



HAL
open science

La vapeur des Français dans la Méditerranée ottomane des Tanzimat : les Messageries maritimes françaises face à l'évolution des politiques protectionnistes ottomanes de 1851 à 1875

Saltuk Duran

► **To cite this version:**

Saltuk Duran. La vapeur des Français dans la Méditerranée ottomane des Tanzimat : les Messageries maritimes françaises face à l'évolution des politiques protectionnistes ottomanes de 1851 à 1875. Histoire. Université Paris sciences et lettres, 2018. Français. NNT : 2018PSLEE068 . tel-03917560

HAL Id: tel-03917560

<https://theses.hal.science/tel-03917560v1>

Submitted on 2 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE DE DOCTORAT

de l'Université de recherche Paris Sciences et Lettres
PSL Research University

Préparée à l'École normale supérieure, au sein de
l'Institut d'histoire moderne et contemporaine

French steam in the Ottoman Mediterranean of Tanzimat: French
Messageries maritimes facing the evolution of Ottoman protectionist
policies from 1851 to 1875

**La vapeur des Français dans la Méditerranée ottomane des
Tanzimat : les Messageries maritimes françaises face à
l'évolution des politiques protectionnistes ottomanes de 1851 à
1875**

École doctorale n° 540

ÉCOLE DOCTORALE TRANSDISCIPLINAIRE LETTRES/SCIENCES

Spécialité HISTOIRE CONTEMPORAINE

COMPOSITION DU JURY :

M. AYMARD Maurice
EHESS, Membre du jury

M. BOUQUET Olivier
Université Paris 7, Rapporteur, Membre
du jury

M. ELDEM Edhem
Collège de France, Université de
Boğaziçi, Codirecteur, Membre du jury

M. HITZEL Frédéric
EHESS, Membre du jury

M. KAISER Wolfgang
Université Paris 1, Rapporteur, Président
du jury

M. PÉCOUT Gilles
ENS, Directeur, Membre du jury

**Soutenu par Saltuk DURAN
le 5 juillet 2018**

Dirigée par **Gilles PÉCOUT et
Edhem ELDEM**



Thèse de doctorat de l'Université de recherche Paris Sciences et Lettres
PSL Research University

École doctorale transdisciplinaire lettres/sciences n° 540

Spécialité HISTOIRE CONTEMPORAINE

Doctorat en Histoire

La vapeur des Français dans la Méditerranée ottomane des
Tanzimat : les Messageries maritimes françaises face à
l'évolution des politiques protectionnistes ottomanes de 1851
à 1875

Saltuk DURAN

Thèse dirigée par Gilles PÉCOUT, Recteur de la région académique Île-de-France, recteur de Paris, chancelier des universités, Professeur d'histoire à l'École normale supérieure de Paris, et codirigée par Edhem ELDEM, titulaire de la chaire d'Histoire turque et ottomane au Collège de France, Professeur d'histoire à l'Université de Boğaziçi, Istanbul

Jury

M. AYMARD Maurice, directeur d'études à l'École des hautes études en sciences sociales, membre du jury

M. BOUQUET Olivier, professeur d'histoire à l'Université Paris-Diderot, rapporteur et membre du jury

M. ELDEM Edhem, professeur d'histoire à l'Université de Boğaziçi, Istanbul, codirecteur et membre du jury

M. HITZEL Frédéric, chargé de recherche au CNRS et à l'École des hautes études en sciences sociales, membre du jury

M. KAISER Wolfgang, professeur émérite d'histoire à l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, rapporteur et président du jury

M. PÉCOUT Gilles, professeur d'histoire à l'École normale supérieure de Paris, directeur et membre du jury

Remerciements

Voici la fin de ce travail de longue haleine qui ne pourrait aboutir sans le soutien d'un grand nombre de personnes. Je tiens à remercier chacune d'entre elles, en commençant par mon directeur Monsieur Gilles Pécout qui a cru en moi du début jusqu'à la fin. Il a eu la gentillesse de m'accueillir au sein de l'IHMC à l'ENS dans un cadre de recherche exceptionnel avec une équipe de grande compétence. Il m'a apporté son soutien scientifique et pédagogique durant les difficiles moments de mes recherches. Ensuite, j'aimerais remercier mon codirecteur Monsieur Edhem Eldem de m'avoir accordé sa confiance, et notamment pour son aide précieuse et inconditionnelle sans laquelle cette thèse ne pourrait aboutir.

De plus, je souhaiterais vivement remercier Monsieur Wolfgang Kaiser, Monsieur Maurice Aymard et Monsieur Olivier Bouquet, d'avoir honoré cette thèse avec leur participation à son jury d'évaluation.

Un grand merci à Monsieur Frédéric Hitzel qui a accepté, sans aucune hésitation et avec une grande gentillesse, de relire mes travaux à plusieurs reprises. Ses conseils m'ont été d'une grande valeur. Je voudrais également remercier Monsieur Marc Aymes de m'avoir accordé de son temps précieux pour relire ma thèse et pour ses conseils. De même, je ne peux oublier l'encouragement et l'amitié de Marie Bossaert qui m'a guidé à travers ma rédaction.

Pour le pilier ottoman de ma thèse, je tiens à remercier à Madame Süheyla Yenidünya, qui m'a toujours inspiré par sa passion pour l'histoire. Elle m'a surtout aidé à comprendre la langue des archives ottomanes. Je souhaite en outre remercier mon collègue Cem Görür pour son amitié et pour ses conseils inestimables sur la paléographie ottomane durant la phase de ma rédaction.

Mille mercis également à mes chers amis, Amélie Berre, Matteo Residori, Théo Macé et collègues, Arthur Hérisson, Marion Bourgasser pour leurs relectures et conseils sur ma rédaction. Je remercie aussi Hervé Amiot et le Département de Géographie de l'ENS de m'avoir permis d'acquérir des connaissances importantes en cartographie.

Merci encore à Madame Sophie Roux, directrice de notre école doctorale, qui m'a accompagné durant les étapes importantes de ma thèse. Merci aussi à toute l'équipe du secrétariat de l'école doctorale et de l'IHMC, plus particulièrement à Madame Krisztina Hevér-Joly, Madame Martine Grelot, Monsieur Stéphane Émery et Monsieur Alexis Darbon pour leur soutien administratif.

De même, je tiens à remercier tout le personnel de la bibliothèque de Lettres et des Sciences humaines de l'ENS Ulm avec qui j'ai eu la chance de travailler. Ils m'ont témoigné un accueil chaleureux au sein de leur service. Un grand merci aussi aux agents de nombreuses archives et bibliothèques en France et en Turquie pour leur gentillesse et patience.

Enfin, je remercie de tout mon cœur les membres de ma famille, Enver, Mine, Melisa et Lara qui ont toujours été là pour moi, et Pierre pour son soutien inconditionnel.

Sommaire

REMERCIEMENTS.....	4
TABLE DES FIGURES.....	8
PRINCIPALES ABRÉVIATIONS.....	10
ABRÉVIATIONS DES FONDS DES ARCHIVES OTTOMANES DU PREMIER MINISTRE.....	11
AVERTISSEMENTS.....	13
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	14
RETRACER LES ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES DE L’EMPIRE OTTOMAN À L’ÉPOQUE DES TANZIMAT AUTOUR DES MESSAGERIES FRANÇAISES (1851-1875).....	14
PREMIÈRE PARTIE.....	41
LA GENÈSE D’UN MARCHÉ DE LA NAVIGATION À VAPEUR DANS L’EMPIRE OTTOMAN (1827-1851).....	41
INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....	43
I. L’ARRIVÉE DE LA NAVIGATION À VAPEUR DANS L’EMPIRE OTTOMAN (1827-1843).....	48
II. L’EMPIRE OTTOMAN DANS LE CADRE DES RÉSEAUX ANGLAIS DE NAVIGATION À VAPEUR DANS LE MONDE.....	67
III. LA LIBRE CIRCULATION DES NAVIRES RUSSES DANS LES DÉTROITS OTTOMANS ET LE COMMENCEMENT DES LIGNES DE NAVIGATION À VAPEUR ENTRE ODESSA ET ISTANBUL.....	78
IV. L’ÉMERGENCE DES LIGNES AUTRICHIENNES DE NAVIGATION À VAPEUR DANS L’EMPIRE OTTOMAN (1829-1837).....	85
V. LES PREMIÈRES LIGNES FRANÇAISES DE NAVIGATION À VAPEUR DANS L’EMPIRE OTTOMAN (1835- 1851).....	91
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....	107
DEUXIÈME PARTIE.....	110
LE PROTECTIONNISME SANITAIRE ET DOUANIER DANS L’EMPIRE OTTOMAN À L’ENCONTRE DES SERVICES MESSAGERIES FRANÇAISES (1851-1861).....	110
INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE.....	112
I. LA PÉNÉTRATION DES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L’EMPIRE OTTOMAN (1851- 1853).....	115
II. LES MESSAGERIES FRANÇAISES PENDANT LA GUERRE DE CRIMÉE (1853-1856).....	133
III. LA GUERRE DE CRIMÉE : LE DÉBUT D’UNE ÈRE DE MODERNITÉ ET DE CRISES DANS L’EMPIRE OTTOMAN.....	153
IV. L’AFFIRMATION DES FRONTIÈRES DOUANIÈRES LOCALES VIS-À-VIS DES OPÉRATIONS DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L’EMPIRE OTTOMAN (1856-1862).....	178
CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE.....	195

TROISIÈME PARTIE.....	200
LES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L'EMPIRE OTTOMAN : ENTRE L'EXCLUSION ET L'UTILITÉ (1861-1875).....	200
INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	202
I. L'EXCLUSION DES SERVICES DES POSTES ÉTRANGÈRES DANS L'EMPIRE OTTOMAN : VERS UNE AUTONOMIE DES RÉSEAUX LOCAUX (1857-1864).....	206
II. L'ESSOR DE NOUVELLES COMPAGNIES LOCALES DE NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1859-1872).....	223
III. LA MONTÉE DU PROTECTIONNISME POSTAL DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1867-1875).....	231
IV. L'USAGE DES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES PAR DES ACTEURS LOCAUX DANS L'EMPIRE OTTOMAN.....	241
V. LE NÉCESSAIRE ÉTABLISSEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS TERRESTRES DANS L'EMPIRE OTTOMAN À L'ÉPOQUE DES TANZIMAT.....	258
VI. LE DÉPLACEMENT DE L'INTÉRÊT DES MESSAGERIES FRANÇAISES DEPUIS L'EMPIRE OTTOMAN VERS L'EXTRÊME-ORIENT (1856-1875).....	272
CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	287
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	290
LES MESSAGERIES FRANÇAISES FACE AUX FRONTIÈRES D'UN EMPIRE OTTOMAN ENTRE CRISES ET PROGRÈS.....	290
I. RAPPEL DE L'OBJECTIF ET DE LA PROBLÉMATIQUE.....	292
II. LES GRANDS RÉSULTATS.....	292
III. L'ÉVALUATION GÉNÉRALE.....	301
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE.....	305
I. SOURCES.....	307
II. BIBLIOGRAPHIE.....	315
ANNEXES.....	329
I. GLOSSAIRE TURC-OTTOMAN.....	331
II. CARTES.....	382
III. NAVIRES.....	385
IV. DOCUMENTS EN TURC-OTTOMAN.....	391
V. DOCUMENTS EN LANGUE FRANÇAISE.....	450
TABLE DES MATIÈRES.....	460

Table des figures

Figure 1 - Les réseaux des postes terrestres dans l'Empire ottoman en 1864.....	214
Figure 2 - Tableau sur la complémentarité entre les réseaux de poste maritime et les réseaux des postes terrestres	216
Figure 3 - Liste comparative des journaux arrivant au Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte depuis Marseille et Trieste en 1867.....	242
Figure 4 - Tableau comparatif des distances entre les principaux ports de l'Occident et l'Inde	281

Principales abréviations

A.A.F.L.	Archives de l'association French Lines, Le Havre
A.C.C.I.M.	Archives de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille
A.D.B.R.	Archives départementales des Bouches-du-Rhône
A.M.A.E.	Archives du Ministère des Affaires étrangères, La Courneuve
A.O.	Archives ottomanes du Premier ministre (B.O.A., Başbakanlık Osmanlı Arşivleri)
C.A.D.N.	Centre des archives diplomatiques de Nantes
C.H.	Ceride-i Havadis (Journal ottoman)
D.M.K.A.	Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi
J.C.	Journal de Constantinople et des intérêts orientaux

Abréviations des fonds des Archives ottomanes du Premier ministre

A.AMD.	Bab-1 Asafi Amedi Kalemî
A.DVN.MKL.	Sadaret Divan Mukavelenameler
A.MKT.	Bab-1 Asafi Mektubi Kalemî
A.MKT.DV.	Sadaret Mektubi Kalemî Deavi Evrakı
A.MKT.MHM.	Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı
A.MKT.NZD.	Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Deva'ir Evrakı
A.MKT.UM.	Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayat Evrakı
BEO.AYN.d.	Babıali Evrak Odası Ayniyat Defterleri
C.BH.	Cevdet Bahriye
HAT	Hatt-ı Hümayun
HR.H.	Hariciye Nezareti Hukuk
HR.ID.	Hariciye Nezareti İdare
HR. MKT.	Hariciye Mektubi
HRC.SFR.	Hariciye Nezareti Sefaret
HRC. SYS.	Hariciye Siyasi
HR. TO.	Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı
I.DH.	İrade Dahiliye
I.MMS.	İrade Meclis-i Mahsus
MVL.	Meclis-i Vala Evrakı
T.DMI.	Ticaret Demir Yolu
ZB.	Zabtiye Nezareti Evrakı

Avertissements

Par cette thèse doctorale, nous avons tenté de rédiger l'histoire de l'Empire ottoman en langue française. Ce travail nous a imposé un certain nombre de contraintes linguistiques, parce qu'avant tout, pour le réaliser, nous avons utilisé des sources en turc ottoman. Afin de rendre ces dernières accessibles aux lecteurs, nous avons inclus leurs translittérations en caractères latins ainsi que leurs résumés en langue française dans les annexes, sans pour autant procéder leur traduction mot à mot en langue française, puisqu'une telle entreprise demandait des compétences linguistiques particulières.

En ce qui concerne notre travail de translittération, il est conseillé de lire *c* comme « dj » ; *ç* comme « tch » ; *e* comme « é » ou « è » ; *ö* comme « eu » ; *ş* comme « ch » ; *u* comme « ou » ; *ü* comme « u ». Cependant, il n'y a pas d'équivalent de la lettre *ı* en français. Cela dit, celle-ci désigne un son intermédiaire entre « i » et « eu ». Quant à la lettre *ğ*, elle correspond à un son intermédiaire entre le mot « maghrib » en arabe et le mot « oui » en français.

Par ailleurs, l'une des plus grandes difficultés auxquelles nous avons été confrontés dans le cadre de cette thèse est liée aux noms de lieux situés dans l'Empire ottoman. À ce sujet, nous souhaitons attirer l'attention du lecteur sur un flottement conscient et parfois obligé entre les noms originaux et français de ces derniers en raison de la diversité linguistique des sources que nous avons utilisées. Nous avons ainsi souvent hésité entre Constantinople et Istanbul ; Smyrne et Izmir ou encore Trébizonde et Trabzon. À cela, s'ajoutent les noms de lieux ayant subi des transformations au cours du temps, comme par exemple « Roustchouk » qui est devenu aujourd'hui « Roussé » ou « Ruse ».

Nous avons cherché à surmonter ces problèmes en insérant un glossaire sur la toponymie dans les annexes. De même, nous espérons que les quelques cartes géographiques que nous avons constituées sur l'Empire ottoman serviront de guide aux lecteurs souhaitant se situer l'espace ottoman.

Enfin, nous avons employé un certain nombre de termes notamment administratifs en turc ottoman. Même si nous avons souvent précisé leurs traductions entre parenthèses, nous invitons les lecteurs à consulter le glossaire prévu à cet effet dans les annexes.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

**RETRACER LES ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES
DE L'EMPIRE OTTOMAN À L'ÉPOQUE DES
TANZIMAT AUTOUR DES MESSAGERIES
FRANÇAISES (1851-1875)**

1. L'Empire ottoman des Tanzimat sous le prisme des Messageries françaises

Les Messageries françaises¹ désignent une compagnie de navigation à vapeur de la marine marchande, à laquelle le gouvernement français confia la mission de ses communications postales en Méditerranée en 1851. À partir de cette date, elles devinrent les principaux vecteurs de l'expansion politique et commerciale de la France dans les mers et les océans du monde. Dans cette perspective, dès leur établissement, elles commencèrent à transporter régulièrement des correspondances, des marchandises et des voyageurs entre Marseille et plusieurs ports méditerranéens. Parmi ces derniers, les ports de l'Empire ottoman occupaient une place majeure non seulement par leur nombre, mais aussi par leurs positions stratégiques au carrefour des mers et des continents.

Dès les premiers jours de leur exploitation, avec le succès de leur entreprise, les Messageries françaises élargirent leurs réseaux de transports dans le monde. Elles établirent ainsi des lignes postales et commerciales dans les différents ports de l'Empire ottoman en Méditerranée, en mer Noire, en mer Rouge et sur le fleuve Danube², où elles évoluèrent au sein des structures politiques, économiques et sociales locales. C'est ainsi qu'elles furent confrontées aux comportements régulateurs du gouvernement ottoman et de son administration provinciale, d'autant plus que leurs services furent utilisés par les populations locales.

Par cette thèse d'histoire, nous avons pour ambition de porter notre attention sur les différentes réponses données par l'État ottoman et les populations locales à la pénétration des services postaux et commerciaux des Messageries françaises au cours de la période entre 1851 et 1875. Ces réponses constituent selon nous un observatoire privilégié pour étudier avant tout les différents processus économiques locaux dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat.

Du point de vue étymologique, l'expression « *tanzîmât* » signifie plus précisément les « réorganisations » en français. Dans l'historiographie ottomane, elle est utilisée pour désigner une époque des réformes politiques, administratives, juridiques et sociales, qui s'étend

¹ Au cours de la période étudiée, la « Compagnie des Services maritimes des Messageries nationales » changea deux fois de dénomination comme conséquence des changements politiques en France. D'abord, en 1853, elle prit le nom des « Messageries impériales ». Ensuite, en 1870, elle se nomma les « Messageries maritimes ». Par souci de cohérence, pour désigner cette même compagnie nous allons employer l'expression des « Messageries françaises ».

² Voir *infra* annexe II, carte n° 1.

symboliquement sur une période de plus de trente-cinq ans, depuis la proclamation des *Tanzîmât-ı Hayriyye* (les bienheureuses réorganisations) dans le cadre du texte de *Gülhâne Hatt-ı Hümayûnu* (l'édit noble de la Maison Rose)³ le 3 novembre 1839, jusqu'à l'année 1876.

La limite supérieure de cette chronologie est déterminée par rapport à la mort du sultan Abdülaziz (r. 1861-1876), et l'accession du sultan Abdülhamid II (r. 1876-1909) au trône, après le court règne de Murad V (r. 1876). Elle est également fixée d'après l'adoption de la première constitution ottomane connue sous le nom original de *Kânûn-ı Esâsî* (loi fondamentale) le 23 décembre 1876 puisque celle-ci annonçait une nouvelle ère de monarchie constitutionnelle dans l'histoire de l'Empire, nommée *Birinci Meşrûtiyet* (Première période constitutionnelle).

Néanmoins, il est important de souligner que cette délimitation chronologique se trouve au cœur de controverses⁴, car en prenant comme critère de base, le sens strict du terme *tanzîmat* — c'est-à-dire le mot réforme au pluriel — le début de la période des Tanzimat peut remonter jusqu'à l'ère de Mahmud II (r. 1808-1839), voire à celle de Selim III (r. 1789-1807)⁵. Il en est de même pour la limite supérieure proposée, car les réformes inaugurées en 1839 continuèrent à évoluer après la mort du sultan Abdülaziz.

En ce qui nous concerne, notre thèse aura comme *terminus a quo* l'année 1851. Cette date correspond en effet au début des activités de la compagnie française dans l'Empire ottoman dans le cadre de l'établissement de sa première liaison Marseille-Constantinople. Quant au *terminus ad quem* de notre étude, nous avons retenu l'année 1875, parce que cette date constitue un tournant politique et économique avec à la fois l'éclatement des révoltes dans la partie européenne de l'Empire ottoman et la banqueroute du Trésor impérial ottoman. Ces deux évènements sont selon nous d'une importance majeure, parce qu'ils entravèrent profondément le développement économique, et par conséquent celui des transports et des communications dans l'Empire ottoman, qui sont les principaux objets de notre étude.

