

# Les entreprises françaises de communications et de transports dans l'Empire ottoman pendant la guerre de Crimée (1854-1856)

Saltuk DURAN

75

La question d'Orient prit un véritable caractère « militaire et géographique »<sup>1</sup> en 1854, lorsque ce qui s'apparentait à de simples querelles religieuses donna lieu à une vraie guerre européenne. Face aux empiétements incessants de la Russie sur le territoire ottoman, le Royaume-Uni et la France entrèrent dans la mer Noire, dans la nuit du 3 au 4 janvier. Le 27 mars 1854, ces deux puissances déclarèrent la guerre à la Russie. C'est ainsi que la première des guerres technologiques éclata en plein cœur de la modernité ottomane, alors que l'édifice impérial turc commençait à se fissurer sous les assauts du capitalisme occidental. La Turquie avançait à l'aveugle dans la voie de la libéralisation économique et de l'entrepreneuriat.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le Royaume-Uni apparaissait comme la première puissance mondiale en commerce international. L'économie britannique arriva à son apogée lors du règne de la Reine Victoria, entre 1850 et 1875. Le pays se trouvait ainsi à la tête des états industrialisés grâce à l'accumulation progressive du capital, au développement des chemins de fer<sup>2</sup> et aux progrès dans les divers domaines de l'économie. Tout comme la France, le Royaume-Uni exportait ses capitaux vers l'étranger, et notamment vers l'Empire Ottoman qui se trouva lourdement endetté lors de la guerre de Crimée<sup>3</sup>.

La France, quant à elle, connut un développement industriel considérable à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Cependant, ce développement se heurta à des obstacles à partir des années 70. En effet, les transports jouèrent un rôle considérable dans l'industrialisation en Europe, tandis que la Russie et la Turquie avaient des retards importants dans ce domaine. La Turquie essaya de rattraper ces retards en créant ses propres compagnies de transport dès les années 40.

1 MARX Karl, *Œuvres IV Politique, I*, Éditions Gallimard, Paris, 1994, p. 1572.

2 En 1850, le Royaume-Uni dispose déjà d'un véritable réseau ferré dont la longueur atteint les 9800 km, en dépassant les lignes françaises (2900 km) et allemandes (5800 km). Cf. ASSELAIN Jean-Charles, *Histoire économique, De la révolution industrielle à la première guerre mondiale*, Presses de la Fondation nationale des Sciences politiques, Dalloz, Paris, 1985, p. 20. (382 p.)

3 PHILIP André, PHILIP Loïc, *Histoire des faits économiques et sociaux de 1800 à 1945*, Éditions Dalloz, Paris, 2000, p. 174 (305 p.).

Lambert-Dansette qualifiait l'Empire ottoman du XIX<sup>e</sup> siècle comme « un pays sans équipements, sans mines, sans chemins de fer et surtout sans argent » ou « un espace vide, capable d'éponger le flux de capitaux et d'initiatives que l'Europe voudra lui proposer »<sup>4</sup>. Si l'Empire Ottoman avait du retard par rapport à l'Europe, cette situation était d'ailleurs en grande partie due au manque de moyens efficaces de communications et de transports.

La situation de la Russie n'était pas meilleure que celle de l'Empire ottoman. Pendant la guerre de Crimée, en 1855, faute d'infrastructures ferroviaires, l'armée russe était incapable de « venir à bout d'un corps expéditionnaire franco-britannique de quelques milliers d'hommes seulement, opérant très loin de ses bases et décimée par la maladie »<sup>5</sup>. Selon l'historien Jean-Charles Asselain, cette situation était humiliante pour la Russie. Lors de la guerre de Crimée, la Turquie d'Europe, la mer Noire, et surtout la capitale ottomane, se placèrent au cœur des intérêts politiques et militaires des grandes puissances mondiales. Sous ce rapport, les alliés mirent en œuvre tous leurs moyens industriels et scientifiques pour communiquer aussi rapidement et directement que possible avec la Turquie.

La guerre de Crimée, tout en favorisant l'investissement étranger sur le territoire ottoman, accéléra le processus d'industrialisation dans l'Empire ottoman. Dans cette perspective, les entrepreneurs capitalistes et les ingénieurs français ou britanniques jouèrent un rôle important dans la généralisation de nouvelles technologies de communication et de transports dans l'Empire turc. Les réformes politiques et administratives changèrent de visage avec la guerre de Crimée. La Sublime Porte, désirant un gouvernement de plus en plus centralisé, ouvrit ainsi l'intérieur de l'Empire turc aux entreprises européennes de communications et de transports. C'est cette ouverture qui permit d'ailleurs l'introduction des nouvelles technologies dans l'Empire ottoman. Cependant, pendant longtemps, l'absence de routes terrestres ralentit le processus de centralisation envisagé par les gouvernements ottomans des Tanzimat<sup>6</sup>. La France, quant à elle, profita du climat favorable créé par la guerre pour mettre son industrie au service de la défense de l'intégrité de l'Empire ottoman. C'est surtout la nécessité de communiquer sans interruption avec les états-majors qui poussa cette puissance européenne à établir de nouveaux réseaux de communications et de transports dans l'Empire ottoman. Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées entreprirent de cette façon de grands projets télégraphiques et ferroviaires notamment dans la Turquie d'Europe. Nommé par Lakanal en 1796, Claude Chappe fut le premier ingénieur français dans le domaine des télécommunications<sup>7</sup>. Avec la généralisation de

---

4 DANSETTE Jean-Lambert, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*, T.V, *L'entreprise entre deux siècles (1880-1914), Les rayons et les ombres*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 429 (632 p.).

