



L'exil de la flotte blanche

Au début de l'année 1920, le colonel puis général Wrangel succède au général Dénikine à la tête des armées blanches, résistant encore, dans le sud de la Russie, à la poussée bolchevique. Après un printemps et un été plutôt favorables, affermi par plusieurs succès militaires et par la reconnaissance officielle de son gouvernement par la France, il doit faire face, dès l'automne, à une situation nouvelle.

■ Par Bruno Nielly EN 74



Flotte blanche Evacuation de Sebastopol Dessin de B. Duval - Avec l'aimable autorisation de l'Institut Français de la Mer

Les divisions de l'Armée rouge, jusqu'alors occupées en Pologne, se trouvaient soudainement libérées par l'armistice en cours de négociation entre la Russie bolchevique et le maréchal Pidsulski, chef de l'État provisoire polonais. Au mois d'octobre 1920, les trois dernières divisions de l'armée Wrangel ont soutenu, en Crimée, un combat de la dernière chance face à un ennemi dix fois supérieur conduit par Frounze et Bela Kun. Minées par des trahisons internes et un épuisement devenu insurmontable, elles n'ont eu d'autre alternative que l'évacuation.

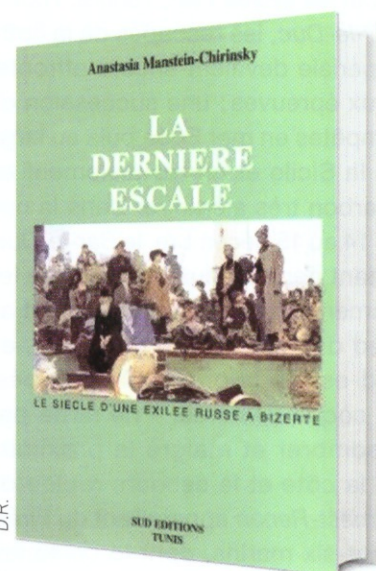
De la Crimée à Constantinople

Alors que le dernier verrou de l'isthme de Perekop lâchait le 10 novembre, la flotte militaire de la Russie du Sud, appuyée par une flottille de bateaux marchands, s'appropriait à embarquer l'armée blanche, ses soldats, ses marins et ses familles dans les ports de Sébastopol, Feodosia, Yalta et Kertch.

La marine française était présente à Sébastopol avec les croiseurs cuirassés *Waldeck-Rousseau*, portant la marque de l'amiral Dumesnil, commandant la 1^{re} division légère de l'escadre de Méditerranée orientale, et *Provence*. Il s'agissait de récupérer la mission française auprès du général Wrangel et aussi d'apporter toute l'aide nécessaire à l'évacuation de l'armée blanche, dont les effectifs globaux sont alors estimés par Paris à 50 000 personnes. En réalité, entre le 12 et le 16 novembre, ce sont 130 000 personnes, militaires et civiles qui embarqueront sur cette flotte d'exode, à destination de Constantinople. La capitale de l'Empire ottoman était occupée par les puissances alliées depuis la fin de la guerre et le pays lui-même, en proie à la guerre civile qui verra la victoire de Mustapha Kemal. Quant aux Alliés, leurs positions restaient divergentes et complexes. Pour Londres, il était hors de question de soutenir ce débris d'armée sans remettre en cause les démarches diplomatiques déjà avancées auprès des Bolcheviques. Paris, en revanche, avait passé un accord préalable avec Wrangel : la prise en charge de l'armée et des réfugiés sous-entendait le transfert de quelques unités de la marine russe à la marine française et la réquisition de toutes les cargaisons. Londres finira par céder sous la pression de ses représentants sur place, insistant sur l'urgence humanitaire évidente. En effet, à bord des bateaux mouillés en rade de Constantinople, les maladies commençaient à se propager et les nombreux blessés ne pouvaient être tous accueillis dans des conditions correctes dans les hôpitaux improvisés. On installa des camps pour y rassembler les soldats. L'armée de Russie du Sud fut regroupée sur la presqu'île de Gallipoli tandis que les 50 000 Cosaques furent répartis entre l'île de Lemnos et Tchataldja, dans le voisinage de Constantinople. Le général Broussaud, commandant à Lemnos, se trouva confronté à l'impossible convergence d'intérêts entre ses autorités, désirant cesser l'entretien de cette troupe et les officiers russes, convaincus qu'il fallait conserver tous les soldats pour reprendre la lutte sur le territoire de la mère patrie. La surveillance et le ravitaillement de l'île étaient assurés par un aviso stationnaire, le *Duchaffault* (LV Tavera) puis l'*Agile* (LV Le Luc), mis à disposition par

le capitaine de vaisseau Vandier, chef d'état-major de l'amiral de Bon, commandant l'armée navale. Les camps se videront au cours de l'année 1921 jusqu'à fermer en septembre. Les pays d'accueil furent principalement la France, la Serbie, la Grèce, la Bulgarie et le Brésil. En France, la Légion étrangère reçut environ 2 500 soldats russes dont 500 Cosaques de Lemnos qui formèrent le premier noyau du 1^{er} Régiment Etranger de Cavalerie, lequel fête son centenaire cette année.