En outre, la limite supérieure de notre chronologie correspond à une période de rupture dans l'histoire des Messageries françaises, puisque la compagnie entra dans une phase de crise financière avec la chute du Second Empire durant la franco-prussienne (1870-1871) et plus tard avec la crise bancaire de l'année 1873.

³ Ci-après, l'édit de Gülhâne.

⁴ Marc AYMES, « Tanzimat », dans François Georgeon, Nicolas Vatin et Gilles Veinstein, (dir.), avec la collaboration d'Elisabetta Borromeo, *Dictionnaire de l'Empire ottoman*, Paris, Arthème Fayard, 2015, pp. 1125-1128, (p. 1125).

⁵ Marc AYMES, « Un grand progrès – sur le papier », *Histoire provinciale des réformes ottomanes à Chypre au XIXe siècle*, Paris, Louvain, Walpole, MA, Peeters, Collection Turcica, 2010, p. 5.

Sur le plan politique, notre thèse correspond ainsi à la fois aux règnes d'Abdülmeçid (r. 1839-1861) et d'Abdülaziz (r. 1861-1876). Du côté de la France, elle s'inscrit notamment dans le cadre des deux régimes politiques : le Second Empire, de 1852 à 1870, et les premières années de la III^e république.

Dans le cadre de cette chronologie, notre objectif principal consiste à présenter et analyser l'évolution de la situation économique locale dans l'Empire. À ce titre, nous souhaitons mettre l'accent sur les différents progrès réalisés dans le domaine des transports et des communications à l'époque des Tanzimat, en insistant plus particulièrement sur la réception des services postaux et commerciaux des Messageries françaises par les acteurs locaux à travers les différents processus politiques et économiques de la période entre 1851 et 1875. Pour cela, il est avant tout nécessaire de présenter les principaux acteurs de notre étude.

2. Les acteurs des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman

L'exploitation postale et commerciale des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman avait exigé la mise en place d'un réseau complexe d'acteurs situés entre la France et ces ports. À la tête de ce réseau, se trouvait à Paris la direction principale de la compagnie. Cette dernière prenait des décisions relatives aux activités postales et commerciales dans le monde, de concert avec le Ministère des Finances, ou encore avec les Ministères de la Marine et de la Guerre du gouvernement français dans les contextes de guerre.

Les Messageries françaises avaient établi une sous-direction à Marseille, notamment dans l'objectif de piloter leurs services en Méditerranée, en mer Noire, sur le fleuve Danube (à partir de 1854) ainsi qu'en Extrême-Orient (à partir de 1862). Celle-ci travaillait en coopération avec l'Agence du Ministère français des Affaires étrangères et la direction des postes françaises établies dans la même ville.

Les Messageries françaises opéraient dans l'Empire ottoman avant tout par le biais de leurs paquebots. Ceux-ci battaient le pavillon français et ils étaient conduits et gérés par un personnel composé de capitaines et équipages de nationalité française. En outre, la compagnie avait établi des agences dans certains ports faisant partie de ses itinéraires dans l'Empire. Ces agences dont la principale se trouvait à Istanbul s'occupaient du bon fonctionnement de ses opérations postales et commerciales dans l'Empire. Dans cette tâche, elles étaient assistées par les antennes des postes françaises se trouvant sur le territoire ottoman.

Le gouvernement français avait placé les services des Messageries françaises dans l'Empire sous la protection de l'Ambassade de France à Istanbul et de celle des consulats français dans les provinces ottomanes. Dès lors, en cas de nécessité, la compagnie française entrait en contact avec les autorités locales dans l'Empire via les canaux diplomatiques et consulaires. Le gouvernement ottoman, de son côté, émettait ses réglementations et avertissements aux Messageries françaises, par le biais de l'Ambassade de France.

Dans le cadre de notre thèse, nous allons employer le terme « gouvernement ottoman », principalement pour désigner l'administration centrale de l'Empire ottoman, placée sous les ordres du sultan, composée d'un grand vizirat (*Sadâret*), des ministères spécialisés tels que le Ministère des Affaires étrangères (*Hâriciye Nezâreti*) ou encore le Ministère des Finances (*Mâliye Nezâreti*).

Pour désigner ce même gouvernement, nous allons également utiliser les expressions telles que la « Sublime Porte » ou la « Porte ottomane » (*Bâb -ı Âli*) qui signifiaient à l'origine la maison du grand vizir, mais devint à partir des années 1840 : « le centre des actions gouvernementales et de la prise de décision, avec un rôle exécutif couvrant les sphères administrative et législative⁶ ».

Par ailleurs, dans le cadre de leurs activités dans les ports de l'Empire ottoman, les agents des Messageries françaises entraient également en contact avec les membres de l'administration locale, tels que les gouverneurs généraux, les directeurs portuaires, les agents douaniers, les policiers, les agents sanitaires, les agents des postes et des télégraphes, ou encore les juges.

Les paquebots de la compagnie française étaient confrontés aux politiques douanières des gouverneurs locaux. En outre, les circulations postales et commerciales à bord de ceux-ci faisaient l'objet des divers contrôles routiniers des agents douaniers et sanitaires situés dans les ports ottomans. En outre, lors des sinistres ou des naufrages, les capitaines et les équipages des Messageries françaises étaient amenés à coopérer avec les agents de l'administration portuaire de l'Empire ottoman ou encore avec d'autres capitaines et équipages de navires. Lorsqu'il était question des abordages entre les paquebots des Messageries françaises et les navires battant le pavillon ottoman, le personnel de compagnie française était traduit devant les juridictions locales.

En effet, tous ces exemples témoignent des rapports principalement institutionnels entre les Messageries françaises et les acteurs locaux dans l'Empire ottoman. Or, les

⁶ R. MURPHEY, « Sublime Porte », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 1104-1105.

paquebots de la compagnie française transportaient également des correspondances, des voyageurs et des marchandises pour le compte des populations locales issues des milieux socioprofessionnels variés. De même, les agences de la compagnie situées sur les différents points de l'Empire ottoman procédaient à des opérations de vente de billets pour les passagers, ou s'occupaient de la réception et de l'expédition des marchandises.

Cependant, l'exploitation postale et commerciale des Messageries françaises dans les ports de l'Empire s'avérait problématique dès l'établissement de leur première ligne de Constantinople en 1851, car elles furent dès lors obligées d'accepter, avec plus ou moins de bonne volonté, les règlements et contraintes administratives imposées par les autorités ottomanes. Bien que les paquebots de la compagnie assurèrent régulièrement leurs activités, ils subirent de nombreuses avanies liées à l'affranchissement régulier des frontières douanières et sanitaires locales.

À cet égard, les nombreuses contestations de la compagnie française révélaient la confrontation entre une Europe capitaliste et industrielle, soucieuse de son expansion économique, prônant en ce sens le libre-échange ; et un Empire ottoman en crise politique et financière de plus en plus protectionniste.

Les taxes douanières imposées par l'Empire sur l'entrée et la sortie des produits — sans oublier les produits régulièrement prohibés comme les blés, le sel et le tabac — étaient devenues un véritable problème pour les puissances européennes en quête de nouvelles ressources ou de nouveaux territoires pour accompagner l'essor de leur industrialisation. La navigation à vapeur faisait partie de ce développement dès le tournant des années 1830.

3. La naissance d'un marché de la navigation à vapeur dans un « Empire ottoman » en pleine crise politique et économique (1827-1843)

Avec l'invention de la machine à vapeur par l'écossais James Watt (1736-1819) à la fin du XVIII^e siècle et son premier usage dans le domaine de l'industrie ainsi que dans les transports, l'Europe entra dans l'ère industrielle. Cette nouvelle technologie fut appliquée à la navigation avec succès dès le début du XIX^e siècle et se diffusa rapidement en Amérique du Nord et en Europe occidentale, permettant un rapprochement physique entre des ports éloignés.

C'est ainsi que l'on vit apparaître de grandes compagnies de navigation à vapeur en Méditerranée dès la fin des années 1820. Avec la richesse de ses ressources en matières

premières et sa position géographique stratégique au carrefour des mers et des continents, l'Empire ottoman devint le principal lieu d'activité de ces compagnies.

À ce titre, la Compagnie autrichienne du Danube commença à desservir les ports de l'Empire dès la fin des années 1820. Les Russes, quant à eux, établirent leur première ligne régulière de navigation à vapeur entre Odessa et Istanbul en 1833. En ce qui concerne les paquebots anglais, ils commencèrent à fréquenter les ports ottomans dès le début des années 1830, et ils exploitèrent des lignes entre Suez et Bombay à partir de l'année 1836. Les Français, à leur tour, établirent leurs premières lignes régulières de navigation à vapeur entre Marseille et les ports de l'Empire en Méditerranée orientale en 1837.

Cependant, ces ports étant réglementés par le gouvernement ottoman, encore fallait-il y abolir les frontières douanières. C'est pour appuyer cette nécessité que certaines puissances industrielles et capitalistes de l'Europe occidentale, comme l'Angleterre, adoptèrent dès les années 1830 un « discours d'urgence » imposant à l'Empire ottoman une « obligation de dérèglementation » et « compétitivité »⁷, notamment dans le cadre des traités de libre-échange.

De son côté, l'Empire ottoman entra dans un processus irréversible de démembrement territorial dès la première moitié du XIX^e siècle, plus précisément avec l'indépendance de la Grèce en 1829. Ce processus constituait une menace sérieuse pour le gouvernement ottoman, non seulement parce qu'il risquait de l'affaiblir par la perte de territoires, et également parce que cela constituait une diminution des entrées d'argent dans les caisses du Trésor impérial, lequel dépendait en grande partie des taxes issues des provinces de l'Empire.

À cet égard, la navigation à vapeur apparut comme une solution idéale pour le gouvernement ottoman dont l'objectif principal était de rétablir son autorité politique et fiscale dans ses provinces. Celui-ci acheta son premier navire à vapeur aux industriels anglais en 1827, durant la guerre d'indépendance grecque. À partir de cette date, la navigation à vapeur allait jouer un rôle primordial dans la centralisation administrative de l'Empire.

Dans cette perspective, l'Arsenal impérial ottoman (*Tersâne-i Âmire*) ou encore l'Administration du Trésor impérial (*Hazîne-i Hâssa*) créèrent leurs propres compagnies de transports maritimes dès le début des années 1830. À côté de celles-ci, la création de la compagnie de « Fevâid-i Osmaniye » en 1843 marqua la naissance d'un secteur privé de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. C'est ainsi que, dès les années 1830, le

⁷ Marta Pinheiro AUN, « Politiques d'information face aux nouveaux paradigmes : les nouvelles technologies de l'information et de la communication et les contenus culturels », dans Christiane VOLANT (dir.), *L'information dans les organisations : dynamique et complexité*, Tours, Presses universitaires François Rabelais 2008, pp. 204-214.

gouvernement impérial se servit des services de ces compagnies pour renforcer son autorité sur ses provinces éloignées.

Par ailleurs, à la même époque, pour conserver ses territoires, le gouvernement ottoman chercha à attiser les divergences entre les grandes puissances des relations internationales dans le cadre de sa politique extérieure. Cependant, cette politique avait un prix. La Russie fut la première puissance à profiter de la faiblesse de la Porte ottomane lors de la première crise égyptienne de 1831-1833 pour lui imposer le droit de libre circulation de ses navires militaires à travers les détroits du Bosphore et des Dardanelles à l'occasion du traité de Hünkâr İskelesi en 1833⁸.

De même, lors de la deuxième crise égyptienne en 1838, le gouvernement ottoman dut faire appel cette fois à l'alliance de l'Angleterre et de la France, en contrepartie, des concessions commerciales importantes. Dès lors, il renonça à certains de ses monopoles et accepta de baisser ses barrières douanières, autorisant les importations et exportations de l'Angleterre par le traité de Baltalimanı du 16 août 1838. Les mêmes conditions furent accordées par le gouvernement ottoman à la France dans le cadre d'un traité de libre-échange du 25 novembre 1838.

Sur le plan interne, l'indépendance de la Grèce (1829) et les crises avec l'Égypte avaient sérieusement remis en question l'unité politique de l'Empire ottoman. L'autorité du gouvernement impérial était également fréquemment contestée par les communautés non musulmanes vivant dans les provinces. Dès lors, pour mettre fin au processus du démembrement territorial de son empire, le gouvernement ottoman envisagea des réformes administratives dès la fin des années 1830.

À cet effet, une assemblée sous le nom original de « *Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye* » fut instituée par le sultan Mahmud II le 24 mars 1838 pour discuter des mesures à prendre pour le redressement de la situation politique et économique de l'Empire. Celle-ci se réunit pour la première fois le 31 mars 1838⁹ et elle joua surtout un rôle de transition vers l'adoption de l'édit de Gülhâne du 3 novembre 1839¹⁰.

Ce dernier prévoyait une série de réformes, ayant pour objectif principal la réorganisation politique et administrative de l'Empire sous l'autorité du gouvernement d'Istanbul. Cependant, les réformes de Gülhâne conçues par les réformateurs en 1839

⁸ Matthew RENDALL, « Restraint or Self-Restraint of Russia: Nicholas I, the Treaty of Unkiar Skelessi, and the Vienna System, 1832-1841 », *The International History Review*, vol. 24, n° 1 (mars 2002), pp. 37-63, (p. 37).

⁹ Reşat KAYNAR, *Mustafa Reşid Paşa ve Tanzimat*, Ankara, TTK, 1985, pp. 188-199.

¹⁰ Mehmet SEYİTDANLIĞOĞLU, « Tanzimat'ın Ön Hazırlıkları ve Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'nin Kuruluşu (1838-1840) », dans *Sultan II. Mahmut ve Reformları Semineri*, Istanbul, 1990, pp. 130-133.

semblaient être vouées à l'échec à la fois sur les plans politique et financier. Dès lors, le gouvernement ottoman allait être confronté non seulement aux révoltes fréquentes dans ses provinces, mais aussi aux déficits importants dans le budget impérial, liés à l'augmentation de dépenses militaires et administratives. Ni le recours de celui-ci au crédit auprès des banquiers locaux ni ses politiques monétaires n'allaient suffire à combler ces déficits. De plus, les traités de libre-échange de 1838 avec les Anglais et les Français allaient avoir un impact négatif sur le développement du commerce local, ainsi que sur le Trésor impérial. Ce dernier en particulier allait se trouver privé d'une bonne partie de ressources douanières.

Tel était donc le contexte local dans l'Empire dans lequel les Messageries françaises se trouvèrent en établissant leur première liaison entre Marseille et Istanbul en 1851 : un gouvernement secoué par des crises politiques et économiques et malgré celles-ci un marché de la navigation à vapeur en plein développement, notamment composé de compagnies locales et étrangères.

4. L'avènement des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman (1837-1851)

Au début des années 1850, la France fut marquée par l'avènement du Second Empire. Cette nouvelle époque allait être celle de l'essor industriel, des entreprises et du libre-échange. De son côté, la Marine française allait connaître une modernisation sans précédent, notamment en remplaçant les voiliers de sa flotte par des navires à vapeur. De plus, les activités commerciales et les communications postales de la France en Méditerranée allaient être transformées dès la création des Messageries françaises en 1851.

Néanmoins, la France avait déjà établi ses communications régulières en Méditerranée au moyen de la navigation à vapeur avant cette date. Face à l'impuissance du secteur privé à Marseille, c'est l'État français qui avait pris l'initiative d'organiser ces communications, pour la première fois en 1835. C'est plus précisément en 1837 que le gouvernement français avait inauguré ses services de la Méditerranée via deux lignes principales, à savoir celles de Constantinople et d'Alexandrie. Dans le cadre de ces lignes, les paquebots-postes français, au départ de Marseille, desservaient certains ports de l'Italie, de Malte, de la Grèce et de l'Empire ottoman.

Cependant, l'État français éprouvait des difficultés constantes à assurer la fluidité de ses services en Méditerranée. Ces derniers étaient principalement réservés au transport du courrier. Or l'expansion du commerce français en Méditerranée exigeait la mise en place de

lignes de marine marchande pour le transport de marchandises et de voyageurs. C'est en réponse à cette nécessité qu'une compagnie privée marseillaise «Rostand Cie» commença dès l'année 1845 à transporter des marchandises et de voyageurs entre Marseille et les ports de Constantinople et d'Alexandrie, en faisant désormais concurrence à l'État dans ces secteurs géographiques. Cependant, tout comme l'État français, celle-ci ne parvint pas non plus à répondre au développement des échanges commerciaux de la France en Méditerranée orientale ni affronter la concurrence des compagnies rivales puissantes dans ce secteur.

Pour ces raisons, en 1851, le gouvernement français finit par recourir à une société privée parisienne de transports connue sous le nom des Messageries Nationales. Quant à la compagnie marseillaise Rostand, elle finit par être intégrée la fusion entre l'État et cette société privée pour enfin former la puissante Compagnie des Services maritimes des Messageries Nationales.

Une première convention entre la Société des Messageries Nationales et le Ministère des Finances du gouvernement français fut signée le 28 février 1851¹¹. Cependant, il fallut attendre la loi du 8 juillet 1851 relative au service postal de la Méditerranée, adopté d'urgence par l'Assemblée nationale pour voir le gouvernement français concéder son service postal de la Méditerranée aux Messageries Nationales¹². Enfin, la compagnie française prit sa forme définitive de société anonyme à Paris, par un décret du 22 janvier 1852¹³.

Lorsqu'elles furent établies en 1851, les Messageries françaises reprirent des mains de l'Administration des Postes, non seulement sa flotte, mais aussi ses itinéraires initiaux en Méditerranée. Selon la convention du 28 février 1851, pour la compagnie française, le service à exécuter consistait dans l'accomplissement régulier, pendant 20 ans et par mois, du nombre des voyages suivants : «trois de Marseille à Malte par Gênes, Livourne, Civitavecchia, Naples et Messine ; trois de Marseille à Constantinople par Malte, Syra, Smyrne et Dardanelles, avec correspondance régulière de Syra à Athènes par un bateau à vapeur de la force de soixante chevaux ; deux de Marseille à Alexandrie par Malte, un tous les vingt jours

¹¹ Archives de l'Association French Lines (ci-après, A.A.F.L.), Le Havre, 1997 002 5235, «Loi relative à l'Exploitation du Service postal de la Méditerranée du 8 juillet 1851», *Services des Messageries Impériales, Conventions avec l'État*.

¹² A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, «Convention pour le Projet de concession des paquebots de la Méditerranée à la Compagnie des Messageries Nationales incluse la loi du 8 juillet 1851», *Services des Messageries Impériales, Conventions avec l'État*.

¹³ A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, «Statuts de la Compagnie des Services maritimes des Messageries Impériales, Société anonyme, constituée par actes notaires passés devant M. Julien YVER et son collègue, notaires à Paris, les 19 janvier 1852, 8 novembre 1853, 14 juillet 1855 ; autorisée par décret du 22 janvier 1852, et modifiée par décrets des 5 décembre 1852 et 18 juillet 1855 », *Services des Messageries Impériales, Conventions avec l'État*.

de Constantinople à Alexandrie, Smyrne, Rhodes, Mersin, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa »¹⁴.

Cependant, dans le cadre de ces lignes, des paquebots des Messageries françaises allaient être confrontés aux divers obstacles douaniers et sanitaires au niveau des ports de l'Empire ottoman.

5. Les Messageries françaises à l'épreuve des politiques protectionnistes du gouvernement ottoman et de son administration provinciale (1851-1875)

5.1 Les débuts difficiles des Messageries françaises dans l'Empire ottoman (1851-1853)

Les Messageries françaises commencèrent leur exploitation postale et commerciale dans l'Empire ottoman dans des conditions difficiles. Dès l'année 1851, leurs services furent exclus du cadre des transports maritimes urbains de la capitale de l'Empire lorsque notamment le gouvernement ottoman concéda le monopole de ce secteur à une compagnie locale nommée « Şirket-i Hayriye ».

