, odnosâšiesâ do prebyvaniâ carâ Petra I vo Francii za Aprel' i Maj mesâcy 1717 goda », *Sbornik Imperatorskogo russkogo istoričeskogo obšestva*, t. 34, Saint-Pétersbourg, 1881, p. 123-217.

ANISIMOV Evgenij, « Spasibo, gosudar' ! », *Evropejskie maršruty Petra Velikogo : K 300-letiu vizita Petra I vo Franciu : Materialy IX Meždunarodnogo petrovskogo kongressa (Paris – Reims, 20-22 apreľâ 2017 goda)*, Saint-Pétersbourg, Evropejskij dom, 2018. p. 18-31.

ANISIMOV Evgenij, *ITINERA PETRI : Biohronika Petra Velikogo : den' za dnem* <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic> (consulté le 3 mars 2021).

ARCHIVES de l'Institut d'Histoire de l'Académie des Sciences de Russie (Arhiv Instituta Istorii Rossijskoj Akademii Nauk), Saint-Pétersbourg), f. 270, n° 8.

*Baltic Studies*, t. 1-5, 8, 9, Groningen, INOS, 1990-2004. (t. 1 : *Baltic Affairs: Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe: 1500-1800* ; t. 2 : *Russians and Dutchmen: Proceedings of the Conference on the Relations between Russia and the Netherlands from the 16<sup>th</sup> to the 20<sup>th</sup> century held at the Rijksmuseum Amsterdam, June 1989* ; t. 3 : *Tussen Rijswijk en Utrecht : De diplomatieke betrekkingen tussen Zweden en de Verenigde Nederlanden : 1697-1713*; t. 4 : *Around Peter the Great: Three Centuries of Russian-Dutch Relations : [Proceedings of the Conference at the Rijksuniversiteit Groningen, 15-17 October, 1996* ; t. 5 : *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century* ; t. 8 : *Preussen, Deutschland und Europa : 1701-2001* ; t. 9 : *Noord-en Zuid-Nederlanders in Rusland 1703-2003*).

BARAZZUTTI Roberto, « L'apport des puissances occidentales dans la formation des marins russes : 1698-1721 », dans GOUZÉVITCH Dmitri et GOUZÉVITCH Irina (dir.), *Pierre Le Grand et l'Europe des sciences et des arts : Circulations, réseaux, transferts, métissages (1689-1727)*, Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2020, p. 361-389

BEKKERT Manfred, BECKERT Manfred, *Železo : Fakty i legendy=Eisen : Tatsachen und Legenden*, Moskva, Metallurgija, 1984, VEB Deutscher Verlag für Grundstoffindustrie, Leipzig.

BOGOSLOVSKIJ Mihail, *Petr I : Materialy dlâ biografii*, t. 2, č. 1-2c : *Pervoe zagraničnoe putešestvie : 9 marta 1697-25 avgusta 1698 g.*, Moskva, OGIZ-Socëkgiz, 1941.

BRAAT Jost, HUUSSEN jr. Arend, NAARDEN Bruno, WILLEMSSEN Cees, *Russians and Dutchmen: Proceedings of the Conference on the Relations between Russia and the Netherlands from the 16th to the 20th century held at the Rijksmuseum Amsterdam, June 1989 : Essays*, INOS, Groningue, 1993 (*Baltic Studies*, t. 2).

CELESTE Mark, "Maritime Networks: The Oceanic Imaginary in the British Long Nineteenth Century", thèse, Rice university, Houston (Texas), 2019.

DOBRENKO Aleksandr, « K voprosu o najme masterov èpohi evropejskogo putešestviâ 1716-1717 godov : Otec i syn Pangalo na russkoj službe », *Rossia i Franciâ : Kul'turnyj dialog v panorame vekov : Materialy X Meždunarodnogo petrovskogo kongressa (Sankt-Peterburg, 9-10 iúnâ 2017 goda)*, SPb, Evropejskij dom, 2018, p. 90-97.