5 ASSELAÏN Jean-Charles, *Histoire économique, De la révolution industrielle à la première guerre mondiale*, Presses de la Fondation nationale des Sciences politiques, Dalloz, Paris, 1985, p. 175 (382 p.).

6 Voir ORTAYLI İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Turk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, p. 29.

7 Introduction de GRISET Pascal, *Les ingénieurs de Télécommunications dans la France Contemporaine Réseaux, innovation et territoires (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Colloque des 21 et 22 octobre 2010, sous la direction de Pascal Griset, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2013, p. 9.

l'usage de l'électricité dans les télécommunications, l'administration française recruta des ingénieurs de l'École Polytechnique. Plus de 80 ingénieurs furent embauchés entre 1844 et 1853, pour relier Paris à tous les chefs-lieux de département<sup>8</sup>. Sous le Second Empire, les ingénieurs français notamment acquirent une réputation internationale. Selon François Caron, la diffusion mondiale des techniques françaises était liée à la qualité de la formation mathématique des ingénieurs des Ponts et Chaussées<sup>9</sup>. Dans le cadre de la guerre de Crimée, la Porte resta fidèle aux traditions héritées de Selim III et confia un grand nombre de travaux aux ingénieurs français. Le contexte de la guerre permit à la France d'étendre ses réseaux de poste et de transport maritime en Méditerranée, vers la mer Noire. Dès l'année 1854, les messageries impériales commencèrent leurs services entre Marseille, Istanbul et les divers ports de la mer Noire. Dès lors, la capitale ottomane devint un observatoire privilégié des transports et des communications maritimes, à la fois comme ville destinatrice et comme ville de transition entre la Méditerranée et la mer Noire. Les relations entre l'Europe et la Méditerranée convergèrent ainsi vers la capitale ottomane, point de départ d'une extension dans tout le Levant<sup>10</sup>. La Turquie d'Europe et la mer Noire devinrent ainsi, au moment de la guerre de Crimée, des pôles de grands travaux, mettant Istanbul au cœur des réseaux français de communications et de transports.

Cette étude se propose d'interroger le poids de la guerre de Crimée dans le développement, notamment par les Français, de nouveaux réseaux de communications et de transports dans l'Empire ottoman. En d'autres termes, nous essaierons de mettre en évidence le rôle des capitalistes et ingénieurs français dans l'établissement des liens physiques entre l'Europe et l'Empire ottoman pendant la guerre de Crimée. Pour ce faire, nous observerons tout d'abord les conséquences de la guerre de Crimée sur les réseaux français de poste et de transports maritimes dans l'Empire ottoman. Nous étudierons ensuite comment la guerre de Crimée favorisa le développement de nouveaux réseaux de télécommunications dans la Turquie d'Europe. Enfin, nous expliquerons les tout premiers projets de chemins de fer dans les Balkans à l'occasion de la guerre de Crimée.

## **Les messageries impériales**

### *Des réseaux en évolution*

Dans les premières années de leur exercice, les messageries maritimes circulaient constamment entre Marseille, la Méditerranée orientale et Istanbul en particulier. Avec

---

8 ATTEN Michel, « Les ingénieurs des télécommunications (1844-1999) : Un grand corps ? » dans *Les ingénieurs de Télécommunications dans la France Contemporaine Réseaux, innovation et territoires (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*. Colloque des 21 et 22 octobre 2010, sous la direction scientifique de Pascal Griset, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2013, p. 18.

9 CARON François, *Histoire économique de la France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Éd. Armand Colin, Paris, 1981, p. 37 (320 p.).

10 *Recueil de Publications de la Société Havraise d'Études Diverses, 1864-1865*, A.32., p. 10.

la guerre de Crimée, dans le but d'accélérer les échanges et les circulations entre Marseille et les fronts de la guerre, les paquebots des messageries entrèrent pour la première fois en mer Noire<sup>11</sup>. Quant aux réseaux des messageries en Méditerranée orientale, pour répondre aux besoins de la guerre, le nombre de voyages sur la ligne d'Égypte fut réduit de 24 à 18 par an et la ligne de Syrie cessa, pour une durée déterminée, de couvrir la distance entre Istanbul et Smyrne, et dans ce cas, les dépêches étaient acheminées, à partir de Smyrne, par les paquebots de la ligne principale du Levant. Toujours dans la même perspective, la Compagnie envisagea la suppression de l'embranchement de Syra au Pirée<sup>12</sup>.

Par une Convention du 31 mai 1854, la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales consentit à assurer le transport entre Marseille, Gallipoli et Constantinople, et *vice versa*, du personnel et du matériel que le Département de la Guerre voudrait embarquer sur ses paquebots<sup>13</sup>. À cet effet, les paquebots de la Compagnie, en rentrant de Constantinople à Marseille (en passant par Messine), recevaient les malades et blessés de l'armée d'Orient, dont l'autorité militaire ordonnait l'embarquement de concert avec le directeur des Services Maritimes de Marseille<sup>14</sup>. En outre, les paquebots des Messageries Impériales et ceux de la compagnie ottomane, Fevaid-i Osmaniye<sup>15</sup>, transportaient à chaque fois des centaines de soldats depuis les divers ports de la Méditerranée vers la capitale ottomane et, de là, vers la mer Noire. À ce titre, le paquebot français *Tancredè* avait embarqué 250 soldats à Beyrouth, qu'il avait transportés vers la Crimée. Quant au paquebot ottoman *Sudaverde*, il avait transporté en une seule fois 930 soldats depuis Gemlik, à destination des états-majors en Crimée<sup>16</sup>.