Dès cette date, les rapports de la compagnie française avec le gouvernement ottoman s'annonçaient difficiles, parce que ses services allaient également être exclus de certains privilèges douaniers dans les ports ottomans. De même, les opérations de la compagnie française allaient être entravées par un certain nombre d'obstacles sanitaires imposés par l'Administration sanitaire de l'Empire ottoman ainsi que par le Conseil supérieur de santé d'Istanbul.

Tous ces obstacles étaient de nature à ralentir, voire paralyser l'exploitation postale et commerciale de la compagnie dans les ports ottomans et dans les pays auxquels l'Empire servait d'intermédiaire. Néanmoins, durant la période de la guerre de Crimée (1853-1856), les Messageries françaises allaient jouer un rôle majeur dans le transport des messages, des troupes, du matériel militaire et des capitaux entre la France et l'Empire ottoman.

¹⁴ A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, *article 1 de la convention du 28 février 1851 pour le projet de concession des paquebots de la Méditerranée à la Compagnie des Messageries nationales, pièce n°. 2, Services des Messageries Impériales, Conventions avec l'État.*

5.2 Les services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman pendant la guerre de Crimée (1853-1856)

Les Messageries françaises commencèrent à effectuer les transports de l'armée ottomane entre Istanbul et ses provinces dès le début des hostilités entre la Russie et l'Empire ottoman en 1853. Avec la participation de la France à la guerre de Crimée en 1854, la compagnie française entra au service de l'armée française dans le cadre d'une série de conventions passées avec l'État français.

Pendant la durée de la guerre, les paquebots de la compagnie française furent reçus avec un grand intérêt dans l'Empire ottoman dans la mesure où ils étaient nécessaires pour l'approvisionnement des armées alliées sur le terrain des conflits. À cet effet, ceux-ci bénéficièrent d'une liberté douanière quasi totale dans les ports ottomans. Cependant, ces opérations n'étaient pas à l'abri d'un certain nombre de problèmes tels que des épidémies ou encore des accidents liés à l'intensification des circulations maritimes.

5.3 Les conséquences immédiates de la guerre de Crimée sur l'Empire ottoman

La guerre de Crimée constitua un moment décisif dans l'histoire de l'Empire ottoman. Elle entraîna des conséquences politiques et économiques importantes, qui allaient être lisibles sur les comportements du gouvernement ottoman, de son administration provinciale ainsi que des populations ottomanes à l'égard des services des Messageries françaises dans les ports de l'Empire. Dans un premier temps, la situation économique de ce dernier se détériora en raison des dépenses militaires, ce qui amena le gouvernement ottoman à s'endetter pour la première fois auprès des créanciers étrangers.

5.3.1 Début de l'endettement extérieur de l'Empire ottoman avec la guerre de Crimée

Lorsque l'Empire ottoman avait commencé les combats avec la Russie en 1853, son Trésor était déjà en difficulté. Ayant presque épuisé ses chances auprès des créanciers locaux, le gouvernement ottoman s'était lancé dans la recherche de crédit auprès des marchés financiers de l'Europe dès le début des années 1850. À cet effet, les Messageries françaises avaient même tenté de jouer un rôle d'intermédiaire entre les places d'Istanbul et de Paris en 1852.

Cependant, il fallut attendre la guerre de Crimée pour voir le gouvernement ottoman emprunter à l'étranger, notamment lorsque les longs combats militaires exigèrent des dépenses colossales pour le Trésor impérial. Il s'agissait notamment de celles occasionnées par le rétablissement de la flotte impériale, qui fut décimée par les Russes au large de Sinop, dès le début des affrontements en 1853, ou encore par l'approvisionnement constant des armées ottomanes sur le terrain des combats, en munitions, vivres et chevaux.

Afin de financer ces activités, le gouvernement ottoman dut faire appel à l'emprunt étranger pour la première fois dans son histoire en 1854. Celui-ci allait être suivi par d'autres vagues d'emprunt amenant le Trésor ottoman au bord de la faillite en 1875. Les difficultés financières éprouvées par le Trésor impérial ottoman dès le lendemain de la guerre allaient conditionner la montée d'un protectionnisme douanier à l'égard des services des Messageries françaises dans l'Empire.

Néanmoins, malgré ce contexte financièrement difficile, la guerre de Crimée permit de progrès technologiques sans précédent dans le domaine des communications et des transports dans l'Empire ottoman.

5.3.2 La guerre de Crimée comme mobile du développement des communications et des transports dans l'Empire ottoman

La guerre de Crimée accéléra le processus de modernisation dans le domaine des transports et des communications dans l'Empire ottoman. C'est ainsi que le télégraphe et les chemins de fer furent introduits dans la Turquie d'Europe. De plus, l'usage fréquent de la navigation à vapeur dans les combats conditionna le développement de cette technique dans la Marine ottomane.

La guerre de Crimée commença entre la Russie et l'Empire ottoman. La participation des puissances européennes comme l'Angleterre, la France ou encore le Royaume de Piémont-Sardaigne aux combats du côté de l'Empire ottoman, fit apparaître la problématique d'établir des communications régulières entre l'Europe occidentale et les fronts de la guerre situés principalement dans la région du Danube et en mer Noire.

Dès lors, pour permettre des communications rapides et continues, non seulement entre leurs états-majors et leurs armées, mais aussi pour communiquer avec le gouvernement ottoman à Constantinople, l'Angleterre et la France favorisèrent l'établissement des lignes

télégraphiques dans la partie européenne de l'Empire ottoman¹⁵. C'est ainsi que, dès la guerre de Crimée, la capitale ottomane fut connectée aux réseaux télégraphiques de l'Europe occidentale. De la même façon, les premières lignes de chemin de fer furent projetées dans la région de la Turquie d'Europe. Cependant, pour voir un véritable essor ferroviaire dans cette région, il fallait attendre le début des années 1870.

Par ailleurs, l'expérience de la défaite de Sinop (1853) devant les flottes russes, démontra à la Porte ottomane, à quel point il était important de réformer la marine impériale, notamment en ce qui concerne la navigation à vapeur. Durant les combats, le gouvernement ottoman fut amené à faire un usage régulier des paquebots à vapeur pour les transports militaires entre les provinces ottomanes, Istanbul et les fronts. Pour ces raisons, la guerre de Crimée joua un rôle important dans la diffusion de la navigation à vapeur notamment dans la marine ottomane. Le gouvernement ottoman allait se servir de ces développements pour affirmer son autonomie à l'égard des services des compagnies étrangères de navigation à vapeur dans ses ports.

La guerre se termina par l'échec des armées russes devant les alliés et une conférence fut réunie à cet effet, à Paris, en 1856. Au moment de participer à cette conférence, le gouvernement ottoman prit une série de mesures visant à instaurer l'égalité entre les sujets musulmans et non musulmans de l'Empire ottoman. Cependant, ni ces mesures ni le traité de Paris n'allaient suffire à arrêter l'éclatement de nombreuses révoltes dans les provinces de l'Empire ottoman.

5.3.3 L'accélération des crises politiques dans la Turquie d'Europe dès la fin de la guerre de Crimée

Au lendemain de la guerre de Crimée, afin de mettre fin au désistement des provinces de son empire et dans l'objectif de remplir certaines conditions exigées par les puissances européennes vis-à-vis de la situation des minorités chrétiennes vivant sous sa domination, le gouvernement ottoman alla jusqu'à admettre ouvertement l'égalité entre les citoyens musulmans et non musulmans de l'Empire dans le cadre d'un texte de valeur constitutionnelle connu sous le nom de *Islâhat Hatt -ı Hümâyûnu*¹⁶, adopté le 18 février 1856.

¹⁵ Pour désigner cette région, nous allons également employer l'expression « la Turquie d'Europe » : pour la définition voir *infra*, annexe I, glossaire n°. 2 sur la toponymie.

¹⁶ Ci-après, « réformes de *Islâhât* ».

Tout comme l'édit de *Gülhane* de 1839, les réformes de 1856 n'allaient pas réussir à arrêter la dissolution politique de l'Empire ottoman. Dès lors, à partir de 1856, la Porte ottomane allait être confrontée à une série de révoltes dans les provinces de l'Empire ottoman. Les Bulgares qui s'étaient révoltés pour leur indépendance depuis 1848 renforcèrent leur combat contre la domination ottomane durant la période entre 1856 et 1876. En 1856, les populations dans les Principautés danubiennes se soulevèrent contre la domination ottomane et ce soulèvement dura jusqu'en 1866. De même, entre 1856 et 1861, la Porte ottomane dut faire face à des révoltes dans la Serbie. Les Monténégrins, quant à eux, se révoltèrent contre le gouvernement ottoman entre 1861 et 1867.

Par ailleurs, les combats entre les sujets chrétiens et musulmans du Liban, entre 1860 et 1861 se traduisirent par la reconnaissance de la Porte ottomane un statut administratif particulier à cette province et par conséquent à la création de la nouvelle province du Mont-Liban. À leur tour, les Crétois se révoltèrent contre la domination de Constantinople entre 1866 et 1869. Enfin, d'autres révoltes eurent lieu en Herzégovine en 1875.

Néanmoins, les réformes de « *Islâhat* » témoignaient de la volonté du gouvernement ottoman d'obtenir des conditions en sa faveur au Congrès de Paris réunie pour mettre un terme à la guerre entre 25 février et 16 avril 1856. Le traité de Paris du 30 mars 1856 issu de ce congrès stipula la démilitarisation de la mer Noire et des détroits ottomans, ainsi que l'indépendance de la Moldavie et de la Valachie, sous la suzeraineté de la Porte ottomane. Sur ce dernier point, les principautés danubiennes furent placées sous le contrôle des puissances européennes, notamment à travers la création d'une Commission européenne. Tous ces développements témoignaient de l'accroissement de l'influence politique des puissances européennes sur l'Empire ottoman.

Par ailleurs, dès la fin de la guerre de Crimée, le marché ottoman de la navigation à vapeur fut transformé avec l'établissement des nouvelles compagnies européennes et ottomanes. En particulier, lorsque la mer Noire et le Danube furent fermés à ses navires militaires, dès la fin de la guerre, le gouvernement russe chercha à renforcer sa présence dans ces régions en créant une grande compagnie de la marine marchande à vapeur.

5.3.4 La transformation du paysage concurrentiel du marché ottoman de navigation à vapeur au lendemain de la guerre (1856)

La clause la plus importante du traité de Paris, selon nous, était la démilitarisation de la mer Noire et des détroits ottomans, dans la mesure où, ayant été démunie de ses actions

militaires suite à cette clause, la Russie allait désormais mener une guerre commerciale contre l'Europe et l'Empire ottoman, en établissant notamment une compagnie puissante de navigation à vapeur dès la fin de la guerre. Cette dernière commença, dès l'année 1857, à transporter de correspondances, de marchandises et de voyageurs dans les ports ottomans. Au même moment, le paysage concurrentiel du marché de la navigation à vapeur dans ces ports, était en plein changement avec l'apparition de nouvelles compagnies russes, anglaises, italiennes, belges, françaises, ou encore ottomanes.

En ce qui concerne le secteur local dans l'Empire, dès l'année 1856, le vice-roi égyptien Saïd Pacha (r. 1854-1863) établit une nouvelle compagnie de navigation à vapeur sous le nom de « Mecîdiye », principalement pour le transport des pèlerins en mer Rouge. Avec l'expansion rapide de ses réseaux en Méditerranée et en mer Noire, celle-ci allait devenir l'un des principaux acteurs du marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

En réponse à la prolifération des activités des compagnies notamment étrangères dans les ports de l'Empire, le gouvernement ottoman et son administration provinciale commencèrent à adopter des politiques douanières de plus en plus protectionnistes. Celles-ci allaient être contestées à maintes reprises par les Messageries françaises.

5.4 La montée du protectionnisme douanier à l'égard des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman à partir de la fin de la guerre de Crimée (1856-1861)

La multiplication des services des compagnies de navigation à vapeur dans les ports ottomans, à partir de la fin de la guerre de Crimée, eut comme conséquence l'accélération des activités de la marine marchande internationale dans ces ports. Celles-ci générèrent des sources potentielles de revenus pour le Trésor impérial ottoman qui était en difficulté financière depuis la fin des combats. Dès lors, le gouvernement ottoman se lança à la recherche de nouveaux revenus au niveau de ses douanes, en cherchant à taxer notamment les opérations de transit des Messageries françaises dans les ports de l'Empire. À la même époque, la compagnie française souffrit également des politiques de taxation des percepteurs locaux dans les provinces de l'Empire ottoman. Ces dernières témoignaient de la corruption de l'appareil fiscal de l'État ottoman.

Par ailleurs, le secteur local de navigation à vapeur était en plein essor depuis la fin de la guerre de Crimée. Le gouvernement ottoman allait profiter des progrès dans ce domaine,

pour affirmer son autonomie à l'égard des postes étrangères et leurs compagnies de navigation à vapeur pour ce qui était des communications postales entre les ports de l'Empire. Dès lors, à partir de l'avènement du sultan Abdülaziz au trône (1861), les Messageries françaises allaient être confrontées aux politiques d'exclusion du gouvernement ottoman visant à interdire leurs opérations postales dans les ports de l'Empire.

5.5 Le protectionnisme du gouvernement ottoman à l'égard de l'exploitation postale des Messageries françaises : L'autonomie des réseaux impériaux de poste maritime à vapeur (1861-1875)

Dès le début de son règne, dans l'objectif de conférer une certaine autonomie aux Postes ottomanes vis-à-vis des services des compagnies étrangères de navigation à vapeur, le sultan Abdülaziz concentra ses efforts dans le développement des réseaux impériaux de poste maritime à vapeur. Dans cette optique, le nouveau sultan reprit les démarches de son prédécesseur Abdülmecid pour réorganiser les services locaux de poste maritime à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman.

En 1864, la Porte ottomane déclara son intention de concéder le monopole des transports postaux entre les ports de l'Empire aux paquebots des Postes ottomanes. À partir de cette date, la Porte ottomane continua de mener des politiques d'exclusion à l'encontre des postes étrangères sur son territoire jusqu'à la fin de l'ère des Tanzimat. Dans cette perspective, elle participa activement au développement des compagnies ottomanes de navigation à vapeur. C'est ainsi que de nombreuses compagnies locales furent créées et établirent leurs services dans les ports ottomans.

Néanmoins, faute de moyens financiers suffisants, certains ports de l'Empire ottoman furent ignorés dans le cadre de l'évolution des réseaux impériaux de poste maritime à vapeur. Les Postes ottomanes ne parvinrent pas non plus à assurer des liaisons régulières entre les ports de l'Empire et les ports étrangers au moyen de la navigation à vapeur. Dès lors, malgré leur exclusion du transport des correspondances locales dans les ports ottomans, les Messageries françaises continuèrent à jouer un rôle principal dans communications postales entre l'Empire ottoman et la France.

5.6 L'usage des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman révélateur des limites de la modernité ottomane dans le domaine des transports et des communications

Les Messageries françaises étaient les principales vectrices de communications postales entre la France et l'Empire ottoman. De même, leurs services étaient utilisés par les Ottomans eux-mêmes, tels que les gouverneurs, les administrateurs, et autres représentants de l'État amenés à se déplacer dans l'Empire, puis par les diverses populations qui venaient chercher refuge dans les « territoires bien gardés » (*Memâliki Mahrûse*), mais également pour le courrier.

D'ailleurs, au cours de la période étudiée, on assistait à une forte mobilité de populations, notamment pour des raisons économiques, avec une forte migration vers les grandes villes portuaires (Constantinople, Smyrne, Salonique, Beyrouth, Alexandrie), mais également à un afflux massif de réfugiés, du Caucase, de Crimée, de Bulgarie puis des Balkans. Dans tous ces cas de figure, les Messageries françaises avaient joué un rôle important.

Tous ces mouvements témoignaient d'une époque de modernité dans l'Empire ottoman, où les transports et les communications occupaient une place primordiale dans la vie politique, économique et sociale. Cependant, cette modernité avait ses limites. Une majeure partie du territoire ottoman était dépourvue d'infrastructures de transports terrestres, ce qui aggravait l'instabilité politique et économique dans cet empire.

L'absence de transports terrestres gênait également les commerçants étrangers qui une fois dans les ports de l'Empire ottoman éprouaient des difficultés importantes à échanger des marchandises et des matières premières avec l'intérieur des terres. C'est pour surmonter cet obstacle que certaines puissances européennes allaient participer au développement des transports terrestres autour des grands ports de l'Empire.

À cet effet, les Anglais jouèrent un rôle important non seulement dans la construction des routes, mais aussi dans le développement ferroviaire dans l'Empire. Entre 1851 et 1857, ils construisirent une ligne de chemin de fer entre Alexandrie, Le Caire et Suez. En outre, en 1857, ils établirent une ligne entre Constanta et Cernavodă, et en 1860, une autre ligne entre Varna et Roustchouk. En 1866, ils ouvrirent deux lignes ferroviaires à la circulation mettant désormais le port d'İzmir en liaisons régulières avec Kasaba et Aydın.

Par ailleurs, durant l'année 1869, la Porte ottomane négocia avec une société belge pour la construction de lignes des chemins de fer dans la Turquie d'Europe. Ces dernières

avaient l'objectif ultime d'intégrer Istanbul dans le cadre des réseaux ferroviaires de l'Europe occidentale. Mis à part l'interruption des travaux durant la guerre franco-prussienne entre 1870 et 1871, une grande partie de ces lignes furent achevées vers le milieu des années 1870, et elles furent connectées à la capitale ottomane. De là, elles prirent une extension vers l'Anatolie, notamment avec la construction d'une ligne de chemin de fer entre Haydarpaşa sur la rive asiatique de la capitale ottomane et Pendik, et d'une autre entre Üsküdar et İzmit. Cependant, ces développements allaient être entravés avec la faillite du Trésor impérial en 1875. Pour un véritable essor des chemins de fer dans l'Empire, il fallait attendre les années 1880.

Au tournant des années 1870, une autre révolution dans l'histoire des transports dans l'Empire ottoman fut l'ouverture du canal de Suez en 1869. Cet événement révolutionna les communications entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient, notamment ce qui concerne les temps de trajets. L'entreprise de Suez fut menée sous la direction des Français, qui conservèrent une partie importante des actions de la Compagnie universelle de Suez jusqu'en 1875.

L'intérêt de la France dans l'ouverture du canal de Suez, s'expliquait avant tout par ses aspirations d'expansion coloniale vers l'Extrême-Orient, depuis sa première intervention en Indochine en 1856. Ce sont ainsi les politiques coloniales du gouvernement français qui amenèrent les Messageries françaises à établir leurs premières lignes régulières entre Suez et l'Indochine dès l'année 1862.

À partir de cette date, les Français développèrent leurs communications avec l'Extrême-Orient. Cependant, suivant l'ouverture du canal de Suez en 1869, la guerre franco-allemande entre 1870 et 1871, et le krach boursier de 1873 allaient profondément entraver l'expansion politique et économique de la France en Extrême-Orient, et par conséquent les activités des Messageries françaises dans cette région.

6. Les Messageries françaises : observatoires des évolutions économiques majeures de l'ère des Tanzimat

En définitive, les différents comportements des acteurs locaux dans l'Empire à l'égard des activités commerciales et postales des Messageries françaises constituent un observatoire parfait pour étudier les diverses évolutions économiques à l'époque des Tanzimat. Elles permettent ainsi d'étudier des phénomènes majeurs de cette période tels que l'évolution de la

situation économique dans l'Empire, et les principaux progrès dans le domaine des transports et des communications, notamment au moyen de la navigation à vapeur.

Notre problématique finale consiste ainsi à s'interroger sur les significations particulièrement économiques des diverses réponses données par le gouvernement ottoman, son administration provinciale et les populations locales à la pénétration des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman à travers les différentes étapes politiques et économiques de la période entre 1851 et 1875.

Dans ce cadre chronologique, que révélait le protectionnisme rampant du gouvernement ottoman et de son administration provinciale à l'encontre des services des Messageries françaises dans l'Empire, du point de vue de l'évolution contextuelle économique locale ? De même, que signifiaient les différents usages faits par les populations ottomanes des services de la compagnie française en ce qui concerne les divers progrès dans l'Empire dans le domaine des transports et des communications ?