*Dunkerque magazine*, n° 176, juin 2007, p. 29.

EGOR'EVA Anastasiâ, *Baltijskoe more*, Gosgeografizdat, Moscou, 1961.

FAULCONNIER Pierre, *Description historique de Dunquerque, ville maritime & port de Mer très-fameux dans la Flandre Occidentale...*, vol. 2, Bruges en Flandre, chez Pierre Vande Cappelle et André Wydts, 1730.

FÉLICITÉ Indravati, « Pierre le Grand et les duchés du Nord au début du XVIII<sup>e</sup> siècle : entre considérations dynastiques et intérêts économiques », dans COEURÉ Sophie, PELUS-KAPLAN Marie-Louise, RICHARD Yann (dir.), *La Russie et le monde, à l'époque moderne. Routes transcontinentales et intégration régionale*, *Revue de synthèse*, n° 139, 2018, p. 143-171.

GOLIKOV Ivan, *Deâniâ Petra Velikago, mudrago preobrazovatelâ Rossii, sobrannye iz dostovernyh istočnikov i raspoložennye po godam*, č. 5, N. Novikov, Moscou, 1789.

GOLIKOV Ivan, *Deâniâ Petra Velikago.....*, t. 6, Nikolaj Stepanov, Moscou 1838.

GORBATENKO Sergej, *Novyj Amsterdam: Sankt-Peterburg i arhitekturnye obrazy Niderlandov = New Amsterdam: St. Petersburg and Architectural Images of the Netherlands*, Netherlands-Russian Archive Centre, Groningue, 2003.

GOUZÉVITCH Dmitri et Gouzévitch Irina, « Putešestvuûšij car', ili V poiskah imperskih odežd », *Evropejskie maršruty Petra Velikogo : K 300-letiu vizita Petra I vo Franciû : Materialy IX Meždunarodnogo petrovskogo kongressa (Paris-Reims, 20-22 aprilâ 2017 goda)*, Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2018, p. 18-31.

GOUZÉVITCH Dmitri et Gouzévitch Irina, *Pervoe evropejskoe putešestvie carâ Petra: Analitičeskaâ bibliografâ za tri stoletiâ : 1697-2006*, Feniks, Dm. Bulanin, Saint-Pétersbourg, 2008a.

GOUZÉVITCH Dmitri et Gouzévitch Irina, *Velikoe posol'stvo : Rubež èpoh, ili Načalo puti : 1697-1698*, Dm. Bulanin, Saint-Pétersbourg, 2008b.

GOUZÉVITCH Dmitri et GOUZÉVITCH Irina (dir.), *Pierre Le Grand et l'Europe des sciences et des arts : Circulations, réseaux, transferts, métissages (1689-1727)*, Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2020.

GOUZÉVITCH Dmitri, KOBAC Aleksandr, PETROVA Mariâ, *Evropejskie maršruty Petra Velikogo : K 300-letiu vizita Petra I vo Franciû. Materialy IX Meždunarodnogo petrovskogo kongressa (Pariž-Rejms, 20-22 aprilâ 2017 goda)*, Evropejskij Dom, Saint-Pétersbourg 2018a.

GOUZÉVITCH Dmitri, KOBAK Aleksandr, PETROVA Mariâ, *Rossia i Franciâ: Kul'turnyj dialog v panorame vekov. Materialy X Meždunarodnogo petrovskogo kongressa, SPb., 9-10 iúnâ 2017 goda*, Evropejskij Dom, Saint-Pétersbourg, 2018b.

GOUZÉVITCH Dmitri, Vladislav RŽEUCKIJ, *Inostrannye specialisty v Rossii v èpohu Petra Velikogo : Biografičeskij slovar' vyhodcev iz Francii, Vallonii, frankoâzyčnyh Švejcarii i Savoiji : 1682-1727*, Lomonosov, Moscou, 2019.

GRANIN Daniil, *Večera s Petrom Velikim : Soobšeniâ i svidetel'stva gospodina M, Istorič. illústraciâ*, Saint-Pétersbourg, 2000.