Par ailleurs, le contexte de la guerre favorisa la mise en relation du port d'Istanbul avec celui de Varna, par un service régulier de correspondance par bateaux à vapeur. Ce service consistait en l'exécution régulière de six voyages par mois de Constantinople à Varna, lesquels étaient assurés par deux paquebots à vapeur à roues ou à hélice, de la force de 120 chevaux au moins<sup>17</sup>. Il s'agissait encore du transport des voyageurs, des dépêches, des fonds du trésor ou des munitions de guerre. Le 9 décembre 1855, les opérations préparatoires de l'armée d'Orient aux abords du Danube conduisirent ses paquebots à Varna. Ils suivirent l'armée devant Sébastopol. Avec le commencement du siège, un service hebdomadaire entre Kamiesch et Constantinople vint compléter,

11 Archives de l'Association French Lines (A.A.F.L., ci-après), 1997 002 5235. *Convention de l'extension temporaire de service entre Marseille et Constantinople du 16 février 1854*, Art.1<sup>er</sup>.

12 *Ibid.*, art.2.

13 A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, *Marché pour l'entreprise d'un service de transports militaires, par bateaux à vapeur entre Marseille, Gallipoli, Constantinople et vice-versa.*, le 31 mai 1854.

14 A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, Pièce n° 12, *Convention pour le Transport des malades et blessés de l'Armée d'Orient*, du 5 mai 1855.

15 Compagnie ottomane de navigation à vapeur qui a rendu des services de transport maritime entre les divers ports ottomans de 1840 à 1870.

16 SALT GALATA, Istanbul, *Journal de Constantinople*, 8<sup>ème</sup> année, n° 451, Mercredi 29 juin 1855, p. 2.

17 A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, *Convention pour un service régulier de correspondance par bateaux à vapeur entre Constantinople et Varna*, du 3 août 1854.

pour les correspondances de Crimée, la ligne directe établie entre Constantinople et Marseille pour la satisfaction des besoins spéciaux de la guerre. D'autre part, la Compagnie établit pour les besoins de la guerre un service régulier de poste maritime et de transports entre Constantinople et Trébizonde. La compagnie des Messageries avait d'ailleurs depuis longtemps les yeux tournés vers ce nouveau champ promis à son activité. La guerre de Crimée fut donc une occasion pour les messageries impériales de développer des communications périodiques, fréquentes et rapides entre Marseille et les principaux points de la mer Noire qui débouchaient aussi vers la Perse, la Géorgie et l'Arménie.

D'un autre côté, par le paragraphe 3 de l'article 1 de la Convention du 9 août 1854 concernant les services d'Égypte, de Syrie, de Constantinople et de Varna, la Compagnie s'engagea à prolonger la ligne de Syrie jusqu'à Constantinople. Sous ce rapport, le besoin de transporter des soldats et des munitions de guerre depuis les provinces arabes favorisa l'insertion de la capitale ottomane en Méditerranée orientale. Par conséquent, lors de la guerre d'Orient, les voyages mensuels de la ligne d'Égypte de Marseille à Alexandrie passèrent de 24 à 26 ; pour la ligne de Syrie, les voyages mensuels sont passés de 18 à 26 ; et ceux de la ligne du Levant (Marseille à Constantinople) s'élevèrent de 36 à 52 (par Malte et Smyrne). Enfin, indépendamment des 52 voyages exécutés entre Marseille et Istanbul, la compagnie mit en place, à titre temporaire, un voyage par semaine entre lesdits ports en passant par Messine et Pirée par le trajet total devant être exécuté en 7 jours et demi. Néanmoins, la circulation fréquente des paquebots des messageries à travers ces réseaux se heurtait souvent à des entraves liées à la navigation.

79

### *La question de la fluidité de la navigation*

Pendant la guerre, les armées françaises en mer et l'escadre à Istanbul recevaient régulièrement des hommes et des effets militaires, non seulement depuis la France, mais aussi depuis l'Empire ottoman. À cet effet, l'agence des messageries impériales à Istanbul informait régulièrement l'Ambassade de France du moindre retard ou d'anomalies, car la survie des armées françaises dépendait des approvisionnements en question. De même, la fluidité de la correspondance entre l'ambassade de France à Istanbul et le gouvernement de Paris devait être assurée de manière ininterrompue. L'information devait circuler rapidement pour une meilleure prise de décision au niveau des centres. La fluidité et la rapidité dans la circulation devenaient ainsi nécessaires, voire cruciales lorsqu'il était question des paquebots, destinés à approvisionner les armées d'Orient. Les moindres retards étaient calculés et des solutions alternatives étaient mises en œuvre selon les situations. Le blocage d'un navire dû à une panne pouvait parfois durer plus d'un mois<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Archives du Ministère des Affaires Étrangères (ci-après, AMAE), Nantes, 166PO/E, 455, *Lettre du directeur de l'Agence des Messageries Impériales à Constantinople pour l'Ambassadeur de France sur place, le 13 décembre 1855, Constantinople.*

En cas d'un tel problème technique, le navire était laissé à l'arsenal ottoman pour réparation. Pour la gestion du trafic maritime, l'agence cherchait constamment à raréfier les perturbations des dates de départ des paquebots expédiés pour Marseille<sup>19</sup>, donc à assurer la fluidité de la navigation.

Les besoins de la guerre d'Orient avaient conduit à Istanbul un nombre considérable de navires sous tous pavillons, en multipliant dans ce grand port les mouillages et les appareillages de jour. La guerre avait en outre multiplié les chances de rencontres, d'avaries graves et, par suite, les occasions de procès entre propriétaires et capitaines<sup>20</sup>. En cas d'accidents entre les navires étrangers et les navires turcs, les démarches à l'amiable restaient souvent sans suite et le seul recours était l'instance judiciaire. Mais cette instance locale posait en particulier le problème de partialité dans la résolution des conflits maritimes internationaux.