7. L'objectif de combler les lacunes de l'historiographie ottomane sur la navigation à vapeur à l'époque des Tanzimat

L'intérêt de notre thèse est majeur, car, avant tout, elle met en lumière l'évolution du marché local de navigation à vapeur dans les ports ottomans à l'époque des Tanzimat. En effet, les travaux existants relatifs à ce sujet se limitent à quelques parutions d'articles. À ce titre, dans sa contribution à un ouvrage collectif sur l'histoire de l'époque Tanzimat, M. S. Kütükoğlu, présente quelques dynamiques concurrentielles du marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat¹⁷. De même, dans sa contribution à un ouvrage collectif sur l'histoire des transports, Davut Hut cite les noms de quelques compagnies de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman au XIX^e siècle¹⁸.

En effet, l'historiographie ottomane qui est en lien avec notre sujet est principalement consacrée à l'histoire de la marine militaire. En ce sens, nous pouvons citer les travaux d'Ibris

¹⁷ Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, « Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri », dans Hakkı Dursun Yıldız (éd.), *150. Yılında Tanzimat*, Ankara, Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992, pp. 91-138.

¹⁸ Davut HUT, « Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı », dans Ömer Faruk YILMAZ (dir.) *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Raylı*, İstanbul, Çamlıca Basım Yayın, 2011, pp. 71-102.

Bostan, qui se concentrent notamment sur la marine impériale ottomane avant l'ère des Tanzimat¹⁹.

Quant à Daniel Panzac, dans son ouvrage intitulé *La marine ottomane de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*²⁰, tout comme dans ses autres travaux, l'auteur n'étudie que, très peu, la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman l'époque des Tanzimat²¹. Néanmoins, sur cette époque, Daniel Panzac étudie dans ses nombreux travaux l'histoire sanitaire de l'Empire ottoman²².

Un autre historien ayant étudié l'histoire de la marine ottomane est Ali İhsan Gencer. Contrairement à Daniel Panzac qui se penche sur des questions tant politiques, économiques que sociales, ce dernier s'intéresse uniquement aux dimensions institutionnelles la Marine ottomane²³. Dans ce cadre, il ne prend pas en compte le développement navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat. D'ailleurs il fixe comme l'année 1867 comme limite supérieure de son étude, ce qui laisse dans l'ombre toute une partie importante de l'ère des Tanzimat marquée par des progrès majeurs dans le domaine des transports et des communications.

Par ailleurs, Ahmet Güleriyüz étudie principalement les aspects techniques de l'histoire navale de l'Empire ottoman²⁴. Dans ses travaux, l'auteur n'étudie pas suffisamment le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire durant l'ère des Tanzimat.

De son côté, Murat Koraltürk a publié un ouvrage important sur la compagnie ottomane de navigation à vapeur « Şirket-i Hayriye » entre 1851 et 1945²⁵. Cependant, l'étude de cette compagnie, qui était uniquement chargée des transports urbains de la ville d'Istanbul, ne suffit pas à comprendre le marché ottoman de la navigation à vapeur dans sa globalité.

Par ailleurs, un ouvrage collectif sur l'histoire maritime de l'Empire ottoman, publié par l'Université de Piri-Reis en 2014, intitulé *Seapower, technology and Trade, Studies in*

¹⁹ İdris BOSTAN, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul, Kitabevi, 2015; İdris BOSTAN, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı : 17. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara, TTK, 2003.

²⁰ Daniel PANZAC, *La marine ottomane de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS Éditions, 1999.

²¹ Daniel PANZAC, *Commerce et navigation dans l'Empire ottoman au XVIIIe siècle*, İstanbul, Isis, 1996.

²² Daniel PANZAC, *La peste dans l'Empire ottoman 1700-1850*, Louvain, Éd. Peeters, 1985; Daniel PANZAC, *Quarantaines et lazarets. L'Europe et la peste d'Orient (XVIIe-XXe siècles)*, Aix-en-Provence, Édisud, 1986; Daniel PANZAC, *Population et santé dans l'Empire ottoman (XVIIIe-XXe siècles)*, İstanbul, Isis, 1996.

²³ Ali İhsan GENCER, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara, T.T.K., 2001.

²⁴ Ahmet GÜLERİYÜZ, *Tarih Boyunca Türk Yelkenli Gemileri, Turkish Sailing Ships Through the Ages*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2004; Ahmet GÜLERİYÜZ, *Ottoman Navy's Cruisers*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2011.

²⁵ Murat KORALTÜRK, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İstanbul, IDO, 2007.

*Turkish Maritime History*²⁶, étudie les aspects particulièrement techniques de l'histoire de la Marine ottomane notamment principalement sur entre les XV^e et XVIII^e siècles. En ce qui concerne le XIX^e siècle, l'ouvrage ne recense que quelques contributions.

Il existe en outre quelques thèses de doctorat soutenues dans les universités turques, qui étudient l'histoire de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman au XIX^e siècle. Cependant, ces thèses se consacrent, elles aussi, en grande partie aux aspects techniques de cette histoire. Ces thèses étudient en particulier la transition entre les voiliers et les navires à vapeur dans la Marine ottomane²⁷.

Pour ce qui est de l'historiographie sur les Messageries françaises, à ce jour, on peut conclure que l'histoire de la compagnie, en particulier sa gestion depuis la France a été aisément étudiée. À ce titre, en France, un ouvrage de Marie Françoise Berneron-Couvenhes retrace l'histoire de la compagnie française depuis ses origines jusqu'en 1894²⁸. Ce travail pionnier s'inscrit principalement dans la lignée de l'histoire des entreprises. Dans ce cadre, l'auteur étudie les opérations marchandes et postales de la compagnie française dans le cadre de ses différentes lignes dans les mers et océans du globe. Pour ce faire, elle se base notamment sur les archives de la compagnie au Havre et sur une bibliographie francophone sur la marine marchande française.

En ce qui concerne l'histoire des Messageries françaises, on peut citer une thèse de doctorat de Suleyman Uygun²⁹ rédigée en turc et soutenue à l'Université de Sakarya. Cette thèse qui a également été publiée en 2015³⁰ porte sur la compagnie des Messageries Maritimes et le colonialisme français dans l'Empire ottoman. Ce travail suit la voie tracée par Marie Françoise Berneron-Couvenhes quant à sa chronologie et ses sources.

Ces quelques travaux, qui portent sur l'histoire des Messageries françaises, demeurent très francocentrés. Or, dans le cadre de leurs activités, dans les divers ports du globe, les paquebots des Messageries françaises traversaient des frontières. Ils interagissaient avec des acteurs locaux dans les ports faisant partie de leurs itinéraires.

²⁶ Dejanirah COUTO, Feza GÜNERGÜN, Maria Pia PEDANI FABIS (éd.), *Sea power, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Denizler Kitabevi, 2014.

²⁷ Emir YENER, *Iron Ships and Iron Men: Naval Modernization in The Ottoman Empire, Russia, China and Japan From a Comparative Perspective 1830- 1905*, thèse de doctorat dirigé par Selçuk ESENBEL, Istanbul, université de Boğaziçi, 2009 ; Levent DÜZCÜ, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, thèse de doctorat dirigée par Hale ŞIVGIN, Ankara, T.C. Gazi Üniversitesi, 2012.

²⁸ Marie Françoise BERNERON-COUVENHES, *Les Messageries Maritimes : L'essor d'une grande compagnie de navigation française 1851-1914*, Paris, P.U.P.S., 2007.

²⁹ Süleyman UYGUN, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği*, thèse de doctorat dirigée par Azmi ÖZCAN, université de Sakarya, 2013.

³⁰ Süleyman UYGUN, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Kumpanyası 1851-1914*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2015.

C'est donc afin de dépasser le francocentrisme des travaux précédents que nous procédons dans le cadre de cette thèse doctorale à une lecture particulièrement locale de l'histoire de la compagnie française dans l'Empire ottoman au cours de la période 1851-1875. En d'autres termes, nous aspirons à mettre en lumière un épisode particulièrement ottoman dans l'histoire des Messageries françaises dans les mers et les océans du monde.

À cet effet, nous prenons comme observatoire les rapports de la compagnie française avec les acteurs locaux dans le cadre de leurs opérations postales et marchandes dans l'Empire ottoman, pour étudier l'histoire économique de l'ère Tanzimat.

Tels sont donc les silences de l'historiographie ottomane, qui nous ont amenés à envisager cette entreprise doctorale dont l'intitulé est « Les transitions économiques dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat au prisme des Messageries françaises (1851-1875) ». Cependant, une telle entreprise a exigé une lecture en parallèle des sources françaises et ottomanes.

8. Sources et méthodes

Nous avons construit cette thèse sur des sources inédites et précieuses que nous avons puisées dans différentes archives et bibliothèques en France et en Turquie. En ce qui concerne les sources françaises, nos recherches se sont déroulées en grande partie au Centre des Archives diplomatiques de Nantes. Dans ce cadre, les fonds spécialisés de l'Ambassade de Constantinople sur la navigation et les Postes françaises nous ont fourni des éléments précieux pour suivre les traces des opérations des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman.

Nous avons complété ce cursus avec les divers fonds diplomatiques et consulaires des archives du Ministère des Affaires étrangères et européennes de La Courneuve. Nous avons également mené des recherches dans les Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, ainsi qu'aux archives départementales des Bouches-du-Rhône. Ces recherches nous ont fourni les données nécessaires pour suivre l'évolution des réseaux des Messageries françaises à l'intérieur de nos bornes chronologiques.

En France, les archives de la Compagnie French Lines au Havre nous ont été très utiles, notamment pour retracer l'histoire générale de la compagnie depuis ses origines. Enfin, grâce aux monographies et imprimés issus de la Bibliothèque nationale de France, nous avons pu nous plonger dans l'univers des voyages à bord des paquebots des Messageries françaises.

Pour le pilier ottoman de notre recherche, nous avons essentiellement travaillé sur les divers fonds des archives ottomanes du Premier Ministre en Turquie. Il s'agit notamment des fonds du ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte ainsi que divers fonds sur les affaires intérieures de l'Empire contenant les correspondances entre le gouvernement d'Istanbul et ses provinces. Ces sources nous ont permis avant tout d'observer les comportements du gouvernement ottoman et de son administration provinciale à l'égard des Messageries françaises dans l'Empire ottoman. En outre, elles nous ont permis de suivre les progrès majeurs dans le domaine des transports et des communications à l'époque des Tanzimat.

Sur ce dernier point, les Archives de la marine ottomane à Istanbul nous ont fourni des renseignements importants sur les compagnies ottomanes à l'époque des Tanzimat. C'est sur la base de ces archives que nous avons pu reconstituer l'histoire de ces compagnies, ce qui est d'ailleurs l'une des originalités de notre travail. Dès lors, nous avons pu lever certaines ambiguïtés sur les compagnies locales dans l'Empire passées sous le silence de l'historiographie ottomane.

Quant à nos sources secondaires, nous avons étudié un certain nombre d'ouvrages imprimés et monographies du XIX^e siècle sur des sujets comme la géographie, les postes et les télégraphes dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat. Nous avons également fait l'usage des annuaires de l'Empire ottoman de la période entre 1851 et 1875. C'est sur la base de ces derniers que nous avons constitué une carte géographique sur l'évolution des réseaux de postes maritimes et terrestres dans l'Empire ottoman entre 1852 et 1875.

Avant de plonger au cœur de notre étude, il nous reste à annoncer notre plan. Nous aborderons cette thèse en trois parties constituées selon un découpage chronologique. Dans une première partie, nous expliquerons comment un marché de la navigation à vapeur s'était formé dans l'Empire ottoman avant l'arrivée des Messageries françaises, autour des intérêts coloniaux des puissances industrialisées de l'Europe dans les mers et les océans du monde. Pour cette première partie, nous avons fixé comme point de départ chronologique l'année 1827, qui marquait l'importation du premier paquebot à vapeur dans l'Empire ottoman et nous avons considéré comme son point final l'année 1851, qui marquait l'avènement des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman.

Dans une deuxième partie nous analyserons les divers comportements protectionnistes du gouvernement ottoman et de son administration provinciale à l'égard des services des Messageries françaises, depuis le début des activités de ces dernières dans le cadre de leur

ligne de Constantinople en 1851 jusqu'à l'année 1861 marquée par la conclusion du traité franco-ottoman de libre-échange du 29 avril et le début du règne du sultan Abdülaziz.

Dans ce cadre, nous analyserons notamment les diverses façades du protectionnisme de la Porte ottomane et de son administration provinciale à l'égard des services des Messageries françaises à l'intérieur des trois époques distinctes. Nous étudierons dans un premier temps, les premières années d'activité des Messageries françaises dans l'Empire, depuis l'établissement de leur première ligne de Constantinople en 1851 jusqu'au début de la guerre de Crimée 1853. Dans ce cadre, nous expliquerons comment et pourquoi la Porte ottomane et son administration provinciale mettaient des barrières sanitaires et douanières devant les opérations des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman.

Nous analyserons dans un second temps, les transports à bord des paquebots des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman à l'époque de la guerre de Crimée (1853-1856). Après avoir insisté sur les conséquences financières et technologiques de cette guerre sur l'Empire ottoman, nous étudierons dans un troisième temps, la montée du protectionnisme douanier dans l'Empire ottoman en réponse à la multiplication des services des compagnies étrangères à partir de la fin de la guerre (1856-1861).

Enfin dans une troisième et dernière partie, nous étudierons d'abord la montée d'un protectionnisme postal à l'égard des postes étrangères dans l'Empire ottoman à partir de l'arrivée du sultan Abdülaziz au trône en 1861. Nous montrerons ainsi l'exclusion des services postaux des Messageries françaises de certains secteurs géographiques de l'Empire ottoman. Nous soulignerons néanmoins que malgré cette exclusion, le gouvernement ottoman, son administration et les populations locales continuaient à faire l'usage des services de transport des Messageries françaises pour leurs échanges et mobilités dans les ports de l'Empire. À partir de cet usage, nous nous interrogerons sur l'état des transports et des communications dans l'Empire au cours de la période étudiée. À ce sujet, nous insisterons particulièrement sur le canal de Suez, pour mettre en évidence le déplacement de l'intérêt politique et économique du gouvernement français et par conséquent des Messageries françaises depuis les ports de l'Empire ottoman vers l'Extrême-Orient autour de cette entreprise.

PREMIÈRE PARTIE

LA GENÈSE D'UN MARCHÉ DE LA NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1827-1851)

Introduction de la première partie

Dès le tournant du XIV^e siècle, Osman Gâzi le fondateur du Beylik des Ottomans, s'installa dans la région du nord-ouest de l'Anatolie et fixa comme base militaire d'abord Söğüd et puis Karacahisar à 7 km d'Eskişehir³¹. Celui-ci régna sur une aire géographique entre Eskişehir et Bursa³². Ces positions stratégiques à proximité des mers permirent à ses successeurs de conquérir progressivement les grands ports maritimes de la mer de Marmara, de la mer Noire, de la mer Égée et de la Méditerranée.

Le destin des Ottomans changea notamment, lorsqu'ils conquièrent la presqu'île de Gallipoli située sur la rive occidentale du détroit des Dardanelles en 1354. Cette conquête leur permit non seulement un accès vers le continent européen, mais aussi un point de contrôle stratégique des passages maritimes entre la mer Noire et la Méditerranée. C'est ici que les Ottomans établirent leur premier arsenal. Plus tard, avec la conquête de Constantinople en 1453, ils mirent fin à l'existence de l'Empire byzantin et prirent désormais le contrôle total des détroits du Bosphore et des Dardanelles. De là, ils établirent leur suprématie en mer Noire et Méditerranée orientale.

Cependant, cette suprématie allait être entravée de façon considérable avec la défaite de la flotte ottomane devant l'alliance de la Sainte-Ligue dans la bataille de Lépante en 1571. Durant cette guerre, la marine ottomane éprouva des pertes énormes, ce qui nécessita la reconstitution de la flotte impériale ottomane dans les années, qui suivirent la fin des combats³³.

Par ailleurs, l'Empire entra dans une phase de recul territorial devant les puissances européennes notamment à partir du traité de Karlowitz en 1699. À partir de cette date, la défaite de la Marine ottomane lors de la guerre russo-ottomane entre 1771 et 1774 montra à l'Empire ottoman l'urgence de rétablir sa puissance navale. De même, le gouvernement ottoman avait besoin d'une flotte puissante pour gouverner ses provinces éloignées.

À cet égard, l'époque de Selim III (r. 1789-1807) constitua un tournant. Lorsque ce dernier arriva au trône en 1789, l'Empire ottoman était en guerre avec l'Empire austro-hongrois et la Russie. En Europe, c'était l'époque de la Révolution française qui marquait une

³¹ Halil İNALCIK, *Devlet-i Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I, Klasik dönem (1302-1606) siyasal, kurumsal ve ekonomik gelişim*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009, p. 11.

³² Ekmeleddin İHSANOĞLU (éd.), *History of the Ottoman State, Society and Civilisation*, vol. 1, İstanbul, IRCICA, 2001, p. 7.

³³ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 15.

rupture avec le monde ancien, annonçant le début d'une nouvelle ère caractérisée par un bouleversement total des relations internationales.

Cette même époque était aussi celle de la Révolution industrielle basée sur la production de masse et le développement de transports. Malgré son retard, par rapport à l'Angleterre dans le processus de l'industrialisation, la France allait servir d'exemple à l'Empire ottoman de Selim III, notamment dans le domaine de l'ingénierie militaire et maritime. Le sultan ottoman s'inspira ainsi des modèles français pour moderniser son armée dans le cadre d'une série de réformes connues sous le nom de *Nizâm -ı Cedîd* (Nouvel ordre). À cet effet, il fit venir des ingénieurs depuis la France pour moderniser sa marine impériale et ses écoles militaires.

Cependant, ces efforts de modernisation provoquèrent des mécontentements chez les milieux conservateurs, et notamment auprès des janissaires. C'est ainsi que le sultan Selim III fut renversé et remplacé par Mustafa IV (r. 1807-1808), qui après une année d'exercice du pouvoir laissa sa place au sultan Mahmud II (r. 1808-1839) en 1808.

L'époque de ce dernier allait être marquée par une remise en cause de l'intégrité territoriale de l'Empire, d'abord avec l'indépendance de la Grèce (1829), puis par les soulèvements militaires du gouvernement d'Égypte. Ces crises démontrèrent le besoin urgent d'une centralisation politique et administrative dans l'Empire. Avec sa rapidité, la navigation à vapeur pouvait permettre au gouvernement ottoman de réaliser cette centralisation. C'est ainsi que le premier paquebot à vapeur fut importé dans l'Empire en 1827 à l'occasion de la guerre d'indépendance grecque. Cette nouvelle technologie fut rapidement intériorisée par le gouvernement qui l'utilisa pour asseoir sa domination sur ses provinces où son autorité était contestée.

En ce sens, dès la fin des années 1820, le gouvernement de Mahmud II commença à faire l'acquisition de nouveaux paquebots ou encore de machines à vapeur, notamment chez des fournisseurs européens. Ce même gouvernement ne tarda pas à faire construire ses propres paquebots à vapeur dans les chantiers impériaux. À cet effet, le sultan Mahmud II fit venir des ingénieurs qualifiés depuis l'Europe occidentale et les États-Unis.

D'ailleurs, les Américains avaient été les précurseurs de la navigation à vapeur dans le monde. Ce fut le célèbre mécanicien américain Robert Fulton qui réussit pour la première fois, à faire naviguer un paquebot à vapeur sur le fleuve de Hudson. C'est ainsi qu'une toute première ligne de navigation à vapeur aux États-Unis fut mise en place entre New York et Albany en 1804. Ce furent encore les Américains qui effectuèrent la première traversée de l'Atlantique en 1819.

De là, la navigation à vapeur se diffusa rapidement vers le continent européen, en particulier vers l'Angleterre. Les Anglais qui avaient déjà commencé à utiliser la technologie de la vapeur dans l'industrie du textile et dans les mines, depuis le XVIII^e siècle, se servirent de la navigation à vapeur pour mener leur expansion coloniale dans le monde. D'autres puissances européennes, comme la France et l'Autriche adoptèrent rapidement cette technique, la mirent au service de leurs ambitions politiques et commerciales dans le monde.

L'Empire ottoman, par sa position charnière entre les mers et les continents, se trouva en plein cœur de ces ambitions, notamment lorsque les grandes puissances industrielles de l'Europe commencèrent à établir leurs premières lignes de navigation à vapeur en Méditerranée, en mer Noire, sur le fleuve Danube ou encore en mer Rouge.