HORSTMEIER Carel, KONINGSBRUGGE Hans van, NIEUWLAND Ilja, WÆGEMANS Emmanuel (dir.), *Around Peter the Great: Three Centuries of Russian-Dutch Relations : [Proceedings of the Conference at the Rijksuniversiteit Groningen, 15-17 October, 1996]*, INOS, Groningue, 1997 (*Baltic Studies*.t. 4).

*Istoriâ otečestvennogo sudostroeniâ*, t. 1, *Parusnoe derevânnoe sudostroenie, IX-XIX vv.*, Sudostroenie, Saint-Pétersbourg, 1994.

KIRBY David G., « The balance of the North and Baltic Trade: George Mackenzie's relation, August 1715 », *Slavonic and East European Review*, vol. LIV, n° 3, 1976, p. 429-450.

KONINGSBRUGGE Hans von, *Istoriâ poterânnoj družby : Otnošeniâ Gollandii so Šveciej i Rossiej v 1714-1725 gg.* (trad. du néerlandais), Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2014.

KOVALEVSKIJ Maksim, « Novye dannye o prebyvanii Petra v Pariže, počerpnutye iz ispanskikh arhivov », *Russkaâ mysl'*, 1884, n° 1, p. 104-115.

KOZLOVA Ūliâ, *Putešestvie Petra I v Zapadnuû Evropu, 1716-1717*, Lomonosov, Moscou, 2020.

KRAATZ Anne, *La Compagnie française de Russie: Histoire du commerce franco-russe aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Éditions François Bourin, Paris, 1993.

KRAIKOVSKI Alexei, *Another Amsterdam : 18th-Century Project of Marine Harvesting Modernization and the Maritimization of the Russian Empire*, Cambridge University Press, series Cambridge Oceanic Histories, Cambridge, 2021, à paraître.

KRAIKOVSKI Alexei, « Profits from under the water: The international blubber market, Russian monopolistic companies and the idea of whaling development in the eighteenth century », *The International Journal of Maritime History*, vol. 31, n° 1, 2019, p. 34-49.

KRAIKOVSKI Alexei, LAJUS Julia, « The metropolitan bay: Spatial imaginarity of imperial St. Petersburg and maritime heritage of the Gulf of Finland », *Humanities*, vol. 8, n° 37, 2019 [www.mdpi.com/journal/humanities](http://www.mdpi.com/journal/humanities) consulté le 9 avril 2021.

KROTOV Pavel, « Prebyvanie Petra I v Dûnkerke i Kale vo Francii i gidrotehničeskoe stroitel'stvo na ostrove Kotlin », *Mensikovskie čtenia—2014*, vyp. 5(12), XVIII vek, 2014, p. 141-146.

MEZIN Sergej, « Les contacts scientifiques de Pierre I<sup>er</sup> à Paris », dans GOUZÉVITCH Dmitri et GOUZÉVITCH Irina (dir.), *Pierre Le Grand et l'Europe des sciences et des arts: Circulations, réseaux, transferts, métissages (1689-1727) : Monographie collective issue des deux colloques tenus à Paris les 28-29 et 30 mars 2013*, Paris, Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2020, p. 102-128.

MEZIN Sergej, *Pêtr I vo Francii*, 2<sup>e</sup> éd., Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2017.

MINAEVA Tat'âna, « Belomorskaâ vnešnââ torgovlâ i tamožennaâ politika Rossii v XVIII veke », *Rossijskaâ istoriâ*, n° 3, 2009, p. 52-66.

MOLEVA Nina. *Ivan Nikitin*, Iskustvo, Moscou, 1972.

MOORTHY Shanti, JAMAL Ashraf, « Introduction : New conjunctures in maritime imaginaries », dans MOORTHY Shanti et Ashraf JAMAL (dir.), *Indian Ocean Studies Cultural, Social, and Political Perspectives*, Routledge, New York, 2010, p. 1-31 (*Indian Ocean series*, n° 6).