Pour répondre aux besoins croissants du trafic maritime international, l'inspecteur des messageries à Istanbul proposa l'institution d'une commission internationale composée des membres des diverses nations, juridiquement impartiale. Or, selon le chancelier français, à Constantinople, les puissances européennes avaient, en vertu des capitulations, un droit absolu de juridiction sur leurs ressortissants dans leurs contestations entre eux ou avec les étrangers<sup>21</sup>. Donc, si un navire autrichien causait des avaries à un navire français, l'affaire devait être portée devant l'ambassade, et réciproquement, en vertu du principe *actor sequitur forum rei*<sup>22</sup>. Toutefois, dans le cas des différends entre les navires de deux nationalités différentes, les tribunaux mixtes étaient constitués pour le règlement des litiges. À cet effet, la mesure proposée par l'inspecteur était, selon le chancelier français, inutile, car le tribunal ottoman appelé à juger une affaire était lié par le rapport de la commission d'experts. Les tribunaux pouvaient ainsi nommer des experts pour donner leurs avis. En outre, le chancelier critiquait la proposition de l'inspecteur sur la commission qui serait composée des officiers de marine des bâtiments stationnaires, car, en temps ordinaire, les seules puissances qui avaient, à Constantinople, des bâtiments stationnaires étaient : la France, l'Angleterre, l'Autriche et la Russie. Or, dans le cadre de la guerre, beaucoup d'autres, comme le Sardaigne, Naples, la Hollande, la Suède, la Grèce ou les États-Unis, avaient une marine considérable<sup>23</sup>.

Lorsqu'il était question des différends entre un navire ottoman et un navire français, c'étaient les tribunaux ottomans qui étaient compétents. Ainsi, lorsque, selon les autorités turques, *Messey* fit couler une bombarde turque, le directeur des Messageries à Constantinople fut immédiatement traduit devant le Tribunal de Liman Odassi, qui était une juridiction mixte à Istanbul, composée de 5 juges ottomans et 5 européens au

19 AMAE, Nantes, 166PO/E/455, *Lettre de l'inspecteur Girette pour l'Ambassadeur de France à Constantinople*, du 23 novembre 1855.

20 AMAE, Nantes, 166PO/E/455, *Lettre de l'Agent des Messageries à Constantinople pour l'Ambassadeur de France à Constantinople*, du 20 décembre 1855.

21 AMAE, Nantes, 166PO/E, 455, *L'affaire du Pharamond* (Messageries Maritimes/ Lloyd Autrichien), *Lettre de l'Agence des Messageries à Galata*, 25 novembre 1855.

22 Expression latine qui signifie littéralement « celui qui plaide une affaire suit le for du défendeur ».

23 AMAE, Nantes, 166PO/E, 455.

minimum. Les avanies de telle sorte étaient nombreuses au moment de la guerre de Crimée, durant laquelle il était possible d'observer un accroissement considérable du trafic maritime dans les détroits turcs notamment. Dans l'objectif de mettre fin aux sinistres, accidents ou évènements en mer, ainsi que dans le but d'assurer la fluidité de la circulation de ses nombreux navires, la France songea à aménager les voies maritimes de navigation dans les mers ottomanes. Lors de la guerre d'Orient, elle chercha plus précisément à faciliter la navigation dans les détroits avec un projet d'installation de Phares qui partiraient de Gallipoli et qui éclaireraient toutes les côtes de l'Asie mineure vers Trébizonde<sup>24</sup>. Pour faciliter les échanges et les circulations maritimes, la France proposa également la construction d'un nouveau port à l'embouchure du Danube (sur les bouches de Kilia, Sulina et St Georges). L'objectif principal de ce projet était de faire face aux dangers que présentait la navigation du Danube tels que les pertes de temps, les frais considérables et les dangers de mer. Dans le même projet, l'importance de la Commission internationale du Danube, auparavant mise en place par le Congrès de Vienne de 1815, fut soulignée<sup>25</sup>. La France envisageait donc une gestion au niveau régional en raison de l'instabilité politique dans les Balkans.

Le projet français de l'installation de phares maritimes dans l'Empire Ottoman eut un écho important auprès de la Porte. Cependant, selon cette dernière, ce projet n'était urgent que pour la « route militaire », en d'autres termes, sur la route passant les Dardanelles, le Bosphore et longeant les côtes de la mer Noire. Cette démarche fut jugée très utile pour éviter en particulier les sinistres dans les détroits lors du passage de nombreux navires de guerre. Par ailleurs, le projet d'éclairage, qui était en principe conçu pour le passage des navires de guerre, profitait également aux bâtiments de commerce. Toutefois, la Porte voulut limiter ces entreprises françaises au cadre de la guerre<sup>26</sup>. Le 22 octobre 1855, la Porte statua enfin sur la question de l'éclairage du Bosphore et d'autres côtes de la mer Noire. Un projet de règlement entra en vigueur. En ce qui concerne la logistique et les approvisionnements pour les travaux, les représentants de la Porte signèrent une convention avec le Capitaine Michel. En dépit des travaux pour l'amélioration des voies maritimes, les paquebots des messageries, tous seuls, ne suffisaient guère à répondre aux besoins croissants de la guerre en matière de communications. Il fallait développer d'autres moyens qui permettraient une transmission rapide des messages entre les alliés et leurs armées.

### **Les entreprises françaises de télécommunications**

Pour la France, la guerre de Crimée était une guerre maritime à distance qui mobilisa un grand nombre d'acteurs, tant sur le plan national qu'international. Le pilotage de

24 AMAE, Courneuve, *Correspondance consulaire et commerciale* (ci-après CCC). Lettre du Consul français à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères en France, 22 septembre 1855.