Une première compagnie européenne à établir ses lignes de navigation dans l'Empire ottoman fut la Compagnie autrichienne du Danube dès l'année 1829. Comme son nom l'indique, celle-ci fut créée dans l'objectif de mettre en liaison Vienne avec les divers ports du Danube. Grâce à l'extension rapide de ses réseaux depuis le Danube vers la mer Noire et de là vers la Méditerranée à partir des années 1830, la compagnie du Danube devint l'une des plus puissantes compagnies dans le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

La Russie, quant à elle, établit sa première ligne entre Odessa et Constantinople en 1833. À cette même époque, le gouvernement russe était d'ailleurs préoccupé par son expansion maritime vers la Méditerranée. À cet effet, celui-ci avait profité non seulement des libertés reconnues à ses navires dans le cadre du traité d'Andrinople de 1830, mais il avait également obtenu pour ses navires militaires, le droit du libre passage dans les détroits ottomans à l'occasion du traité de Hünkâr İskelesi de 1833. Cependant, durant les années 1830, la compagnie d'Odessa ne put élargir ses réseaux de navigation à vapeur au-delà de la mer Noire. De plus, le gouvernement russe allait perdre ses privilèges sur la circulation dans les détroits ottomans avec la conclusion de la convention de Londres sur les détroits du 13 juillet 1841.

Par ailleurs, pour voir la naissance des grandes compagnies européennes de navigation à vapeur notamment en Méditerranée il fallait attendre la deuxième moitié des années 1830. À ce titre, c'est en 1836 qu'une grande compagnie autrichienne de navigation à vapeur nommée le Lloyd autrichien signa une convention avec le gouvernement autrichien, pour permettre l'ouverture de communications postales de celui-ci en mer Adriatique et en Méditerranée à partir du port de Trieste. Le Lloyd autrichien inaugura ses services dans ces mers en 1837. Dans ce cadre, elle commença à desservir les ports de l'Empire ottoman, en devenant l'un des principaux acteurs du marché ottoman de navigation à vapeur.

De leur côté, les Anglais établirent leurs premières lignes de navigation à vapeur en Méditerranée et en mer Noire dès les années 1830. Dans ce cadre, les ports ottomans représentaient des enjeux politiques et commerciaux non négligeables pour l'Angleterre. En effet, l'Empire ottoman était non seulement un grand client, mais aussi un grand fournisseur pour l'industrie anglaise. En outre, il était positionné sur les routes les plus avantageuses vers la Perse et surtout vers les possessions anglaises en Inde, ou encore vers l'Extrême-Orient.

Dans cet ordre d'idées, les Anglais établirent leurs premières lignes régulières de navigation à vapeur vers l'Inde via le port de Suez, dès le milieu des années 1830. Pour tester cette nouvelle route, en 1836, le gouvernement anglais envoya le lieutenant Thomas Fletcher Waghorn en mission en Égypte. Ce dernier contribua à l'amélioration du transit d'Égypte entre Alexandrie et Suez et il fit des essais de navigation à vapeur dans la mer Rouge. C'est ainsi que la compagnie anglaise des Indes établit sa première ligne de navigation à vapeur entre Suez et Bombay dès le milieu des années 1830. À partir du début des années 1840, cette ligne fut également assurée par la compagnie anglaise Peninsular & Oriental.

Les Français, quant à eux, organisèrent leurs communications postales en Méditerranée au moyen de la navigation à vapeur entre 1835 et 1837. Face aux réticences des entrepreneurs privés principalement installés à Marseille, ce fut l'État français qui prit l'initiative d'établir ses premiers réseaux en Méditerranée. Les paquebots-postes français commencèrent leurs premiers services réguliers dans le cadre de leur ligne de Constantinople en 1837.

Cependant, les paquebots de l'État transportaient principalement des correspondances. Or le commerce français en Méditerranée était en pleine expansion dès la première moitié du XIX^e siècle, et nécessitait en ce sens la mise en place des lignes régulières de navigation à vapeur pour le transport des marchandises et des voyageurs. Cependant, cela s'avérait difficile, car l'État français éprouvait des problèmes techniques et financiers dans le cadre de ses services en Méditerranée. Dès lors, l'administration des paquebots-postes français ne parvenait pas à développer sa flotte ni à assurer la fluidité de ses services en Méditerranée.

C'est pour combler ces lacunes que la compagnie marseillaise Rostand Cie mit en place des lignes commerciales entre Marseille, Constantinople et le Levant dès l'année 1845. Mais ces lignes ne suffisaient pas non plus à répondre aux exigences de l'expansion économique et politique de la France en Méditerranée, et à affronter dans ce cadre la concurrence des compagnies anglaise et autrichienne. C'est la raison pour laquelle, le gouvernement français fit appel à une société parisienne de transports, connue sous le nom

des Messageries Nationales en 1851, pour créer la Compagnie des Services maritimes Messageries nationales.

Quant à l'Empire ottoman, dès les années 1830, l'Arsenal impérial (*Tersâne-i Âmire*) ou encore l'Administration du Trésor impérial (*Hazine-i Hâssa Idâresi*) furent les deux institutions de l'État ottoman, qui générèrent leurs propres compagnies de navigation à vapeur. Ces deux compagnies jouèrent un rôle primordial dans le développement des communications entre le gouvernement ottoman de Constantinople et ses provinces.

Dans le cadre des réformes des Tanzimat, à partir de 1839, la navigation à vapeur devint un instrument privilégié pour le gouvernement ottoman, qui avait pour objectif principal de concentrer le pouvoir politique et administratif dans l'Empire entre ses mains. À cet effet, le gouvernement du sultan Abdülmeçid mena des politiques de manière favoriser le développement des compagnies locales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. C'est grâce à ces politiques qu'une grande compagnie ottomane de navigation à vapeur, nommée « Fevâid-i Osmâniye » fut établie en 1843.

Par conséquent, dès le tournant des années 1830, avec à la fois la naissance des compagnies locales, et l'établissement des services des compagnies étrangères dans les ports ottomans, nous constatons la naissance d'un nouveau marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. Dans le cadre de cette première partie, nous chercherons donc à comprendre comment ce marché était formé non seulement à l'intérieur des dynamiques politiques internes de l'Empire ottoman, mais aussi dans le cadre de l'expansion politique et commerciale des puissances industrialisées de l'Europe dans le monde.

En effet, la chronologie de cette première partie est antérieure à la nôtre, c'est pourquoi nous pouvons la considérer comme un prologue à notre thèse. Cette étude est cruciale, parce qu'elle introduit dans un cadre global, l'essor des premières lignes de navigation à vapeur et par conséquent la genèse d'un marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. À cet égard, nous insistons particulièrement sur la question de la libre circulation des correspondances, des marchandises et des voyageurs dans les relations entre l'Empire ottoman et les puissances européennes, puisque celle-ci allait être un facteur déterminant dans les rapports entre les Messageries françaises et les autorités ottomanes tout au long de notre période d'étude.

I. L'arrivée de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1827-1843)

Ce premier chapitre a pour objectif principal d'expliquer l'importation et la diffusion de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman durant la période allant de l'année 1827, qui marque l'achat par le gouvernement ottoman de son premier paquebot à vapeur, jusqu'à l'établissement de la première compagnie privée de navigation à vapeur «Fevâid-i Osmâniye» en 1843. Avant d'étudier cette chronologie, revenons sur les rapports qu'entraînaient les Ottomans avec le monde marin au cours des différents épisodes de leur histoire avant l'importation de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

1. Les Ottomans et la mer avant la navigation à vapeur

1.1 Vers un empire maritime

Dès le XIII^e siècle, des Turcomans fuyant l'invasion mongole en Transoxiane, Iran et Azerbaïdjan vinrent s'installer dans la partie occidentale de ces régions³⁴. C'est ainsi que Osman Gâzi s'installa dans le nord-ouest de l'Anatolie autour de l'année 1300. Lorsqu'il arriva dans cette région, l'Anatolie était en grande partie partagée entre l'Empire byzantin et les Seldjoukis³⁵ ainsi que par les colonies génoises et vénitiennes, l'Empire pontique et surtout par un certain nombre de *beylik* turcs, qui étaient positionnés sur des points maritimes stratégiques en mer Noire, en mer Égée et en Méditerranée.

Les Ottomans conquièrent Gallipoli en 1354 et y bâtirent leur premier arsenal la même année. Cette position stratégique leur permit non seulement le contrôle du détroit des Dardanelles, mais aussi une première expansion vers la Roumélie (Rumeli) en Europe. C'est ainsi que la ville d'Edirne devint la deuxième capitale de l'Empire ottoman en 1365, après Bursa. De là les Ottomans allaient conquérir progressivement la péninsule balkanique qui

³⁴ Halil İNALCIK, « Emergence of the Ottoman State » dans *Studies in Ottoman Social and Economic History I*, London, Varorium Reprints, 1985, p. 72.

³⁵ Halil İNALCIK, « The Ottoman State : Economy and Society, 1300-1600 », Part I, dans *An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300-1914*, Halil İNALCIK with Donald QUATAERT (éd.), Cambridge University Press, 1994, pp. 11-43, (p. 11).

était à l'époque une région économiquement riche, divisée entre les Byzantins, Serbes, Bulgares, Albanais, Vénitiens et Génois³⁶.

Une fois Constantinople conquise en 1453, elle devint la dernière capitale de l'Empire ottoman. Avec sa position charnière entre les mers et les continents, cette conquête permit aux Ottomans de s'emparer des ports stratégiques de la mer Noire tels que Amasra (1459), Kefe (1475), Crimée (1477) qui étaient des anciennes colonies vénitiennes ou génoises³⁷. Pour mener ces conquêtes maritimes, Mehmed II fit construire un grand arsenal impérial en 1455, entre le fleuve de Kasımpaşa et Câmialtı. En 1487, cet arsenal fut agrandi par Bayezid II (r. 1481-1512).

C'est surtout sous le règne de Yavuz Sultan Selim (r. 1512-1520) qui était réputé par ses politiques d'expansion au Moyen-Orient, que l'arsenal impérial à Constantinople connut une véritable transformation. Dès lors, celui-ci fut aménagé de façon à permettre la construction d'un plus grand nombre de navires pour les expéditions de l'Empire en Méditerranée. Plus tard, Süleyman Ier (r. 1520-1566) contribua également à la perfection de cet arsenal.

C'est ainsi que les Ottomans élargirent leur empire maritime vers la Méditerranée. Cette expansion donna lieu à de nombreuses guerres avec la République de Venise, qui s'étalèrent sur une période de 16 ans entre 1463 et 1479. Dans ce cadre, les Ottomans prirent peu à peu le contrôle des routes commerciales stratégiques de l'Europe en Méditerranée orientale. La République de Venise, quant à elle, perdit sa place privilégiée en Méditerranée vers la fin du XVI^e siècle, notamment avec l'entrée en scène des puissances concurrentes comme la France, l'Angleterre et la Hollande³⁸.

De leur côté, les Ottomans s'emparèrent des positions stratégiques en Méditerranée dès la fin du XV^e siècle. Dans cette perspective, ils conquièrent Lépante en 1499 ; Modon, Coron et Navarin en 1500 ; Rhodes en 1522. En outre, la conquête de Syrie en 1516 et celle de l'Égypte en 1517 jouèrent un rôle clé dans l'établissement de la suprématie ottomane dans cette mer³⁹.

En 1529, Barbaros Hayreddin Pacha partit à la conquête de la Méditerranée occidentale et annexa la Régence d'Algérie à l'Empire ottoman. À partir de cette date, la Porte ottomane organisa ses provinces maritimes dans cette mer sous le nom de « Cezâyir-i

³⁶ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Tome 2 Paris, Armand Colin, 1982, p. 11-14.

³⁷ İdris BOSTAN, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Istanbul, Bilge, 2005, pp. 30-31.

³⁸ İdris BOSTAN, *Beylikten...*, *op. cit.*, pp. 20-22.

³⁹ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen...*, *op. cit.*, pp. 16-17.

Bahr-i Sefid » en 1534. Barbaros vainquit les forces navales de la Sainte-Ligue dans le cadre de la guerre de Préveza entre 1537 et 1540. Dès lors, les Ottomans établirent leur suprématie en Méditerranée.

Les navires sous pavillon ottoman naviguaient désormais en Méditerranée occidentale et traversaient même Gibraltar pour communiquer avec les ports européens dans le nord-ouest du continent. L'Empire ottoman possédait désormais des ouvertures maritimes stratégiques sur la mer Noire, la mer de Marmara, la Méditerranée, la mer Rouge et le golfe Persique. En particulier, le contrôle de la fameuse route de la soie avait permis aux Ottomans un développement économique important. En outre, durant la période entre 1590 et 1616, des nouvelles classes de commerçants et d'armateurs ottomans connus aussi sous le nom de « *Hayriye Tüccarları* » contribuèrent au développement du commerce maritime dans l'Empire ottoman en parallèle aux conquêtes militaires du gouvernement ottoman⁴⁰. Enfin l'île de Crète fut conquise par les Ottomans durant la période entre 1645 et 1669 (contre les Vénitiens).

Au XVI^e siècle, les Ottomans tentèrent également d'entrer dans la mer Rouge avec l'objectif de prendre le contrôle de la route de l'Inde, mais ils se heurtèrent à la domination des Hollandais dans ce secteur. Néanmoins, ils conquièrent le Yémen en 1517, et s'établirent à Massaoua (Masavva) en 1554. Entretemps, la conquête d'Irak et la prise de Basra en 1538 permirent à l'Empire ottoman une ouverture maritime sur le golfe Persique⁴¹.

Cependant, à partir du XVI^e siècle, la puissance de la Marine ottomane allait se trouver considérablement affaiblie en raison des guerres consécutives avec les puissances européennes. En particulier, la bataille de Lépante (1571) fut une épreuve difficile pour la flotte ottomane, nécessitant sa reconstitution immédiate⁴². Au total, 196 galères partirent d'Istanbul pour aller combattre les flottes chrétiennes en 1571. Cette flotte fut renforcée par 300 voiles. Cependant, parmi ces navires, seulement 30 galères ne purent échapper aux flottes des vainqueurs. Toutes les autres galères ottomanes furent confisquées et partagées entre les alliés de la Sainte-Ligue, ou encore perdues dans les combats. Chez les Ottomans, on comptait 30 000 morts et blessés, 3 000 prisonniers. Chez les armées chrétiennes, on comptait 8 000 morts et 21 000 blessés. La Sainte-Ligue n'avait perdu que 10 galères⁴³.

⁴⁰ B. ZAFER CAMCI, C. Ş. YAMAN, (éd.), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, İstanbul, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarih Yayınları 1, 1994, p. 50.

⁴¹ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 9.

⁴² *Ibid.*, p. 15.

⁴³ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen...*, *op. cit.*, pp. 393-396.

Cette défaite montra, au gouvernement ottoman, à quel point l'Empire ottoman était resté en arrière des développements technologiques en Europe. Dès lors, pour combler ce retard il était nécessaire de moderniser et renforcer la flotte impériale.

1.2 La nécessaire modernisation de la Marine ottomane (1774-1808)

Jusqu'au XVII^e siècle, la flotte ottomane était en particulier composée des galères. Celle-ci avait l'avantage de pouvoir naviguer par n'importe quel temps, mais nécessitait beaucoup de rameurs. À partir du XVII^e siècle, les Ottomans eurent de plus en plus de recours aux plus grands navires⁴⁴. Dès les années 1640, les premiers galions sortirent des arsenaux ottomans. On accéléra ces constructions à l'occasion de la campagne de Crète⁴⁵. Le XVIII^e siècle en particulier fut marqué par la généralisation de l'usage de galions dans la marine impériale ottomane, ainsi que d'autres navires à voiles tels que frégates, bricks, vaisseaux de ligne.

Cependant, une bonne partie de la flotte ottomane fut décimée dans le cadre de la guerre russo-turque (1768-1774), notamment lorsque les Russes incendièrent les navires ottomans stationnés au large de Çeşme en 1770. Pour rétablir la flotte impériale, le sultan Mustafa III (r. 1757-1774) nomma Cezayirli Hasan Bey au titre de *Kapudân Pacha*, c'est-à-dire grand amiral de l'Empire ottoman. Celui-ci allait rester en mission, à part une courte interruption en 1773-1774, jusqu'au décès du sultan Abdulhamid I^{er} en 1789⁴⁶.

Afin de rétablir la marine ottomane au lendemain de la défaite de Çeşme, dès l'année 1775, il renonça dans un premier temps à l'emploi des caravelles dont l'inefficacité avait été prouvée durant les combats au profit des frégates, des corvettes, des bâtiments de flottille, des chaloupes canonnières et bombardières⁴⁷. Pour reconstruire la flotte impériale, l'amiral Hasan Bey fit appel à des ingénieurs et architectes français, suédois et anglais. Ces derniers jouèrent un rôle important dans l'établissement de nouvelles écoles destinées à former des ingénieurs locaux. Dans ce cadre, une école de mathématiques sous le nom de *Mekteb-i Riyâziye* commença ses activités d'enseignement en 1773. C'est ainsi qu'une école de géométrie (*Hendesehâne*) fut établie au sein de l'Arsenal en 1776 pour former les futurs

⁴⁴ İdris BOSTAN, *Beylikten...*, *op. cit.*, p. 111.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 290.

⁴⁶ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 218.

⁴⁷ İdris BOSTAN, *Beylikten...*, *op. cit.*, p. 148-149.

ingénieurs maritimes⁴⁸. Cette même école devint *Mühendishâne-i Bahr -ı Hümâyûn* sous le règne d'Abdülhamid Ier en 1783.

Pour accompagner la modernisation de la marine ottomane, la France envoya une première mission à Constantinople en 1784, composée de « Le Roy, ingénieur de la marine de Durest sous-ingénieur, accompagnés de quatre charpentiers, deux maîtres et deux contremaîtres, un contremaître perceur, et deux calfats, un maître et un contremaître⁴⁹ ». Celle-ci contribua à la modernisation et le développement de la construction navale dans l'Empire ottoman⁵⁰. La France continua de jouer un rôle important dans le développement de l'ingénierie navale dans l'Empire ottoman notamment sous le règne du Sultan réformateur Selim III (r. 1789-1807) à l'époque du capitanat de Küçük Hüseyin Paşa.

Lorsque le sultan Selim III accéda au trône, l'Empire ottoman était en guerre avec la Russie et l'Autriche sur plusieurs fronts. Sur le plan interne, l'autorité du gouvernement du centre était contestée par les pouvoirs locaux dans les provinces de l'Empire. Dans l'objectif de remédier à ces problèmes, le sultan Selim III chercha à moderniser son armée, dans le cadre d'une série de réformes militaires connues sous le nom de *Nizâm- ı Cedîd* (le nouvel ordre).

La France avec son ingénierie et ses technologies militaires, servit d'exemple à ces réformes. Dès lors, de nouvelles technologies d'artillerie furent transférées depuis la France vers l'Empire ottoman. Cependant, il était nécessaire de former des militaires qui seraient capables d'utiliser et développer ces technologies. C'est pour répondre à ce besoin crucial que la Porte ottomane établit une école d'ingénierie connu sous le nom de *Mühendishâne-i Berr-i Hümâyûn* dès le début des années 1790. Cette nouvelle école en incorporait l'ancienne école d'artillerie, pour former ses étudiants notamment dans le domaine du minage⁵¹.

En attendant la sortie des premiers ingénieurs de ces écoles, le gouvernement du sultan Selim III fit appel à des ingénieurs européens notamment pour la modernisation de la Marine ottomane. Dès lors, une mission de deux ingénieurs suédois, Rosenblad et Rauchot, fut invitée à Constantinople en 1789. Puis en 1795, une mission de dix personnes arriva à Constantinople depuis la Suède, parmi lesquels figuraient, l'ingénieur maritime Rhodé et l'ingénieur de

⁴⁸ Stanford J. SHAW, *Between Old and New, The Ottoman Empire under Sultan Selim III 1789-1807*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1971, p. 154.

⁴⁹ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 219.

⁵⁰ *Ibid.*, pp. 224-225.

⁵¹ İdris BOSTAN, « Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I, Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800) », dans *150. Yılında Tanzimat...*, *op. cit.*, pp. 69-91 (p. 69).

construction navale Klintberg. L'ingénieur Rhodé joua un rôle majeur dans la construction un bassin dans l'arsenal ottoman de 1797 à 1800⁵².