marins russes, en Tunisie, jusqu'à la fin du vingtième siècle. Son père, le capitaine de corvette Manstein, commandait le torpilleur *Jarky* qui, en entretien au moment de l'évacuation, fit le trajet Sébastopol-Constantinople à la remorque du navire atelier *Cronstadt*, équipage et familles à bord. La mer Noire, fidèle à sa réputation, ne fit aucun cadeau à cet attelage disproportionné. Quatre fois dans la même nuit, la remorque se rompit. Soucieux de garder suffisamment de charbon jusqu'à Constantinople, le



D.R.

Après l'arrivée de la flotte de guerre russe blanche à Constantinople, le gouvernement français accepta de l'accueillir dans le port de Bizerte

Les tractations furent plus aisées, si l'on peut dire, au sujet de la flotte de guerre. Assez rapidement après son arrivée à Constantinople, le gouvernement français accepta de l'accueillir dans le port de Bizerte. Ce n'était sans doute pas sans arrière-pensées puisqu'elle pouvait encore être considérée comme un moyen de pression sur le gouvernement bolchevique pour régler la question du remboursement de l'emprunt russe. Mais pour les quelques 6500 marins et familles embarqués depuis la mi-novembre sur les croiseurs, paquebots, patrouilleurs et sous-marins, c'était un soulagement de savoir qu'ils allaient être reçus en amis et non en intrus comme ils avaient pu le ressentir à Constantinople.

De Constantinople à Bizerte

En 2009 mourait à Bizerte, à 97 ans, Anastasia Manstein-Chirinsky, dernier témoin de cette épopée dramatique. Elle laissa derrière elle un récit unique¹ de ce qu'elle a vécu à l'âge de huit ans et de ce que fut la vie des

commandant du *Cronstadt* décida de transférer à son bord l'équipage et les familles du *Jarky*. Miraculeusement, le transfert à couple se déroula sans pertes humaines mais il aura laissé dans la mémoire de M^{me} Manstein-Chirinsky un tableau d'apocalypse. En passant la cinquième remorque de la nuit, le bosco du *Cronstadt* y

amarra une icône de Saint Nicolas, patron des marins. L'attelage tint bon jusqu'à Constantinople.

Le transit de l'escadre russe de Constantinople à Bizerte commença le 10 décembre pour une première vague comportant la plupart des bâtiments. Une seconde vague quittera Constantinople fin janvier 1921 pour gagner Bizerte à la mi-février. Escortés par le croiseur-cui- ...

savoir +

L'entretien de la mémoire

Anastasia Manstein-Chirinsky fut la dernière survivante, en Tunisie, de cette épopée. A côté de son travail de professeur de mathématiques, elle consacra une large part de son temps à l'entretien de la mémoire des marins et des familles de la flotte Wrangel. Elle assista, petite fille, à la déchirante cérémonie de la dernière rentrée des couleurs. A la fin des années 1990, le voilier école *Sedov*, accompagné d'une frégate russe, fit escale à La Goulette. Un groupe de marins fut dépêché au cimetière de Tunis où reposent beaucoup de marins de l'armée blanche dont l'amiral Behrens. En quelques jours, ils édifièrent un monument à la mémoire de leurs anciens, exilés sur la terre tunisienne. Son inauguration fut sobre mais solennelle. Et M^{me} Manstein-Chirinsky fut invitée à venir à bord du *Sedov*, un matin, pour procéder elle-même à l'envoi des couleurs. En voyant se déployer le pavillon à croix de Saint André, elle eut le sentiment de refermer une parenthèse douloureuse de près de 75 ans et de réhabiliter le souvenir des milliers de marins qui avaient, un matin de novembre 1920, tourné un dernier regard désolé vers la mère patrie.



rasse *Edgard-Quinet* (amiral Dumesnil), la canonnière *Dédaigneuse*, les torpilleurs *Arabe*, *Marocain* et *Kabyle* et par les avisos *Yser*, *Tahure*, *Toul* et *Bar-le-Duc*, les rescapés de la flotte impériale devaient encore affronter deux épreuves : une succession de tempêtes en mer Egée puis au large de la Sicile et un ravitaillement en charbon très aléatoire. Dans la nuit du 14 au 15 décembre, le *Bar-le-Duc*, luttant depuis deux jours contre les éléments, s'échoua brutalement au pied des falaises du cap Doro, au sud-est de la presqu'île d'Eubée. La coque déchirée, il ne tarda pas à sombrer et malgré la proximité de la côte et le secours rapide de l'*Ernest-Renan* appareillant du Pirée, vingt-six marins, dont le commandant (CC Blanchot) et quatre des cinq officiers de son état-major, perdirent la vie.