25 AMAE, Courneuve, CCC, *Lettre du Ministre des Affaires étrangères en France, pour l'Ambassade de France à Constantinople, Paris, le 16 décembre 1855*, pp. 218-219.

26 AMAE, Courneuve, CCC, *Lettre du Consul de France à Constantinople pour le MAE à Paris, du 22 avril 1855*, pp. 282-284.

cette guerre à distance nécessita la transmission de l'information d'une multitude de centres de décisions vers les représentants politiques et commandants militaires sur le terrain. Cette transmission ne pouvait se faire qu'à travers un système de réseaux télégraphiques à travers la Turquie d'Europe, mettant les centres de décision et de pilotage en France en correspondance constante, fluide et interrompue avec les représentants politiques et les commandants militaires sur le terrain. Il fallait également établir des communications constantes, entre les centres politiques des alliés. Si la France eut recours à la télégraphie, c'est parce que la voie maritime qui passait par Marseille était loin d'assurer une correspondance rapide, exigée par les conditions de guerre. La télégraphie apparut alors comme un moyen efficace de communication militaire, notamment parce qu'elle était rapide et difficilement contrôlable. Il fallait que l'information militaire et politique circulât rapidement entre Paris et l'Orient. En d'autres termes, il s'avérait nécessaire d'« échapper aux contraintes physiques liées au transport d'un message écrit »<sup>27</sup>. Dans cette perspective, la guerre de Crimée marqua ainsi « la fin de la territorialité dans les communications »<sup>28</sup>.

Dans les premiers jours de la guerre, pour assurer la transmission rapide des ordres et des ensembles de mouvements entre le quartier général et les différents corps détachés, le Ministère de la Guerre en France prévint l'établissement d'un service télégraphique dans l'armée. un service télégraphique dans l'armée, composé de 2 inspecteurs, 5 directeurs, 4 stationnaires électriques et 47 stationnaires aériens, qui fut attaché à l'expédition<sup>29</sup>.

### *L'établissement nécessaire des réseaux de télécommunications*

Il fallut ainsi attendre la guerre de Crimée pour voir s'établir dans l'Empire de véritables réseaux télégraphiques. L'une des premières propositions en ce sens fut soumise à la Porte ottomane par l'Autriche qui se trouvait sur le chemin de Constantinople depuis Paris et Londres, et qui observait de près l'évolution de la guerre. En étant consciente de la nécessité d'établir des communications rapides et sûres entre l'Europe et l'Empire turc, elle proposa à la Porte l'établissement d'une nouvelle ligne de télégraphie qui prolongerait la ligne Vienne-Cronstadt et qui passerait par Bucarest pour rejoindre Constantinople<sup>30</sup>. Un projet analogue fut proposé par le Consul français à Mustafa Réchid Pacha, ministre des affaires étrangères : il consistait en l'établissement d'une ligne qui passerait par Belgrade au lieu de Bucarest, et dont l'objectif principal serait

27 *Histoire Industrielle, Entreprise, technologie et souveraineté : Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX-XX<sup>e</sup> siècles)*, Institut d'Histoire de l'Industrie et Éditions Rive Droite, Paris, 1996, p. 33.

28 NOAM, Eli M. et WOLFSON, Alex, « The End of Territoriality in Communications » dans *Globalism and Localism in telecommunications*, E.Noam and A.J. Wolfson editors, Elsevier, Amsterdam, Lausanne, Oxford, Shannon, Tokyo, 1997, p.xvii.

29 *Les fastes de la grande armée d'Orient : histoire politique, militaire et maritime des campagnes de Crimée et de la Baltique* (7<sup>e</sup> édition... augmentée du Rapport officiel...) / par Eugène Pick, de l'Isère, Paris, Librairie Napoléonienne, des Arts et de l'Industrie, 1857, pp. 411-412.

30 AMAE, Courneuve, *Correspondance Consulaire et Commerciale de Constantinople, 1853 octobre-1856 mars, Lettre du consul de France à Constantinople pour le Ministère des Affaires étrangères* (ci-après, MAE) en France, du 5 décembre 1854, p. 183 bis.



la transmission des dépêches militaires entre les acteurs des puissances alliées. La Porte décida enfin de confier la tâche de construire une ligne télégraphique entre Bucarest et Varna à la France. Le Comte Angles fut nommé à la tête du projet comme inspecteur général des télégraphes<sup>31</sup>. Ainsi commença le premier grand chantier télégraphique dans l'Empire ottoman. L'appui du consul de Varna fut demandé par le chargé d'affaires Benedetti pour cette entreprise<sup>32</sup>.

Une fois que l'établissement de la ligne entre Varna et Constantinople fut négocié, la France, par le biais de Benedetti, proposa une autre ligne entre Constantinople et Schumla. Le fameux ingénieur De la Rue fut nommé à la tête des grands projets télégraphiques dans la Turquie d'Europe. Delarue promit de désigner d'avance Maisonneuve pour occuper le poste télégraphique de Constantinople. Avant d'accéder à ce poste, Maisonneuve recevrait une formation à Paris qui lui serait donnée par l'administration impériale de la télégraphie à Paris. Cette formation consisterait en des indications, des cours et des leçons<sup>33</sup>. C'est ainsi que les savoirs et les usages français dans le domaine télégraphique étaient transmis vers l'Empire ottoman. La France ne s'arrêta pas là, elle envisagea une ligne au-delà de Constantinople, qui irait jusqu'à Alexandrie, tout en mettant en relation cette métropole méditerranéenne avec le Nord de l'Europe. Cependant, le coût de l'établissement d'une ligne entre Gallipoli et Alexandrie fut calculé par l'ingénieur français Delarue, et jugé très élevé pour le budget français.