En outre, le gouvernement de Selim III invita des ingénieurs français à Istanbul pour partager leurs savoirs avec l'Arsenal impérial. En réponse à cette invitation, le gouvernement du Directoire envoya un groupe d'ingénieurs dans l'Empire ottoman composé de Brun de Sainte Catherine, ingénieur de la marine, son frère ingénieur Brun de Saint Hyppolite, Honoré Benoît, maître charpentier et son fils, le calfat Guez et le perceur Deshuilier et Toussaint-Petit. À la même époque, d'autres ingénieurs français furent embauchés par l'Arsenal impérial à titre individuel⁵³. Ces ingénieurs reprirent et développèrent un établissement de fabrication de canons à tire rapide à *Hasköy* auparavant fondée par Baron de Tott, durant son ambassade entre 1757 et 1763⁵⁴. Parmi ceux-ci, Jacques Balthazar Brun de Sainte-Catherine vint à Constantinople en 1784, où il fit construire neuf galions, huit frégates et six corvettes durant la période entre 1793 et 1799⁵⁵.

Sous le règne de Selim III, d'autres galions et frégates furent construits dans les arsenaux des provinces de l'Empire, à savoir : Gemlik, Kale-i Sultaniye (Dardanelles), Limni (Lemnos), Midilli (Mytilène), Sakız (Chios), Bodrum, Rodos (Rhodes), Antalya, Bender Ereğli, Sinop et Sohunkale⁵⁶. En outre, avec l'aide d'un ingénieur suédois dénommé Rode et de son équipe, un bassin fut construit dans l'arsenal de Kasımpaşa entre 1797 et 1800⁵⁷.

À l'époque de Selim III, un total de quarante-cinq navires de guerre furent construits et lancés en mer entre 1789 et 1798. Parmi ceux-ci, *Selimiye*, *Bâdi-î Nusret* et *Tâvus-u Bahrî* étaient les plus grands et les plus puissants navires, que la flotte ottomane n'ait jamais possédés. La flotte impériale ottomane allait continuer à être renforcée avec la construction de nouveaux navires dans la décennie suivante.

Enfin Selim III procéda également à des réformes administratives au sein de l'Arsenal impérial, c'est ainsi que le chef de l'Arsenal fut remplacé par un superintendant des affaires de la marine (*Umûr-u Bahriye Nâzırı*) et un trésor indépendant lui fut confié. Ce trésor était alimenté par des revenus des taxes impériales comme le *cizye*, *avâriz* (taxes sur les non-musulmans) et des taxes navales⁵⁸.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 219.

⁵⁴ Stanford J. SHAW, *op. cit.*, p. 140.

⁵⁵ İdris BOSTAN, *Beylikten...*, *op. cit.*, p. 150.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 296.

⁵⁷ İdris BOSTAN, « Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I, Tersâne'de Havuz İnşası », *op. cit.*, p. 75-79.

⁵⁸ İdris BOSTAN, *Beylikten...*, *op. cit.*, p. 161.

Toutes ces réformes témoignaient donc d'un grand mouvement de modernisation militaire. Cette modernisation allait servir de base aux progrès ultérieurs dans la Marine impériale ottomane, qui allaient être enregistrés sous le règne de Mahmud II (r. 1808-1839). Avant tout, l'époque de ce dernier coïncidait avec l'essor de la Révolution industrielle en Europe. Cette révolution avait commencé en Europe dès le XVIII^e siècle, notamment avec l'invention de la technologie de la vapeur.

2. La vapeur et l'industrialisation en Europe

L'invention de la technologie de la vapeur permit l'accélération de la production et des moyens de transports, favorisant l'industrialisation en Europe occidentale et aux États-Unis dès le XVIII^e siècle.

2.1 L'invention de la technologie de la vapeur

Depuis la haute antiquité, jusqu'au XVIII^e siècle, l'humanité obtenait l'énergie nécessaire pour ses productions et ses transports, soit à partir de l'homme et de l'animal, soit des énergies élémentaires comme l'eau, le vent, et le feu, etc. Durant cette longue période, on vit se développer des mécanismes élémentaires, comme les leviers, roues et poulies, engrenages, transmissions du mouvement, mais leur évolution fut lente et progressive⁵⁹.

L'humanité découvrit la puissance de la vapeur dès l'Antiquité. Les Égyptiens et les Grecs se servaient de l'éolipyle et de plusieurs autres instruments de ce genre notamment pour expliquer les phénomènes naturels. Chez les Romains, c'était Vitruve sous le règne d'Auguste qui se servit d'éolipyle pour expliquer l'effet de la chaleur dans le vent. Cependant, il ignorait à l'époque que la vapeur pouvait être employée comme une source d'énergie mécanique. En France, Philibert de l'Orme à son tour proposa de positionner un éolipyle au-dessus du feu, dans l'objectif de faire monter la fumée dans les cheminées⁶⁰.

Au XVI^e siècle, des personnages comme Léonard de Vinci, Besson, Ramelli, Evrard, etc. se lancèrent à la recherche d'une nouvelle énergie mécanique. Pour cela, ils se servirent des sources antiques tels que les travaux d'Archimède et d'Euclide. De Vinci et Ramelli en

⁵⁹ *Traité des machines à vapeur et de leur application à la navigation, aux mines aux manufactures, etc.*, traduit de l'anglais par TH. TREGOLD, avec des Notes et Additions par F. N. Mellet, Paris, Éditions Bachelier, 1828, p. 1-7.

⁶⁰ *Ibidem*.

particulier s'intéressèrent aux liens entre la vapeur et la mécanique, mais sans pour autant mettre leurs réflexions en pratique⁶¹.

Pour voir naître un véritable mécanisme de pompe à feu, il fallut attendre la deuxième moitié du XVII^e siècle. C'est dans un opuscule paru en 1663 que le Marquis de Worcester décrivait son invention en tant qu'un « puissant et admirable moyen pour élever de l'eau par le feu, et non pour tirer de bas en haut par aspiration ». Un autre mécanisme qui ressemblait à celui de Worcester fut proposé à Louis XIV par Samuel Morland en 1683. Mais, ce fut Denis Papin qui jeta, les bases de la machine atmosphérique pour la première fois en 1690. Il était question de l'emploi de l'expansion et de la contraction de la vapeur afin de former un vide partiel sous un piston pour élever l'eau, et de prendre pour moteur la pression de l'atmosphère sur la partie supérieure du piston⁶². Denis Papin fut donc l'un des nombreux fondateurs de la machine à vapeur. En 1707, il installa une machine sur un bateau nommé la Fulda et le fit descendre par ses propres moyens l'un des affluents de l'Elbe⁶³.

Avant même Denis Papin, son rival anglais Thomas Savery s'était déjà vu conférer des lettres patentes pour sa conception de machine à vapeur en 1698. Il s'agissait des toutes premières patentes dans ce domaine. Les essais de Savery avaient leurs défauts, mais ils convainquirent l'opinion publique sur l'efficacité de la machine à vapeur pour élever l'eau. Cependant, la technique proposée par Savery exigeait l'épuisement des eaux dans les mines profondes et ce procédé nécessitait des dépenses énormes.

C'est pour remédier à cette contrainte que Thomas Newcomen (1664-1729) inventa un autre type de machine à vapeur et obtint une patente pour cette invention. La nouveauté de la construction de Newcomen consistait uniquement dans la condensation de la vapeur au-dessous d'un piston, se mouvant dans un vase cylindrique ouvert par le haut. Cette idée avait probablement été empruntée au projet de Denis Papin, qui datait de 1690⁶⁴.

La méthode de Newcomen, présentait certes des avantages par rapport à l'invention de Savery, mais la pompe de ce dernier allait continuer à être utilisée par les industriels anglais tout au long de la deuxième moitié du XVIII^e siècle, tandis que la machine de Newcomen allait plutôt dominer le marché des grosses machines motrices dans les mines de Grande-Bretagne⁶⁵.

⁶¹ Serge ORLOWSKI, *La révolution de la vapeur dans les Marines du XIXe siècle 1800-1900, The Revolution of Steam in the XIXth Century Navies 1800-1900*, traduction de Pierrick Rouillet, Anvers, Éditions Marcel-Didier Vrac, 2001, p. 9.

⁶² TREGOLD, *op. cit.*, p. 1-9.

⁶³ Alain GUILLERM, *La marine à vapeur (1800-1920)*, Paris, Presses universitaires de France, 1996, p. 4.

⁶⁴ TREGOLD, *op. cit.*, p. 10-16.

⁶⁵ David S. LANDES., *L'Europe technicienne ou la Prométhée libérée*, Paris, Gallimard, 2000, pp. 144-145.

James Watt quant à lui, était un réparateur d'instruments de mathématiques au cabinet physique de l'Université de Glasgow. En 1763, il avait étudié la machine à vapeur de Newcomen, dont plusieurs exemplaires étaient déjà utilisés pour pomper l'eau dans les mines de Cornouailles. Il perfectionna ainsi la machine de Newcomen en lui ajoutant un condenseur à vapeur et déposa ses premiers brevets sur la machine à simple effet.

La machine à vapeur de James Watt rendit possible l'application de l'énergie de la vapeur dans les forgeries de fer⁶⁶. La première des machines de type Watt, fut installée dans l'usine de John Wilkinson en Angleterre. En outre, les machines de Watt, furent employées pour puiser du charbon dans les mines profondes⁶⁷.

2.2 La vapeur, moteur de l'essor industriel en Europe

L'invention de la machine à simple effet d'abord (1775) et à double effet par la suite (1782) par James Watt transforma l'industrie anglaise. Ces inventions contribuèrent au développement du puddlage du fer, du métier à tisser, de la machine à égrener le coton. Toujours, durant cette époque, en parallèle à la Révolution industrielle, les idées libérales commencèrent à se répandre sur le continent européen ; en France, dès 1776, Turgot abolit les corporations ; Adam Smith en Angleterre élaborait la première théorie du marché dans ses recherches sur la nature et les causes et les richesses des nations⁶⁸.

Les Anglais commencèrent à utiliser des machines dans l'industrie du textile première moitié du XVIII^e siècle en Angleterre, avec notamment la navette volante de John Kay en 1733 dans le domaine du tissage. Mais, il fallut attendre l'invention du *water-frame* de Richard Arkwright (1732-1792) en 1768 pour voir entrer le filage dans la production de masse⁶⁹. Durant la période entre 1760 et 1785, la production de l'industrie du coton britannique se multiplia par dix et encore par dix entre 1785 et 1827⁷⁰. Les industriels anglais importèrent de plus en plus de coton depuis l'outremer pour répondre notamment aux nouveaux besoins

⁶⁶ Phyllis DEANE, *The Industrial Revolution*, Cambridge University Press, 1965, p. 122.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 130.

⁶⁸ Jean BOISSONAT, « La révolution industrielle : bloc-notes », dans Georges Liébert (dir.), *Deux siècles de révolution industrielle, Un dossier de l'expansion*, Paris, Collection Pluriel, 1983, p. 9-10.

⁶⁹ Jean-Pierre RIOUX, *La Révolution industrielle, 1770-1880*, Paris, Seuil, 1971 et 1989, p. 67-68.

⁷⁰ Samuel LILLEY, « Technological Progress and the Industrial Revolution 1700-1914 », dans Carlo M. Cipolla (éd.), *The Fontana Economic History of Europe*, vol. 3, Chapter 3, Great Britain, Collins Clear-Type Press, 1970, p. 10.

d'une population en augmentation avec des revenus réels de plus en plus élevés⁷¹, et pour vendre ses produits dans les marchés coloniaux.

Dès lors, la production de masse fit apparaître dès les premiers temps de la révolution industrielle en Europe le problème des transports. C'est ainsi que les États-Unis et les puissances industrielles de l'Europe cherchèrent d'abord à développer les techniques et les voies de transport à l'intérieur de leurs frontières. En ce sens, les fleuves et les canaux allaient devenir les voies privilégiées dans les pays européens durant les premiers épisodes de la Révolution industrielle.

2.3 L'application de la vapeur aux transports maritimes

Avec l'invention de la technologie de la vapeur et son application à la navigation, le destin du monde changea radicalement. Les échanges commerciaux et les communications postales qui se faisaient auparavant à bord des voiliers, durant de longs trajets, s'accéléraient de manière considérable. Cependant, il est à noter que ce changement se fit graduellement et s'étala sur une longue période, car la navigation à vapeur était dépendante des facteurs comme l'énergie du charbon, de l'industrie navale et de l'ingénierie mécanique. C'est ainsi qu'elle nécessitait non seulement une exploitation des ressources minières, mais elle faisait appel aussi aux savoirs et aux technologies.

Dans ces conditions, la navigation à vapeur se développa d'abord dans le cadre fluvial. En France, les frères Périer firent construire dans les ateliers de Paris, le premier bateau à vapeur qui parut sur la Seine. Cependant, la force de ce bateau n'était qu'un cheval. Avec ces moyens faibles, il ne put remonter la Seine en 1778 et Périer abandonna ses expériences⁷².

Deux ans plus tard, Jouffroy d'Abbans fit construire un bateau à vapeur à Lyon et il tenta de lui faire remonter la Saône en 1781, mais cette démarche demeura sans succès. Il renouvela cette expérience une seconde fois en 1783 avec son pyroscaphe, mais cette seconde tentative se termina également par un échec⁷³.

En outre, un célèbre mécanicien américain Robert Fulton, après avoir effectué ses premiers essais en France, où il fut mal accueilli, décida de retourner aux États-Unis. À son retour, il fit construire à New York le premier bateau à vapeur qui ait obtenu des succès. Ce navire, commença ses voyages en 1807 sur une distance de vingt miles, qui sépare New York

⁷¹ François COCHET, Gérard-Marie HENRY, *Les Révolutions industrielles, Processus historiques, Développements économiques*, Paris, Armand Colin, 1995, p. 271.

⁷² *Études sur la navigation fluviale à vapeur*, Paris, Imprimerie de Hennuyer et Turpin, 1842, p. 6.

⁷³ Claude FOHLEN, *Qu'est-ce que la révolution industrielle ?*, Paris, Éditions Robert Laffont, 1971, p. 18.

et Albany, il mit 32 heures, à l'aller, et 30 heures au retour. Cette technique se diffusa rapidement vers d'autres fleuves des États-Unis⁷⁴.

Ce furent encore les Américains qui effectuèrent la première traversée de l'Atlantique à l'aide de la technologie de la vapeur. C'est ainsi que le *Savannah* partit du port de Savannah et arriva à Liverpool en Angleterre le 26 juin 1819 après une traversée de 24 jours. Suivant cet exemple, quelques années plus tard un navire à vapeur anglais, l'*Entreprise*, confirma la possibilité de se servir régulièrement des bateaux à vapeur en plein océan. Tel fut le cas, du navire l'*Entreprise*, qui fit son voyage de Falmouth en Angleterre à Calcutta en Inde, en 113 jours en usant de la vapeur les deux tiers du temps de traversée en 1825⁷⁵. En 1837, 12 ans plus tard, le paquebot *Sirius* franchissait l'Atlantique à la vapeur durant tout le trajet⁷⁶.

Les premiers essais de traversée de l'Atlantique prouvèrent enfin la possibilité de recourir à la technologie de la vapeur pour la navigation de longue course. Convaincus de son efficacité, les gouvernements et les entrepreneurs des puissances industrielles de l'Europe à la tête desquelles se trouvait l'Angleterre se lancèrent dans l'établissement de leurs premières lignes régulières de navigation à vapeur dans les mers et les océans du globe. L'Empire ottoman, quant à lui, n'allait pas tarder à saisir ces développements notamment sous le règne du sultan Mahmud II.

3. L'arrivée de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1825-1843)

Le règne de Mahmud II (r. 1808-1839) fut un épisode mouvementé du point de vue politique, puisque celui-ci dut faire face aux révoltes importantes notamment en Grèce (1821-1829) et en Égypte (1831-1841). À cet effet, à côté de ses opérations militaires, le gouvernement de Mahmud II chercha à rétablir l'autorité de son gouvernement dans les provinces de l'Empire notamment à travers l'amélioration des communications postales entre la capitale ottomane et sa périphérie⁷⁷. Dans les deux cas, le rôle des transports était primordial.

⁷⁴ Benoit LARGE, *Navigation sur la Saône, de Lyon à Chalon, Transport des voyageurs et de la marchandise, Service des Bateaux à Vapeur, à roues de côté, intérieures*, Lyon, Imprimerie de J. M. Barret, 1826, p. 2.

⁷⁵ « De la Navigation transatlantique à vapeur », Extrait du *Moniteur Universel* des 7 et 8 novembre 1862, Typographie E. Panckoucke et Cie., p. 6-7.

⁷⁶ Serge ORLOWSKI, *op. cit.*, p. 49.

⁷⁷ Nesimi YAZICI, « Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu » dans *150. Yılında...*, *op. cit.* p. 142.

Cependant, à l'époque, le vaste territoire de l'Empire souffrait de l'absence d'infrastructures de transports terrestres. Les investissements et les projets en ce domaine n'étaient pas absents, mais leur réalisation s'avérait compliquée à la fois sur les plans technique et financier. Pour la construction des voies, il était surtout nécessaire d'aménager le territoire, ce qui n'était pas évident dans la majeure partie de l'Empire en raison de la topographie montagneuse du territoire. D'ailleurs, pour cela il fallait acheter du matériel et faire venir des ingénieurs depuis l'Europe, ce qui demandait une mobilisation de ressources financières importantes. Une autre possibilité pour le gouvernement ottoman était la concession des travaux et de l'exploitation des routes à des entreprises étrangères, mais l'instabilité politique constante dans l'Empire empêchait l'attraction de tels investissements.

Dans de telles conditions, la navigation à vapeur allait apparaître comme un remède pour le gouvernement ottoman notamment en ce qui concerne le rétablissement de son autorité sur ses provinces. Comme nous l'étudierons plus tard, ce moyen de transport allait exiger aussi un certain nombre de contraintes techniques et financières, mais son importation et sa diffusion dans l'Empire ottoman allaient être plus rapides.

3.1 L'importation de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'occasion de la guerre d'indépendance grecque (1825-1829)

La marine ottomane eut connaissance de la navigation à vapeur, durant la guerre d'indépendance de la Grèce (1821-1829), notamment lorsqu'en 1825, Mehmet Ali d'Égypte envoya un convoi de 38 navires pour le renfort de la flotte ottomane. Parmi ces navires, il y avait un navire à vapeur⁷⁸. Les Grecs, quant à eux, avaient déjà acheté leur premier paquebot à vapeur *Katerina* dès l'année 1821. Ce bateau à roues à aubes d'un jaugeage de 400 tonnes allait être détruit lors de la bataille de Navarin en 1827⁷⁹.

La participation des navires à vapeur à la guerre d'indépendance grecque était minime, mais leur apparition parmi les voiliers attira l'attention du gouvernement ottoman, qui importa son premier paquebot à vapeur depuis l'Angleterre en 1827. Ce fut le directeur des finances (*Darphâne-i Âmire Emîni*) Kazzaz Artin Harutyun Bezciyan, qui au nom de la Sublime Porte, acheta le premier navire à vapeur dans l'Empire ottoman, nommé *Swift* en moyennant une

⁷⁸ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 274.

⁷⁹ Nurcan BAL, « The change in the shipbuilding technology... », *op. cit.*, p. 487.

somme de 320 000 piastres⁸⁰. Il était question d'un ancien voilier construit en 1801 et transformé en paquebot à roues en 1822, jaugeant 200 tonnes⁸¹. Celui-ci arriva à Izmir en 1827, où il attendit pendant un moment avant d'arriver aux Dardanelles en 1828⁸², et il fit son entrée, peu de temps après dans la Corne d'Or. Portant désormais le nom *Sür'at* (Célérité) ce navire fut réservé à l'usage personnel du sultan et de son gouvernement.

C'est avec ce navire à vapeur que Mahmud II entreprit un voyage à Rhodes, à Smyrne et aux Dardanelles en 1827. En 1829, le gouvernement ottoman fit l'acquisition d'un deuxième paquebot à vapeur portant le nom *Fevziye*. Le sultan Mahmud II effectua un voyage d'Istanbul à Izmit à bord de cette frégate. Satisfait du résultat, il ordonna la construction de plusieurs autres navires à vapeur dans l'Empire ottoman dont les machines et les chaudières allaient être importées depuis l'Angleterre. Cependant, ces premiers navires à vapeur présentaient de nombreuses faiblesses. Leurs machines étaient encombrantes et fragiles et elles nécessitaient une consommation considérable de combustibles. Leur vitesse était limitée et les aubes placées sur ces navires réduisaient leur capacité de transport. Pour ces raisons, ils étaient peu commodes pour l'usage militaire. Néanmoins, ils étaient utiles pour remorquer les navires de la flotte ou ils servaient d'estafettes⁸³.