NTONA Mara, SCHRÖDER Mika, « Regulating oceanic imaginaries: the legal construction of space, identities, relations and epistemological hierarchies within marinespatial planning », *Maritime Studies*, vol. 19, 2020, p. 241-254.

OLSUF'EV Aleksej, *Brat'â Olsuf'evy, ober-gofmejestery Petra Velikogo : Peregiska ih s knâzem A. D. Mensikovym : 1717-1727*, *Russkij Arhiv*, 1883, n° 3, p. 5-72.

*Pamâtniki diplomatičeskikh snošenij s Rimskoj imperiej*, t. 8, Saint-Pétersbourg, 1867.

*Pis'ma i bumagi Imperatora Petra Velikago*, t. 1, Gos. tip., Saint-Pétersbourg, 1887.

PLATONOV Sergej, « Petr Velikij : Ličnost' i deâtel'nost' », dans Sergej PLATONOV, *Biografičeskie proizvedeniâ*, Strojlespečat', Saint-Pétersbourg, 1994, p. 241-313.

*Pohodnyj žurnal 1716 goda*, Saint-Pétersbourg, 1855.

*Pohodnyj žurnal 1717 goda*, Saint-Pétersbourg, 1855.

REPIN Nikolai, « Morskaâ torgovlâ Rossii iso stranami Evropy v pervye šest' de-sâtiletij XVIII veaka : Politika russkogo pravitel'stva i ee rezul'tat », *Vestnik Râzanskogo Gosudarstvennogo universiteta imeni S.A. Esenina*, 1 (18), 2008, p. 77-108.

SHELTEMA Âkov, « Petr Velikij, imperator Rossii, v Gollandii i Zaandame v 1697 i 1717 gg. », *Russkaâ Starina*, 1916, t. 165, n° 1, p. 7-25 ; n° 2, p. 193-223 ; n° 3, p. 387-396 ; t. 166, n° 4, p. 5-14.

SOULLARD Éric, « Les Sualem : ingénieur machiniste et fontainier de Pierre le Grand, de la machine de Marly aux Grandes eaux de Peterhof », dans Dmitri GOUZÉVITCH et Irina GOUZÉVITCH (dir.), *Pierre Le Grand et l'Europe des sciences et des arts: Circulations, réseaux, transferts, métissages (1689-1727) : Monographie*

*collective issue des deux colloques tenus à Paris les 28-29 et 30 mars 2013, Paris, Evropejskij dom, Saint-Pétersbourg, 2020, p. 162-171.*

ŠTELIN [Stählin] Âkov, *Podlinnye anekdoty o Petre Velikom, sobrannnye Âkovom Štelinym*. 4 č., 3<sup>e</sup> éd., Rešetnikov, Moscou, 1830.

VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au xviii<sup>e</sup> siècle : guerres, administration, exploration*, SEDES, Paris, 1996.

WAEGEMANS Emmanuel, *Petr Velikij na zemlâh Bel'gii = Peter de Grote in de Oostenrijkse Nederlanden*, Benerus, Anvers, 1998a.

WAEGMANS Emmanuel, *Russia and the Low Countries in the Eighteenth Century*, Instituut voor Noord-en Oosteuropese studies, Groningue, 1998b.

ZAKHAROV Viktor, *West-European Merchants in Russia Trade of the 18th Century*, Nauka, Moscou, 2005.

---

### L'auteur

---

**Dmitri Gouzévitch** est diplômé en sciences techniques (Russie), docteur en histoire et civilisation de l'EHESS, rattaché au Centre des Mondes russe, caucasien et est-européen de la même institution. Ses domaines de recherche portent sur l'émergence du titre d'ingénieur en Russie (xviii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles) et en Europe occidentale (l'enseignement spécialisé, l'enrôlement professionnel, la production du savoir et des pratiques cognitives, le rôle du transfert technique et des échanges culturels). Il a publié plus de 400 publications en sept langues.