Les Français terminèrent la ligne télégraphique entre Varna, Schumla, Roustchouk et Bucarest le 15 mai 1855<sup>34</sup>. Un mémorandum du 24 septembre 1855 annonça que la ligne de télégraphie entre Schumla et Constantinople était enfin établie et que les dépêches pouvaient désormais être transmises par cette voie. Les autorités françaises incitèrent d'autres représentants étrangers à Constantinople à utiliser cette voie pour leurs correspondances. De même, durant la guerre de Crimée, le camp des alliés assiégeant Sébastopol fut relié à la Turquie par un câble sous-marin, se composant d'un fil de cuivre simplement recouvert d'une enveloppe de guttapercha, de 845 kilomètres de longueur, tendu de Varna à Balaclava. Ce câble fut relevé après la conclusion de la paix. D'après les *Annales de la Construction* de mars 1861, ce télégraphe « a toujours donné de bons résultats, et a toujours fonctionné parfaitement dans une des mers les plus tourmentées du monde pendant que la tempête soulevait les vagues, le conducteur électrique transmettait les messages entre la Crimée et Constantinople avec plus de régularité et d'exactitude que ne le faisait le télégraphe aérien »<sup>35</sup>.

Enfin, le 14 mars 1856, la Porte concéda aux Anglais, à un certain Lionel Gisboren,

31 AMAE, Courneuve, CCC, *lettre du Chargé d'Affaires* (ci-après, CA) pour le MAE à Paris, du 9 janvier 1855, p. 205.

32 AMAE, Courneuve, CCC, *lettre du CA pour le MAE à Paris*, du 21 janvier 1855, p. 211.

33 Archives Ottomanes (ci-après, A.O.), Istanbul, HR.SFR. (4), 15/45, *lettre de l'ambassadeur de Turquie à Paris pour le Ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte*, du 10/09/1854.

34 YAZICI, Nesimi, « Osmanli Haberlesme Kurumu », in 150. Yilinda Tanzimat, Éd. YILDIZ H.D., Ataturk Kultur, Dil ve Tarih Yuksek Kurumu, Turk Tarih Kurumu Yayinlari, V.7, no.142, pp. 139-210.

35 *Nouvelles annales de la construction : publication rapide et économique des documents les plus récents et les plus intéressants relatifs à la construction française et étrangère...* / C.-A. Les Annales de la Construction, 7<sup>ème</sup> année, Mars 1861.

l'établissement des câbles sous-marins entre Constantinople et Alexandrie<sup>36</sup>. Cette ligne télégraphique serait ensuite prolongée par les Anglais, sous l'autorisation du gouvernement ottoman, jusqu'à la mer Rouge<sup>37</sup>. Un autre Anglais, Stephenson, proposa également à la Porte ottomane l'établissement d'un chemin de fer et des lignes télégraphiques entre Bassora et Constantinople<sup>38</sup>.

Dans le contexte de la guerre, l'information devait circuler rapidement et constamment entre l'Europe et l'Empire ottoman. Les alliés étaient ainsi convaincus des effets positifs d'une bonne communication sur leurs stratégies. La circulation de l'information entre les acteurs politiques et militaires était, en particulier, essentielle pour prendre des décisions plus adaptées et efficaces. Partant de ce fait, la victoire des alliés dépendait donc de la circulation fluide et ininterrompue des messages et des ordres à travers les réseaux télégraphiques mettant l'Europe en lien avec l'Empire ottoman.

### *La guerre de Crimée, un observatoire de la circulation de l'information*

Les dépêches depuis la France vers la Crimée étaient en général des ordres ou d'autres messages du Ministère de la Guerre ou de la Marine destinés aux commandants sur le terrain. À cette fin, les réseaux télégraphiques et les câbles sous-marins assuraient la transmission rapide des ordres entre les quartiers généraux et les différents corps détachés. C'est ainsi que dans l'un de ses messages, l'empereur s'adressait lui-même à son armée, pour encourager ses soldats :

Le moment est venu de sortir où vous êtes, il faut absolument prendre l'offensive dès que le corps du réserve vous aura rejoint. Rassemblez vos forces et ne perdez pas un seul jour. Je déplore vivement de ne pouvoir aller moi-même en Crimée<sup>39</sup>.

Dans le cadre de la guerre, une attention particulière fut accordée au maintien et à la protection des réseaux télégraphiques. Dans sa dépêche du 31 juillet 1855, le ministre de la Guerre soulignait, dans son message adressé au Général Pélissier, l'importance du maintien des voies de communications mettant en lien la France avec Crimée, comme suit : «...Allez de renforts pour laisser intacts les services de Varna et de Constantinople. C'est très important pour notre armée toute entière »<sup>40</sup>.

La fluidité dans la transmission des messages était souvent interrompue par la prolifération des dépêches circulant à travers les réseaux télégraphiques. Le Ministre de la Guerre expliquait ainsi le retard de sa dépêche au maréchal Pélissier en Crimée : « Retardée par la transmission d'une autre urgence et par une longue attente donnée

---

36 A.O., A.AMD. 54-27, 14/03/1856.

37 A.O., A. AMD, 72-15, 31/12/1856.

38 A.O., HR.SFR., 28/8, 16/07/1856.

39 Archives Nationales (ci-après AN), Pierrefitte sur Seine, 19860703/342, *Postes et Télégraphes, Dépêches Pour la Crimée*, Dépêche du 3 mai 1855.