Cependant, ces premiers développements s'avérèrent insuffisants pour rétablir la puissance de la flotte impériale, dont une majeure partie avait été brûlée dans les combats contre les Grecs et leurs alliés européens au large de Navarin en 1827. Pour cela, le gouvernement ottoman fit construire de nouveaux navires dans les chantiers de Gemlik, Izmit, Sinop et Constantinople par des ouvriers albanais, grecs et slaves. Dès lors, durant les années qui suivirent le désastre de Navarin, l'activité des chantiers navals fut importante. Dans ce cadre, notamment sous l'assistance technique des ingénieurs américains et européens, de 1829 à 1840, onze vaisseaux, seize frégates, huit corvettes et onze bricks allaient être construits dans les chantiers ottomans⁸⁴.

⁸⁰ Salih SEZEN, Ahmet APAYDIN, (éd.), *İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Ulaşımına yön veren 140 olay, IETT, 140. Yıl*, Istanbul, 2012, p. 26.

⁸¹ Nurcan BAL, « The change in the shipbuilding technology in the Ottoman navy in the 19th century: The age of steam-powered ships » dans *Seapower, Technology and Trade...*, *op. cit.*, pp. 487-497.

⁸² Charles MAC FARLANE, *The Result of Journeys Made in 1847 and 1848 to examine into the date of that country*, vol. 1, London, 1850, p. 117.

⁸³ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 295.

⁸⁴ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 293.

3.2 La construction des premiers navires à vapeur dans les chantiers ottomans (1830-1852)

Dès les années 1830, l’Arsenal impérial ottoman importa des machines depuis l’Europe pour la construction des bateaux à vapeur dans les chantiers locaux⁸⁵. Cependant, on manquait au sein de l’Arsenal, d’ouvriers qualifiés, capables de les installer sur les navires et assurer leur maintien technique. À ce titre, il était nécessaire de faire appel à des ingénieurs, des contremaîtres et des personnels qualifiés en Europe. Dès lors, le gouvernement ottoman fit venir des ingénieurs anglais à Constantinople dans les années 1830 pour aider la modernisation de la construction navale. Ceux-ci s’installèrent notamment dans le quartier d’Hasköy, à deux pas de l’Arsenal impérial.

À leur tour, les ingénieurs américains contribuèrent également à la modernisation des chantiers navals de Constantinople. Dès le début des années 1830, un américain nommé Charles Ross dirigeait des chantiers à Aynalıkavak. À la même époque, un ingénieur américain Forster Rhodes était arrivé à Constantinople pour diriger la construction de nombreux navires.

Le fameux constructeur de navires de New York, Henry Eckford, quant à lui, vint à Istanbul en 1831 avec l’une de ses nouvelles corvettes, le *United-Stades* qu’il vendit par la suite à la marine ottomane. Celle-ci prit ainsi le nom de *Mesîr-i Ferâh*. Henry Eckford joua un rôle important dans la construction des premiers bateaux à vapeur dans les chantiers ottomans dans les années 1830. Dès lors, en 1837, le sultan Mahmud II lui confia la mission de la construction de nouveaux paquebots à vapeur. Le premier de ces navires, le *Mesîr-i Bahrî* (Lieu de la Mer) fut lancé à Aynalıkavak le 24 novembre 1837 et entra en service l’année suivante. Celui-ci fut suivi par le *Eser-i Hayr* (Travaux charitables) et *Tâhir-i Bahrî* (Pureté de la Mer) en service en 1840.

Il s’agissait des bâtiments en bois et à roues à aubes de 250 à 350 tonnes, utilisant des machines de 100 à 150 chevaux achetées en Angleterre. Vers la fin de l’année 1838, sous la direction de Kapudan Pacha Ahmet Fevzi, l’Arsenal impérial avait entrepris la construction

⁸⁵ Wolfgang MULLER, « 15-19. Yüzyılları arasında İstanbul’da İmalathane ve Fabrikalar », dans Ekmeleddin İHSANOĞLU (dir.), *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, Istanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1992, pp. 53-120, (p. 64).

de 15 vaisseaux de ligne, 15 frégates et trois bateaux à vapeur. Sur les vaisseaux de ligne, les 10 étaient déjà en service la même année⁸⁶.

Cependant, la dépendance de l'Empire ottoman vis-à-vis des ingénieurs étrangers augmentait les dépenses de l'Arsenal impérial. Il était ainsi nécessaire de former des mécaniciens et des ingénieurs locaux dans le domaine de la navigation à vapeur. À ce titre, une nouvelle école de la marine fut fondée à Heybeliada en 1834. Celle-ci prit sa forme finale en 1838, et commença ses activités la même année sous le nom de *Mekteb-i Fünûn-i Bahriye*. On y dispensait des cours de techniques maritimes modernes.

Par ailleurs, au début des années 1840, la Porte ottomane envoya ses jeunes diplômés ingénieurs à Londres et à Vienne pour être formés dans les usines des vapeurs et dans les fonderies européennes. Dans ce cadre, la Marine impériale envoya des étudiants notamment à Londres pour être formés dans l'école de la marine de Londres⁸⁷.

De leur côté, les industriels ottomans n'allaient pas tarder à faire l'usage de la technologie de la vapeur dans les usines qu'ils allaient établir notamment, autour de la capitale de l'Empire, dans la région de la mer de Marmara.

3.3 L'industrialisation de l'Empire ottoman pendant les années 1840

Durant les années 1841 et 1842, un certain nombre d'établissements industriels virent le jour notamment dans le secteur ouest de Constantinople. À ce titre, une usine de sidérurgie fut établie à Zeytinburnu pour construire des pièces de métal pour les machines. En outre, une usine de textile spécialisée dans les tissages et imprimés fut établie à Bakırköy. D'autres usines de textile furent ouvertes dans la région de Marmara en particulier à Izmit, Balıkesir et à Bursa.

Dès les années 1840, les industriels ottomans commencèrent à construire leurs propres machines à vapeur. À cet effet, une fonderie fut établie dans un atelier de construction des machines à vapeur à Beşiktaş en 1844⁸⁸. Ce furent notamment les industriels de textile qui firent construire leurs machines dans les ateliers locaux. Tel était le cas de deux entrepreneurs ottomans Hacı Halil Efendi et son associé Mustafa Efendi qui avait construit une machine pour la fabrication de la soie dans leur usine. Le gouvernement ottoman attribua à ces

⁸⁶ Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, « Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi » dans *Çağın Yakalayan Osmanlı...., op. cit.*, pp. 165-206.

⁸⁷ A.O., A.AMD., 33/4, 22 Muharrem 1268 (17 novembre 1851).

⁸⁸ Edward C. CLARK, « Osmanlı Sanayi Devrimi », dans Ekmeleddin İHSANOĞLU (dir.), *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1992, pp. 37-52, (pp. 40-43).

entrepreneurs des médailles d'honneur (*mecidiye nişanı*)⁸⁹. De cette manière, celui-ci espérait encourager d'autres entrepreneurs à faire construire leurs machines et outils dans les ateliers locaux, car l'importation des machines et du personnel technique de l'étranger exigeait des coûts importants, ce qui entravait le développement de l'industrie locale.

Cependant, contrairement à l'industrie de textile, les années 1840 ne furent pas fructueuses du point de vue de la construction des bateaux à vapeur dans l'Empire ottoman. Durant la période de 1842 à 1853, pour la Marine ottomane, la flotte impériale n'était plus une priorité. L'Arsenal impérial se contentait ainsi de remplacer au fur et à mesure les bâtiments les plus anciens, qui furent envoyés à la casse ou D'ailleurs, comme le précisait Daniel Panzac, en 1842, la flotte ottomane n'était composée que de voiliers, et cette caractéristique allait perdurer durant la décennie suivante⁹⁰.

Néanmoins, dès le milieu des années 1840, l'Arsenal impérial avait projeté la construction des paquebots à vapeur avec des machines importées depuis l'étranger pour le transport de ses marchandises et ses soldats⁹¹. Par ailleurs, les chantiers ottomans se contentaient d'assembler les coques construites sur place et d'installer des moteurs fabriqués en Grande-Bretagne. Dès lors à partir de cette date, la flotte impériale présentait un caractère hybride⁹².

Cependant, l'importation des machines à vapeur depuis l'Europe imposait des charges sur le gouvernement ottoman. En 1845, pour la construction d'un navire à vapeur l'Amirauté impériale avait dû mobiliser les revenus annuels des mines de charbon de Gümüşhâne de 1843-1844 pour acheter deux machines à vapeur chez des industriels européens⁹³.

Durant les années 1840, malgré les avancées dans le domaine de l'industrie, l'Amirauté ottomane ne réussit pas à remplacer les voiliers de la flotte impériale par des navires à vapeur. Néanmoins, cela n'empêcha pas l'essor des de la marine marchande à vapeur. Dès les années 1840, de nouvelles compagnies ottomanes établir leurs premières lignes régulières de cabotage dans les ports de l'Empire. Dans le cadre de ces lignes, celles-ci assurèrent les communications du gouvernement ottoman avec les provinces.

Ces nouvelles compagnies transformèrent l'économie locale dans les ports ottomans dans la mesure où les populations locales eurent désormais la possibilité de bénéficier des

⁸⁹ A.O., A.AMD., 14/50/2, 1265 (1849) : voir *infra* annexe IV, document n° 1.

⁹⁰ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 319.

⁹¹ A.O., A.MKT., 50/89, 6 Şevval 1262 (27 septembre 1846).

⁹² Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 319.

⁹³ A.O., C.BH., 51/2422, 22 Şevval 1261, (24 octobre 1845): voir *infra*, annexe IV, document n° 2.

services locaux de navigation à vapeur, qui étaient principalement réservés auparavant à l'usage du gouvernement ottoman.

3.4 La naissance des premières compagnies ottomanes de navigation à vapeur (1837-1843)

Comme nous venons de le montrer, à partir de la guerre d'indépendance de la Grèce, le gouvernement ottoman fit acquisition d'un certain nombre de paquebots à vapeur auprès des constructeurs européens. En outre, dès les années 1830, celui-ci fit construire de nouveaux paquebots dans les chantiers locaux. Cependant, en raison de leur nombre limité, ces navires étaient principalement destinés à l'usage du gouvernement ottoman pour ses communications avec les provinces. C'est la raison pour laquelle, les populations ottomanes devaient faire appel soit aux services des voiliers soit à ceux des compagnies étrangères de navigation à vapeur pour leurs communications postales par la voie maritime.

C'est à partir de la deuxième moitié des années 1830 que la compagnie du Trésor impérial (*Hazîne-i Hâssa Kumpanyası*) ou encore les paquebots de l'Arsenal impérial (*Tersâne-i Âmire Vapurları*), commencèrent à organiser leurs lignes régulières dans les ports de l'Empire ottoman. Dès l'année 1837, l'Arsenal impérial mit en place des services réguliers en commençant par les secteurs de la mer Marmara (Tekirdağ-Bandırma et Izmit-Gemlik) et de la mer Noire, en y affectant ses deux paquebots nommés *Eser-i Ticâret* et *Peyk-i Şevket*⁹⁴. Cependant, il était nécessaire d'élargir le champ de ces services vers la Méditerranée. Pour cela, il fallait attendre la création de la compagnie de Fevâid-i Osmaniye au début des années 1840.

Certains historiens précisent que cette dernière fut instituée pour la première fois en 1841 et exista jusqu'à l'année 1870⁹⁵, tandis que d'autres considèrent l'année 1843 comme date de sa création⁹⁶. En outre, une correspondance du Consul français à Smyrne avec le Ministère des Affaires étrangères à Paris nous informe que la compagnie de Fevâid-i Osmâniye fut constituée en 1843 par le concours financier de *vâlîde sultan* (la mer du sultan) et de quelques pachas. La direction de la compagnie fut confiée à Aghia Efendi. Ce premier directeur était complètement indépendant du point de vue de la gestion interne de la

⁹⁴ B. CAMCI, *op. cit.*, p. 141.

⁹⁵ Ahmet GÜLERYÜZ, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları, The Bosphorus Steamers of the Şirket-i Hayriye*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2006, p. 13.

⁹⁶ B. CAMCI, *op. cit.*, p. 46.

compagnie, et il ne devait rendre compte qu'au sultan pour des questions importantes, ce qui conférait un caractère privé à la compagnie⁹⁷.

La naissance de la Fevâid-i Osmâniye, allait être une révolution, car cette nouvelle compagnie allait permettre un élargissement notable des réseaux ottomans de navigation à vapeur vers la Méditerranée. Néanmoins, il est important de préciser que selon le consul de France de Smyrne en 1865, avant l'établissement de la compagnie, une autre, de très petite taille, nommée, «Zecca» exploitait une ligne entre Constantinople-Smyrne dès les années 1830. Cependant, celle-ci n'avait pas résisté à la concurrence des compagnies étrangères dans son secteur d'activité. Lorsqu'elle cessa ses activités elle avait légué la moitié de ses paquebots à la Fevâid-i Osmâniye et l'autre moitié à l'Amirauté ottomane⁹⁸.

La Fevâid-i Osmâniye, quant à elle, fut constituée avec 20 paquebots au total, parmi lesquels un ancien yacht de plaisance du sultan, l'*Izzeddin* fut affecté au service de la ligne entre Izmir et Istanbul. Les commandants de ces navires étaient des officiers étrangers, Dalmates pour la plupart. En 1843, le paquebot *Peyk-i Şevket* de la compagnie était commandé par un capitaine étranger F. Peracovitch. Il transportait des voyageurs, des marchandises et des correspondances entre la capitale ottomane et le port de Jaffa en touchant Gallipoli, Dardanelles, Smyrne, Rhodes, Chypre, Beyrouth et Saint Jean d'Acre⁹⁹.

De son côté, le paquebot ottoman *Yeni Dounia* mettait en liaison la capitale ottomane avec le port de Beyrouth ou encore *Ereğli* faisait des courses régulières entre la capitale et le port de Salonique¹⁰⁰. Par ailleurs, à côté des services de la Fevâid-i Osmâniye, «l'Administration des pyroscaphes ottomans à Constantinople» proposait ses services de transport de marchandises et de voyageurs entre Constantinople et Smyrne en passant par Gallipoli, Dardanelles et Mytilène¹⁰¹.

C'est ainsi que, dès les années 1840, les paquebots de la compagnie avaient compris un nombre important des ports de l'Empire ottoman. D'ailleurs, les paquebots faisaient désormais partie du quotidien des habitants des villes portuaires de l'Empire ottoman. Lorsque l'*Eser-i Cedîd* était arrivé dans le port d'Alexandrie en 1846 avec Hamid Bey, chambellan du sultan, ce paquebot était visité par une foule curieuse¹⁰².

⁹⁷ Archives du Ministère des Affaires étrangères (ci-après A.M.A.E.), La Courneuve, Correspondance commerciale, Smyrne, 1862-1866, lettre n^o. 69, du consul général de France à Smyrne pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Smyrne, le 29 mars 1865.

⁹⁸ *Ibidem*.

⁹⁹ Journal de Constantinople (ci-après, J.C), lundi 6 novembre 1843, 1^{re} année, n^o. 60, p. 4.

¹⁰⁰ *Ibid.*, dimanche 11 août 1844, 2^e année, n^o. 113, p. 4.

¹⁰¹ J.C., vendredi 16 janvier 1846, 4^e année, n^o. 217.

¹⁰² *Ibid.*, mardi 21 juillet 1846, 4^e année, n^o. 253, p. 1.

Par ailleurs, le gouvernement d'Égypte avait également ses propres paquebots à vapeur. Dès la fin des années 1829, le vice-roi d'Égypte, Mehmed Ali Pacha chercha à affirmer sa puissance maritime tout en prenant ses distances avec le Sultan ottoman. Afin de moderniser l'arsenal égyptien, il fit appel aux ingénieurs français. C'est ainsi que la flotte égyptienne se développa de façon spectaculaire entre 1829 et 1839¹⁰³. Dès les années 1840, on constate que des paquebots égyptiens parcouraient les ports de la Méditerranée occidentale. En 1846, on parlait dans le Journal de Constantinople, d'un paquebot égyptien, le *Nil*, qui partait à Marseille pour aller chercher Ibrahim Pacha, fils aîné du vice-roi¹⁰⁴.

Cependant, les compagnies locales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman devaient faire face à la concurrence étrangère. Par exemple, la Compagnie autrichienne Danube avait ouvert une guerre commerciale contre une compagnie ottomane en 1842 opérant dans le même secteur. C'est ainsi que la Porte ottomane avait interdit à ses officiers et fonctionnaires en octobre 1842, l'usage des services de la compagnie danubienne pour leurs voyages et pour leurs échanges, ce qui avait provoqué des tensions diplomatiques durant cette époque¹⁰⁵.

Malgré les efforts du gouvernement ottoman, les compagnies européennes de navigation à vapeur ne cessaient d'accroître leurs services de transport dans les ports de l'Empire ottoman. Ces services étaient cruciaux pour l'expansion politique et commerciale de leurs gouvernements dans le monde. Dès lors, les frontières douanières dans l'Empire constituaient des problèmes majeurs pour les puissances européennes comme l'Angleterre qui étaient en quête constante de ressources et de marchés pour alimenter leurs industries.

¹⁰³ Daniel PANZAC, *La marine ottomane...*, *op. cit.*, p. 301.

¹⁰⁴ J.C., mardi 26 mai 1846, 4^e année, n^o. 242, p. 2.

¹⁰⁵ Ronald E. COONS, *Steamships, statesmen, and bureaucrats, Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH, 1975, p. 111.

II. L'Empire ottoman dans le cadre des réseaux anglais de navigation à vapeur dans le monde

La révolution du charbon et de la vapeur commença en Angleterre, qui grâce à la richesse de ses ressources minières, devint une grande puissance maritime dans le monde dès le XVIII^e siècle. La navigation à vapeur allait devenir un instrument majeur de cette puissance dès les années 1830.

1. Les premières lignes anglaises de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman

Nous ignorons la date exacte du début de l'établissement des toutes premières lignes anglaises de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. Néanmoins, nous lisons dans quelques numéros du journal de Smyrne des années 1830 que les paquebots anglais transportaient régulièrement de correspondances, de marchandises et de voyageurs dans les ports ottomans dès cette époque, à côté des services des paquebots grecs, russes, autrichiens ou français. Dès lors, on pouvait parler de l'existence d'un véritable marché de la navigation à vapeur dans l'Empire, caractérisé par la présence d'un nombre important de compagnies étrangères de navigation à vapeur.

À l'intérieur de ce marché, les paquebots anglais avaient établi des lignes régulières entre les ports d'Istanbul et de Trabzon¹⁰⁶. L'intérêt du port de Trabzon pour le commerce britannique était majeur, car celui-ci constituait un point de passage important vers l'Arménie, Perse et l'Afghanistan. Par le biais de ce port, les commerçants britanniques pouvaient faire transiter le commerce de la soie de Perse ou leurs produits finis vers l'Arménie, le Caucase et la Perse sans être obligés de prendre l'ancienne route caravanière de Smyrne, qui était contraignante pour ce qui était du temps et du prix des voyages.

En ce qui concerne la mer Égée, le paquebot anglais *Crescent* partait d'Izmir pour Istanbul chaque samedi et le retour était programmé pour chaque mercredi au soir. Ce bâtiment touchait à Mytilène, Mykonos, Cap-Baba (Baba Burnu), Dardanelles et Gallipoli, pour y débarquer des passagers, des marchandises et des lettres¹⁰⁷. De plus, le capitaine

¹⁰⁶ Charles ISSAWI, « The Tabriz-Trabzon trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route », *International Journal of the Middle East Studies*, vol. 1, n^o. 1 (Jan. 1970), Cambridge University Press, pp. 18-27

¹⁰⁷ *Journal de Smyrne*, samedi 7 novembre 1835, n^o. 194, p. 4.

anglais B. W. Ford du paquebot *Levant* avait pris des arrangements avec le gouvernement grec pour mettre en place un service régulier entre Athènes, Istanbul et Izmir, en desservant à l'aller et au retour, à Syra, Tino, Chio, Çeşme, Dardanelles et Gallipoli. Il devait partir d'Izmir à Athènes et à Istanbul tous les 15 jours. Ce navire à vapeur était chargé de transporter des lettres en complément de ses services de transport de passagers et de marchandises¹⁰⁸. C'est ainsi qu'il transportait les correspondances du gouvernement ottoman ainsi que des journaux européens vers l'Empire ottoman¹⁰⁹.