Le torpilleur Jarky

La question du charbon restait cruciale. Ainsi, raconte M^{me} Mantein-Chirinsky, le *Jarky*, redevenu autonome mais retardé par la tempête, n'a d'autre choix que de charbonner à Malte malgré l'interdiction de mouiller dans les eaux britanniques. « Un officier anglais en grand uniforme se présente... Il est courtois mais ferme : l'amiral britannique, extrêmement occupé, tient le commandant quitte de sa visite protocolaire et prie de ne laisser personne descendre à terre. Heureusement, le lendemain matin, l'adjoint du chef d'état-major anglais, un officier ayant servi sur le front russe portant sur sa vareuse les croix de Saint Vladimir et de Saint Stanislas, se présente en ami. Il propose, à titre personnel d'intervenir auprès du consul de France. Celui-ci, en accord avec son

gouvernement, fournira le charbon nécessaire² ».

Ainsi, entre la fin décembre 1920 et le début de l'année 1921, l'amiral Darrieus, préfet maritime à Bizerte, vit mouiller en rade une trentaine de bâtiments militaires battant le pavillon à croix de Saint André et une quinzaine de bâtiments marchands. Ils transportaient environ 6 000 marins, officiers et cadets, médecins et infirmiers, 350 femmes, une petite centaine d'enfants et une quinzaine de prêtres, l'ensemble étant placé sous l'autorité du vice-amiral Kedrov. L'amiral Darrieus, dont l'affectation touchait à sa fin, se trouvait partagé entre un devoir élémentaire d'humanité vis à vis de ces gens arrachés depuis deux mois à leur patrie et à leurs biens et le respect des directives de son gouvernement, soucieux de ne pas voir se répandre en terre tunisienne le « virus bolchevique » par des éléments que l'on imaginait infiltrés et non encore repérés. Après avoir fait admettre à l'hôpital de Sidi-Abdallah les passagers les plus éprouvés, la flotte russe fut ainsi placée en quarantaine, le temps d'organiser le séjour des réfugiés et de clarifier le sort de quelques bâtiments.

Bizerte

À peine arrivé en Tunisie, l'amiral Kedrov transmit le commandement de l'escadre au contre-amiral Mikhail Behrens tandis qu'il ralliait Paris afin de convaincre les autorités françaises de sa volonté de conserver la flotte sous pavillon russe blanc avec l'idée, un jour, de reconquérir la mère patrie. Dans le même but, l'amiral Behrens fit débarquer tous les cadets et créa une école navale, baptisée orphelinat, au fort de Djebel-Kébir. La vie à bord de tous les bâtiments fut

réglée comme si l'escadre devait appareiller dans les semaines à venir pour conduire des opérations contre les Rouges. Seul, le vieux cuirassé *Georgui Pobedonossetz*³ sera transformé en village flottant, accueillant

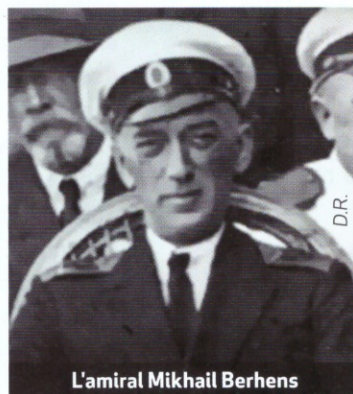


Le cuirasse Georges le Porte-Victoire

les familles, une école, une mairie et toutes les activités sociales de la petite communauté navale. À Paris, le ministère des Finances fit savoir au ministre de la Marine que l'intégration de l'escadre russe dans la flotte française impliquerait, *de facto*, la suppression d'autant de navires équivalents du programme de constructions navales. Le refus net de Georges Leygues clarifia la situation : le soutien de la France se réduisait désormais au strict minimum permettant aux Russes de subsister. Les amiraux Darrieus et Varney, son successeur, avaient également averti les amiraux russes de la probabilité de reconnaissance, dans un avenir assez proche, du gouvernement bolchevique, ce qui entraînerait, bien sûr,

le transfert des bâtiments aux nouvelles autorités de Moscou. Durant trois ans et dix mois, l'amiral Behrens dirigea avec tact et dévouement la petite société survivante de la marine impériale. Il aida certains des officiers à trouver du travail sur place et encouragea la formation

maritime des plus jeunes à l'école navale du fort Djebel-Kébir mais il se rendait bien compte de la lente