40 *Ibid.*, Dépêche du 31 juillet 1855.

par Munich pendant la transmission, je prie Francfort de me recevoir... »<sup>41</sup>. Les lignes télégraphiques étaient fréquemment utilisées par les gouverneurs ottomans pour communiquer soit avec Constantinople, soit avec l'armée ottomane sur les fronts de la guerre. Le 28 avril 1855, à 2h 30 du matin, le Gouverneur Militaire de Varna écrivait à son Excellence Ismaïl Pacha, commandant en chef de l'armée de Roumélie, pour lui exprimer son attente de 1300 bourses d'argent qui n'étaient pas encore arrivées : « Dès qu'elles arriveront je les enverrai avec un peloton de soldats selon les ordres de son excellence »<sup>42</sup>.

Un autre exemple de dépêche entre deux gouverneurs ottomans de Schumla et de Varna porte sur le transport des troupes : « Nous avons embarqué sur les deux vapeurs et un vaisseau qui étaient arrivés de Bourgas ici. Ces trois bâtiments sont partis aujourd'hui pour Eupatoria. Nous avons embarqué également sur le *Taïf* pour Constantinople les troupes égyptiennes arrivées de Schumla »<sup>43</sup>. Cependant les communications en langue turque posaient problème. Les autorités répétaient souvent que les dépêches devaient être écrites en français ou en anglais. L'usage de la langue turque dans les messages télégraphiques ne fut admis qu'en 1861<sup>44</sup>.

L'usage privé des réseaux télégraphiques, au moment de la guerre, posait également problème. Dans une dépêche du 6 mai 1855 adressée à l'inspecteur Corvette, le Directeur des télégraphes à Varna évoquait les Anglais en ces termes : « Le directeur anglais m'informe que la ligne télégraphique de Varna en Crimée a été faite seulement pour les dépêches officielles, les dépêches privées ne seront pas tenues. Faut-il en informer le Directeur Général<sup>45</sup>? ». Le système de télégraphie fonctionnait efficacement entre l'Europe et l'Empire ottoman. Encouragés par les réussites en matière de télécommunications, les alliés, avec la Porte ottomane, se lancèrent dans une série de projets ferroviaires qui constituèrent les prémices des Chemins de fer de la Roumélie construits pendant la période poste-Crimée.

## Les premiers projets ferroviaires

Le 5 août 1855, le Divan se réunit en une session extraordinaire, le Conseil supérieur de Tanzimat prépara un rapport sur la question de l'établissement des chemins de fer

41 *Ibid.*, *Dépêches Télégraphiques Pour la Crimée du 15 octobre 1855 au 4 avril 1856. Dépêche télégraphique du Ministre de la Guerre pour l'Intendant Général de l'armée d'Orient*, Paris, 16 novembre 1855.

42 A.N., 19860703/502, *Varna-Dépêches de Crimée*, Avril-Mai 1855.

43 *Ibid.*, Varna, le 1<sup>er</sup> mai 1855, *Dépêche télégraphique depuis Schumla, De Islam Pacha à Ismaïl Pacha*.

44 KARAL, E. Z., *Osmanlı Tarihi, VI. Cilt, Islahat Fermani Devri (1856-61)*, TTK yay. XIII. Dizi, Sayı-16, 7<sup>ème</sup> éd., Ankara 2007, p. 267.

45 *Ibid.*, *Dépêche télégraphique du directeur de Nation pour l'Inspecteur Corvette, allant de Varna à Roustchouk, Varna*, le 6 mai 1855.

dans la Turquie d'Europe<sup>46</sup>. D'après les propositions conjointes des candidats français et anglais à la concession des chemins de fer entre Belgrade et Constantinople, le Divan s'interrogea d'abord sur la nécessité d'ouvrir des routes dans l'Empire ottoman, se demandant s'il devrait choisir la route ou le rail et quel rôle incomberait aux compagnies de chemin de fer. Se posait alors la question du statut juridique de ces compagnies. Lors de la réunion extraordinaire, les deux premiers points ont été résolus affirmativement. Pour le troisième, le gouvernement concéda les entreprises en question à l'industrie privée. Le Conseil préféra commencer par la ligne entre Belgrade et Constantinople qui était selon lui la plus importante du point de vue politique et commercial<sup>47</sup>. Cette ligne servirait pour ainsi dire de modèle à d'autres qui la suivraient. Cependant, à ce moment-là, le conseil ottoman ne statua pas en faveur de la Compagnie Leahy et Blake. En effet, le conseil ne voulait délivrer un firman qu'« en pleine connaissance de cause ».

Dans la lettre du 19 septembre 1855, adressée à l'ambassadeur de France à Constantinople, le ministre ottoman Firat Pacha, exprima le désir « ardent » du gouvernement ottoman pour « l'établissement de grandes voies de communication, de chemins de fer »<sup>48</sup>. Convaincu que ces projets contribueraient à son développement, le Haut Conseil de Tanzimat sur le modèle européen, était prêt à concéder à des compagnies privées en Europe pour la construction de la ligne ferrée entre Constantinople et Belgrade. En ce sens, le gouvernement ottoman faisait appel à des marchés « capitalistes » ou privés d'Europe soit à travers ses ambassades, soit lui-même directement. La Compagnie qui offrirait le plus de garanties et d'avantages, emporterait donc ce projet stratégique et prestigieux. En ayant déjà entrepris d'autres constructions dans l'Empire ottoman, la France se voyait privilégiée dans ce jeu de concurrence. De plus, l'Empire ottoman était en pleine libéralisation économique et surtout dans la voie d'industrialisation.

Selon le consul Thouvenel, le gouvernement reconnaissait « l'imperfection de son œuvre »<sup>49</sup> et il ne voulait pas retarder la concession de ce projet à des capitalistes et des industriels de l'Europe. Il était question pour la France de faire face à la concurrence des Anglais. Selon le consul, la Porte n'était pas en mesure d'apprécier les projets qui lui étaient soumis par les industriels en question. Elle sentait surtout la nécessité de déterminer avec exactitude le tracé de la voie qu'il s'agissait d'établir<sup>50</sup>. Pour toute perte de temps, la Porte entama des pourparlers avec l'ingénieur anglais Leahy qui avait préparé des cartes détaillées, mais, en l'occurrence, le prix qu'il exigeait était très élevé ou « exagéré » selon les termes du consul. Il s'agissait en effet de « cinq ou six mille sterling »<sup>51</sup>. Puisque les avis de Boucher, ministre français des travaux publics, étaient appréciés par la Porte, le consul français espérait la concession des travaux à

46 AMAE, Courneuve, CCC, *Lettre du 5 août 1855, du Consul Français pour le MAE en France.*

47 *Ibid.*, pp. 286-286 bis.

48 AMAE, Courneuve, CCC, *Constantinople, Lettre du 19 septembre 1855*, p. 364.

49 AMAE, Courneuve, CCC, *Constantinople, Lettre n° 26 du Consul Thouvenel pour le MAE en France, du 3 mars 1856.*

50 *Ibid.*, p. 489.

51 *Ibid.*, p. 489 bis.

des ingénieurs français des Ponts-et-Chaussées qui seraient chargés de la surveillance des travaux publics. En effet, l'enjeu financier était grand, car il était question de tirer parti des immenses ressources de l'Empire ottoman et l'ouverture de ce nouveau champ risquait de devenir l'objet d'une lutte politique. Par ailleurs, la création d'une banque ou la concession d'un chemin de fer pourraient être « disputées entre les ambassadeurs comme une affaire d'intérêt d'amour propre national »<sup>52</sup>. Cependant, il y aurait selon le consul un moyen d'entente entre les puissances étrangères à l'appui des négociations diplomatiques.

Les constructions ferroviaires continuèrent dans la Turquie d'Europe jusqu'à l'accomplissement de la ligne directe entre Londres, Paris et Constantinople en 1883. La guerre de Crimée marqua ainsi un tournant du point de vue de la construction des chemins de fer entre l'Europe et l'Empire ottoman. Toutefois, de véritables réseaux ferroviaires furent construits à partir de 1869 dans le cadre des travaux des chemins de fer de la Roumélie.

87

Pour conclure, la guerre de Crimée favorisa l'introduction du capital et des nouvelles technologies européens depuis la France vers l'Empire ottoman. C'est d'ailleurs à partir de cette guerre que la France et d'autres puissances européennes obtinrent de nouvelles prérogatives dans les domaines du commerce ou de l'industrie ou renforcèrent les positions qu'elles détenaient auparavant. Or, ces importations capitalistes eurent un coût élevé pour l'Empire ottoman. La Porte se retrouva, pour la première fois, dans l'obligation de recourir à l'emprunt malgré l'incapacité du trésor à en payer les intérêts.

Malgré les pertes humaines et financières importantes, la guerre de Crimée fut précurseur des grandes entreprises comme les Chemins de fer de la Roumélie, le chemin de fer entre Izmir et Aïdin, les chemins de fer de l'Anatolie, les grands projets de construction des ports et des quais à Varna ou à Mudanya, les routes de Trabzon, de Giresun, voire les projets urbains de transports et de distribution d'eau à Istanbul, auxquelles la France participa activement. La Porte ottomane, désirant renforcer son autorité sur son territoire, concéda aux compagnies étrangères toutes ces entreprises d'une importance stratégique majeure. Cependant, contrairement au cadre anatolien, le développement de nouveaux réseaux de communications et de transports dans les Balkans accéléra paradoxalement l'éclatement de l'Empire. C'est ainsi que des réseaux se formèrent, les villes se mondialisèrent ; les frontières se dessinèrent, les États s'affirmèrent et apparurent.

---

52 *Ibid.*, p. 490.

## **Bibliographie indicative :**

ATTEN, Michel, « Les ingénieurs des télécommunications (1844-1999) : Un grand corps ? » dans *Les ingénieurs de Télécommunications dans la France Contemporaine Réseaux, innovation et territoires (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Colloque des 21 et 22 octobre 2010, sous la direction scientifique de Pascal Griset, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2013.

88

DANSETTE, Jean-Lambert, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France, Tome V, L'entreprise entre deux siècles (1880-1914)*, Les rayons et les ombres, L'Harmattan, Paris, 2003.

*Histoire Industrielle, Entreprise, technologie et souveraineté : Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX-XX<sup>e</sup> siècles)*, Institut d'Histoire de l'Industrie et Éditions Rive Droite, Paris, 1996.

KARAL, Enver Ziya., *Osmanli Tarihi, VI. Cilt, Islahat Fermani Devri (1856-61)*, TTK yay. XIII. Dizi, Sayi-16, 7<sup>ème</sup> éd., Ankara 2007.

NOAM, Eli M. et WOLFSON, Alex, « The End of Territoriality in Communications » dans *Globalism and Localism in Telecommunications*, E.Noam and A.J. Wolfson editors, Elsevier, Amsterdam, Lausanne, Oxford, Shannon, Tokyo, 1997.

YAZICI, Nesimi, « Osmanli Haberlesme Kurumu », in *150. Yilinda Tanzimat*, Éd. YILDIZ H.D., Ataturk Kultur, Dil ve Tarih Yuksek Kurumu, Turk Tarih Kurumu Yayinlari, V.7, n° 142, pp. 139-210.