L'amiral Mikhail Behrens

dégradation de ses bâtiments, faute d'un entretien sérieux. Entre 1921 et 1924, la marine française finit par acheter le navire-atelier *Cronstadt*, rebaptisé *Vulcain* puis les brise-glace *Kosma Minime* et *Iliaz Mourometz* transformés en mouilleur de mines et rebaptisés respectivement *Castor* et *Pollux*. Le dernier bâtiment acquis par la France fut le pétrolier *Bakou* qui servit quelques années sous le nom de *Loire*.

pour l'évaluation de la flotte Wrangel, il demandait alors à quitter ses fonctions. Le ministre Jacques-Louis Dumesnil le releva sans délai. Il ne reçut pas de dernière affectation et se retira à Bohars où il finit sa vie. Clin d'oeil cynique de l'Histoire : l'un des membres de la commission soviétique était le propre frère de l'amiral Behrens, alors attaché naval à Londres. Affecté à

brèves

S'entraîner à tirer des missiles anti-navire

L'accélération du plan Mercator récemment annoncée par le CEMM prévoit d'intensifier la préparation opérationnelle pour tenir compte du retour possible du combat naval de haute intensité.

Cette annonce est l'occasion de faire le point sur les dispositifs mis à disposition des bâtiments de la marine nationale pour s'entraîner à tirer des missiles anti-navire.

Pour un missile, le tir décalé n'est pas possible :

il faut donc une cible et une cible de préférence représentative et donc mobile.

On connaît depuis longtemps le principe des cibles remorquées, qui ne sont plus des vieilles coques, contraintes environnementales obligent, mais des cibles spécifiques et représentatives par leur empreinte sur les senseurs.

Néanmoins, parce que la protection des équipiers de remorqueurs de cibles est une priorité et que les essais de contre-mesure nécessitent des cibles un peu plus séduisantes vis-à-vis des nouveaux autodirecteurs, le centre d'essai (et d'entraînement) de l'île du Levant s'est doté de deux bâtiments dronisés.



Le Nahaura

Le premier, le *Nahaura*, est un catamaran hauturier qui a été spécifiquement conçu pour répondre aux besoins du Levant. Le second, le *Ness-Thor*, est une barge autopropulsée qui a été modernisée pour s'adapter aux nouvelles configurations.

Ces deux bateaux permettent la mise en œuvre de contre-mesures actives (brouilleur et leurres), l'import de structures reproduisant la signature électromagnétique ou infrarouge d'un navire de combat ennemi, ainsi que le remorquage de la cible de tir missile Trimaran. Surtout, il est possible de ne laisser personne à bord et de les télécommander à presque 30 nautiques de distance.

Grâce à ces deux moyens, les nouveaux missiles anti-navire peuvent être qualifiés en situation réaliste et les marins peuvent s'entraîner.

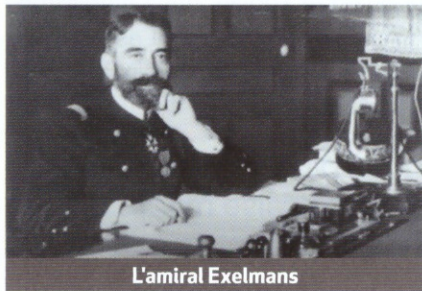
Le 30 octobre 1924, au coucher du soleil, eut lieu, la dernière rentrée du pavillon à croix de Saint André.

Le 29 octobre 1924, le vice-amiral Exelmans, préfet maritime à Bizerte, reçut confirmation de la reconnaissance par la France du gouvernement de la nouvelle Union soviétique. Ce dernier réclamait naturellement la restitution des navires russes de l'ancienne flotte impériale, après évaluation de leur état par une commission spéciale. L'amiral Exelmans, la mort dans l'âme car il entretenait

l'ambassade russe à Berlin lors des événements de 1917, il s'était rallié sans atermoiement au nouveau régime. Finalement la commission estima que l'état des bâtiments ne permettait pas de les intégrer dans la marine soviétique et ils restèrent à Bizerte jusqu'à leur vente pour démolition. Les dernières coques disparurent en 1936.

brunonielly@yahoo.fr

1. *La Dernière escale*, Anastasia Manstein-Chirinsky, Sud Éditions Tunis 2000
2. Extrait du livre *La Dernière escale*.
3. *Georges le Porte-victoire*



L'amiral Exelmans

les meilleures relations avec l'amiral Behrens et ses adjoints, notifia l'ordre d'évacuation des navires par les équipages et les familles. Et le 30 octobre 1924, au coucher du soleil, eut lieu, devant des visages en larmes, la dernière rentrée du pavillon à croix de Saint André. L'amiral Exelmans signa un dernier rapport vers son ministre, recommandant de ne pas laisser la commission soviétique venir à Bizerte en raison d'un climat entretenu de rébellion communiste dans la population. Si le gouvernement ne choisissait pas un autre port



Flotte Blanche Monument à la mémoire des marins de l'escadre russe et de tous les Russes qui reposent en paix sur le sol tunisien