En effet, dès 1834, la Grèce avait déjà établi une compagnie de navigation à vapeur connue sous le nom de « Paquebots de la Grèce ». Il s'agissait d'une entreprise royale de Nauplie qui transportait régulièrement des correspondances, des marchandises et des passagers entre Nauplie et Izmir. D'après ce que nous apprenons de la publicité de la compagnie publiée dans le journal de Smyrne en 1834, l'entreprise grecque avait également mis au service de leurs lignes, un brick parfaitement aménagé pour loger et nourrir ses passagers à bord¹¹⁰.

De la même façon, en 1835, les journaux d'Europe annonçaient l'ouverture d'une ligne de bateaux à vapeur toscans entre Livourne et le Levant¹¹¹. D'ailleurs à l'époque, il y avait déjà des lignes régulières au moyen des bricks entre Gênes, Livourne et Smyrne.

Quant aux services réguliers anglais en Méditerranée orientale, le *Levant* avait également établi un service régulier desservant les côtes de la Syrie et de l'Égypte¹¹². En effet, l'Égypte avait une importance particulière pour l'Angleterre, dans la mesure où cette province offrait une route maritime avantageuse aux Anglais pour leurs communications avec l'Inde et l'Extrême-Orient. Dès les années 1830, les Anglais allaient établir des lignes régulières entre Suez et Bombay.

2. L'Empire ottoman : un tremplin pour l'expansion coloniale de l'Angleterre vers l'Inde et l'Extrême-Orient

Dès l'établissement de leur Compagnie des Indes au XVII^e, les Anglais se mirent à la recherche des routes maritimes avantageuses pour communiquer avec l'Inde et la Chine, qui représentaient de grands enjeux pour leur développement commercial. Néanmoins, pour

¹⁰⁸ *Ibid.*, samedi, 24 octobre 1835, n° 188, p. 3.

¹⁰⁹ *Ibid.*, samedi, 24 juillet 1835, n° 175, p. 3.

¹¹⁰ *Ibid.*, dimanche 26 janvier 1834, n° 100, p. 4.

¹¹¹ *Ibid.*, samedi, 27 juin 1835, n° 171, p. 3.

¹¹² *Ibid.*, samedi, 24 octobre 1835, n° 188, p. 3.

parvenir à ces contrées, jusqu'au XIX^e siècle, les voiliers anglais durent contourner le continent africain.

2.1 Les routes maritimes de l'Angleterre vers l'Inde et l'Extrême-Orient

Les Anglais commencèrent à coloniser l'Inde dès le début du XVII^e siècle. En ce sens, la Compagnie anglaise des Indes orientales leur permit d'ouvrir des comptoirs de commerce à Madras, Bombay et Calcutta. Cette dernière fit notamment le commerce de produits indiens tels que les épices, de la soie ou des cotonnades.

Au XVIII^e siècle, la guerre de Sept Ans (1756-1763) fut un moment décisif en ce qui concerne la domination coloniale de l'Angleterre dans les mers et les océans du monde. Suite à sa victoire dans cette guerre, celle-ci établit sa suprématie en Amérique du Nord et en Inde. Lorsque la demande de l'industrie anglaise de textile en tissus augmenta avec la révolution industrielle, les Anglais cherchèrent à renforcer leurs activités commerciales en Inde. À cet effet, ils menèrent une politique d'expansion coloniale. De la même manière, la Chine représentait un grand intérêt commercial pour l'Angleterre puisque les commerçants anglais y faisaient du commerce d'opium, du thé et de la soie depuis le XVII^e siècle.

L'expansion coloniale de l'Angleterre en Inde dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle se fit au détriment des Français. L'Assemblée nationale française décréta la suspension du monopole de la Compagnie française des Indes orientales dans le cap de la Bonne-Espérance en 1790. C'est ainsi que le gouvernement français refusa de donner à la Compagnie des Indes les moyens financiers dont celle-ci avait besoin. Dès lors, le Cap fut ouvert à la concurrence privée. La compagnie française des Indes orientales fut liquidée en 1795. Il en fut de même pour les compagnies hollandaise (1825) et danoise (1844), qui se déclarèrent en état de liquidation durant la première moitié du XIX^e siècle¹¹³.

De leur côté, les Anglais organisèrent la conquête de l'Inde durant la période suivant la guerre d'indépendance des États-Unis (1775-1783). Cette conquête passait d'abord par une domination commerciale. C'est ainsi qu'un certain nombre de compagnies anglaises de la marine marchande s'établirent en Inde au tournant du XVIII^e siècle.

Cependant, la route maritime de l'Angleterre vers l'Inde qui passait par le cap de Bonne-Espérance était longue, ce qui augmentait les coûts des transports, ainsi que les aléas lors de longs trajets, tels que les accidents, les sinistres ou la perte de marchandises. La

¹¹³ Philippe HAUDRÈRE, *Les Compagnies des Indes Orientales, Trois siècles de rencontre entre les Orientaux et les Occidentaux*, Paris, Éditions Desjonquères, 2006, pp. 217-218.

Méditerranée, et en particulier la voie de l'Égypte, pouvaient ainsi permettre à l'Angleterre une expansion coloniale rapide. Dès lors il fallait emprunter la voie qui passait par la Méditerranée.

Sur ce dernier point, la conquête du Gibraltar en 1713 avait permis aux Anglais un accès privilégié vers la Méditerranée. Dès cette époque, la Méditerranée et particulier l'Égypte commença à jouer un rôle important pour les communications de l'Angleterre avec l'Inde. C'est d'ailleurs pour priver l'Angleterre de cette voie avantageuse que Bonaparte entreprit sa campagne d'Égypte 1797. Cependant, les armées françaises échouèrent face à l'alliance entre l'Empire ottoman, l'Angleterre et la Russie¹¹⁴. Cet échec profita notamment aux Anglais qui établirent non seulement leur domination sur des routes maritimes stratégiques en la Méditerranée, mais ils s'emparèrent également du Cap, du Ceylan et de l'île de France¹¹⁵.

En particulier, l'annexion de l'île Malte en 1815 permit aux bricks anglais un point d'escale vital sur leur route vers l'Égypte. Cependant, pour voir les Anglais établir leurs premières lignes de navigation à vapeur vers l'Inde notamment via le port de Suez, il fallait attendre les années 1830.

2.2 Les premières lignes anglaises de navigation à vapeur entre Suez et Bombay

Le gouvernement anglais chargea un fonctionnaire anglais Sir John Bowring pour négocier l'utilisation la route de l'Égypte en ce qui concerne ses communications avec l'Inde avec le vice-roi égyptien Mehmed Ali Pacha¹¹⁶. Dans le cadre de cette mission, le lieutenant Thomas Fletcher Waghorn fit ses premiers essais de navigation à vapeur en mer Rouge entre 1834 et 1835 avec un navire à vapeur qui lui fut légué à cet effet par le gouvernement anglais. C'est avec ce bâtiment que le gouvernement anglais établit une nouvelle ligne régulière pour le transport de marchandises, de voyageurs et des correspondances entre Suez et Bombay, dont l'exploitation fut confiée à la compagnie anglaise East India. Les voyages de cette ligne furent d'abord prévus pour tous les deux mois, puis ils se firent mensuellement.

¹¹⁴ William MILLER, *The Ottoman Empire, 1801-1913*, Cambridge, Cambridge Historical Series, University Press, 1913, p. 31.

¹¹⁵ Albert MALET et Jules ISAAC, *Révolution, Empire et première moitié du XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1929, p. 410.

¹¹⁶ G. F. BARTLE, « Bowring and the near Eastern Crisis of 1838-1840 », *The English Historical Review*, vol. 79, n° 313 (Oct., 1964), p. 763.

Afin de connecter le port de Suez à l'Angleterre de façon régulière, l'Amirauté anglaise étendit son ancienne ligne de Malte jusqu'à Alexandrie en 1835. Dans le cadre de ce service, les malles anglaises originaires de Bombay, arrivant dans le port de Suez, transitaient l'Égypte jusqu'à Alexandrie soit à bord de barques sur le Nil soit au moyen des caravanes. Elles étaient ensuite embarquées à bord des navires de la Marine anglaise qui les transportaient jusqu'au Gibraltar en faisant escale à Malte. C'est enfin les paquebots de la compagnie Peninsular & Oriental qui les reprenaient pour les transporter jusqu'en Angleterre. Ces transports étaient longs. Ils exigeaient des transbordements successifs, ce qui entravait de manière considérable la fluidité des communications de l'Angleterre avec l'Inde.

Afin d'éviter de tels inconvénients, le gouvernement français proposa au gouvernement anglais d'utiliser le port de Marseille pour ses communications avec l'Inde¹¹⁷. C'est ainsi que les navires anglais ne seraient plus obligés de traverser le détroit de Gibraltar pour parvenir à Alexandrie. Bien que les Anglais utilisèrent cette voie de manière occasionnelle, le gouvernement anglais qui décida d'établir lui-même ligne directe entre l'Angleterre (Londres, Southampton) et Alexandrie, dont il confia l'exploitation à la Peninsular & Oriental. En contrepartie d'une subvention annuelle, cette dernière fut également chargée par le gouvernement anglais d'établir une nouvelle ligne régulière entre Suez à Bombay, en parallèle à celle de la Compagnie anglaise des Indes opérant dans le même secteur¹¹⁸.

C'est plus précisément en 1842 que la Peninsular & Oriental inaugura ses services réguliers de transport de marchandises, de voyageurs et de correspondances entre Londres, Southampton et Bombay via Suez. Cependant, dans le cadre de cette ligne les paquebots anglais devaient parcourir de longues distances, ce qui posait le problème du ravitaillement en charbon, notamment dans les ports où il n'y avait pas de ressources minières. Les Anglais trouvèrent la solution à ce problème en accompagnant leurs paquebots de l'Inde et de l'Extrême-Orient par une flotte des voiliers charbonniers. Néanmoins, malgré ces efforts, la correspondance des Indes était transportée avec beaucoup de retard, notamment en raison des problèmes liés au transit d'Égypte.

¹¹⁷ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, tome 26, 1849-1865, *rapport sur le commerce de Suez en 1868, annexé à la lettre n° 34, du Vice-consulat de France à Suez pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 7 octobre 1861.*

¹¹⁸ J.C., lundi 6 novembre 1843, 1^{re} année, n° 60, p. 2.

2.3 La question du transit entre Alexandrie et Suez

Les correspondances, les marchandises et les voyageurs anglais à destination de l'Inde arrivant dans le port d'Alexandrie, devaient traverser l'Égypte avant de parvenir à Suez. Dans l'objectif d'améliorer ce transit, dès le commencement de la ligne entre Suez et Bombay vers le milieu des années 1830, le lieutenant Thomas Fletcher Waghorn avait fait installer huit campements en bois, notamment pour le stationnement des caravanes chargées du transport des malles entre Le Caire et Suez. En ce sens, de notables améliorations furent introduites dans les années 1840 : les stations entre Le Caire et Suez doublèrent et les hôtels furent établis dans le désert pour la commodité des voyageurs.

Le parcours entre ces deux positions était de 132 kilomètres et s'effectuait en 16 heures. Les marchandises parvenaient à leur port d'embarquement le plus souvent par des caravanes. Les voyageurs quant à eux étaient transportés dans des voitures à deux roues, attachées de 4 chevaux, recevant six personnes¹¹⁹. À cela on ajoutait, le service des barques sur le Nil proposé par le gouvernement égyptien.

Par ailleurs, en 1842, la compagnie anglaise Peninsular & Oriental mit en place un service navette de remorqueurs à vapeur sur le canal Mahmoudieh jusqu'à Atfeh, où le canal rejoignait le Nil. Avant la mise en place de ce service, les correspondances, les marchandises et les voyageurs étaient difficilement transportés par des barques locales tirées par des chevaux¹²⁰.

Les Anglais envisagèrent dès l'année 1844, la mise en place d'un service de paquebot à vapeur sur le Nil à une plus grande échelle. À cet effet, le gouvernement anglais sollicita la garanti vice-roi Mehmed Ali, en contrepartie de 5 000 sterling par an¹²¹. Cependant, le vice-roi égyptien, ne voulant pas perdre son monopole du transit sur le Nil, refusa ce projet¹²².

Par ailleurs, pour améliorer le transit d'Égypte, en 1845, les Anglais soumièrent au gouvernement égyptien un projet de chemin de fer entre Le Caire et Suez¹²³. Pour voir cette entreprise se réaliser, il fallait attendre l'année 1857.

Si le gouvernement anglais accordait tant d'importance au transit entre Alexandrie et Suez c'est parce que la Peninsular & Oriental élargissait ses réseaux en Inde et en Extrême-

¹¹⁹ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, tome 26, 1849-1865, lettre n°. 15, du Vice-consulat de France à Suez pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 29 août 1862.

¹²⁰ Sarga MOUSSA, *Le Voyage en Égypte*, Paris, Robert Laffont, 2004, p. 864.

¹²¹ J.C., dimanche 6 octobre 1844, 2^e année, n°. 126, p. 1.

¹²² J.C., mardi 26 novembre 1844, 2^e année, n°. 136, p. 1.

¹²³ J.C., jeudi 6 février 1845, 3^e année, n°. 150, p. 1.

Orient en parvenant peu à peu à desservir toutes les lignes entre l'Europe, l'Inde, la Chine et l'Australie.

2.4 L'expansion des réseaux de la compagnie Peninsular & Oriental vers l'Extrême-Orient

Durant les années 1840, les réseaux de la Peninsular & Oriental en Inde et en Extrême-Orient connurent une expansion rapide. Impressionnés par des avantages que le commerce de Bombay retirait de l'établissement des services réguliers avec l'Angleterre, les négociants de Calcutta demandèrent la création d'une ligne directe entre leur port et Suez. La Peninsular & Oriental se chargea de ce service en expédiant à Calcutta, dès 1842, l'*Hindoustan*, qui était un paquebot de la force de 450 chevaux et de la capacité de 1 800 tonneaux construit à Liverpool. Le départ de ce navire aux proportions colossales fut considéré pour l'époque comme un grand événement en Angleterre. Puis la Compagnie établit une autre ligne entre Ceylan, Penang, Singapour et la Chine.

Les intérêts de la Compagnie anglaise des Indes en Chine étaient anciens. Les Anglais y faisaient du commerce d'opium et de thé depuis des siècles. Néanmoins, dans les années 1830, le commerce britannique en Chine se heurta aux interdictions douanières imposées par le gouvernement chinois. Dès l'année 1834, le gouvernement britannique augmenta sa pression diplomatique sur ce dernier en vue de faire enlever les barrières douanières qui menaçaient opérations commerciales en Chine. À cet effet, en 1834, secrétaire aux Affaires étrangères, Henry John Palmerston envoya un agent de son ministère à Canton pour obtenir du gouvernement chinois certains avantages dans le port de cette région et rétablir des relations commerciales avec la Chine sur des bases contractuelles.

L'Angleterre voyait en Chine un débouché important pour ses exportations en produits industriels. De plus, pour supporter les coûts de leur commerce du thé, les Anglais vendaient de l'opium indien dans les marchés chinois à bas prix. Cependant, en 1837, les Chinois brûlèrent les bateaux anglais utilisés pour le commerce d'opium et ils confisquèrent totalement l'opium anglais en 1839¹²⁴.

C'est en réponse à cette menace que le cabinet de Londres décida une intervention militaire en Chine durant l'année 1839. À travers cette intervention celui-ci espérait surtout assurer la sécurité du commerce britannique dans les ports chinois, tout en y écartant les

¹²⁴ Glenn MELANCON, « Honour in Opium? The British Declaration of War on China, 1839-1840 », *The International History Review*, vol. 21, n°. 4 (Dec. 1999), p. 838.

prohibitions locales sur les exportations de l'opium. Les combats entre les Anglais et les Chinois durèrent jusqu'à la signature du traité de Nankin le 29 août 1842. Grâce à sa victoire face au gouvernement chinois, le gouvernement anglais annexa Hong-Kong et obtint des privilèges commerciaux importants en Chine. À partir de cette date, les réseaux de navigation à vapeur de l'Angleterre en Inde et en Extrême-Orient connurent un essor.

En 1844, l'Angleterre établit des lignes régulières de navigation à vapeur entre Bombay, Ceylan, Calcutta ; Hong, Kong, Singapour ; Singapour, Batavia¹²⁵. Toutes ses lignes eurent comme conséquence l'accélération des communications entre l'Angleterre, l'Inde et l'Extrême-Orient.

Par ailleurs, vers la fin des années 1840 les administrateurs de la Peninsular & Oriental furent sollicités par les négociants d'Australie pour la création d'une ligne régulière entre la colonie et la métropole. Encouragés par leurs succès précédents et dans le but de donner plus d'extension à leur compagnie, les administrateurs de la compagnie anglaise conçurent ainsi un projet en 1847-1848 pour l'établissement d'une ligne régulière de navigation à vapeur entre l'Angleterre et l'Australie. Pour la création de cette ligne, la compagnie Peninsular & Oriental demanda à son gouvernement une subvention de 60 000 livres. Cependant, ce coût fut jugé très onéreux et le projet fut refusé. Il fallut attendre 1852 pour voir la Compagnie anglaise établir cette ligne¹²⁶.

En effet, les communications du gouvernement anglais avec l'Inde et l'Extrême-Orient passaient via l'Empire ottoman. Dès lors, afin de réussir leur expansion coloniale dans ces régions les Anglais devaient écarter avant tout les obstacles douaniers dans les ports ottomans. C'est dans cet objectif que le 16 août 1838, le gouvernement anglais fut amené à conclure un traité de libre-échange avec la Sublime Porte.

3. L'impérialisme anglais de libre-échange : vers une abolition des obstacles douaniers dans l'Empire ottoman (1838)

Dans le cadre de l'expansion de ses réseaux de navigation à vapeur dans le monde, l'Angleterre cherchait à abolir les obstacles réglementaires nationaux pour favoriser ses circulations commerciales. Dans cette perspective, durant la période entre 1820 et 1840, le

¹²⁵ Yrjö KAUKIAINEN, « Shrinking the world: Improvements in the speed of information transformation, c.1820-1870 », dans *European Review of Economic History*, vol. 5, n°. 1 (April 2001), Oxford University Press, pp. 1-28, (p. 15).

¹²⁶ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, Tome 26, 1849-1865, lettre n°. 14, du Vice-consulat de France à Suez pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 27 août 1862.

gouvernement anglais conclut une série de traités de libre-échange avec l'Empire ottoman, les pays de l'Amérique latine, ainsi qu'avec la Chine¹²⁷. Cependant, durant cette période le libéralisme anglais se heurta à des blocus français en Mexique, en Argentine et en Chine¹²⁸.

Les ports de l'Amérique du Sud représentaient de grands intérêts commerciaux pour l'Angleterre. La compagnie anglaise, « Pacific Steamship Company » avait envisagé d'établir ses premières lignes de navigation à vapeur vers ces ports dès l'année 1833. Ces derniers étaient presque entièrement entre les mains des capitalistes américains et européens. Les Américains, les Anglais, les Allemands, les Danois et les Français y détenaient les entreprises minières et s'occupaient presque de tout le commerce du pays¹²⁹.

Cependant, pour voir les États-Unis et l'Angleterre établir des lignes régulières de navigation à vapeur dans l'océan Pacifique, il fallait attendre le début des années 1840. Dès cette époque, les Américains établirent une ligne régulière entre New York et Chagres, et une autre entre Panama et Californie¹³⁰. En outre, dès l'année 1840, la compagnie anglaise « Royal Mail Packet Company » établit sa première ligne postale entre Southampton et Saint-Thomas au moyen de la navigation à vapeur. Dans le cadre de cette ligne, les paquebots anglais desservaient les grands ports des Antilles et de la côte Ferme ainsi que Chagres, sur la rive caraïbe de l'isthme de Panama. En 1841, une autre compagnie anglaise, « Pacific Steamship Company » établit une ligne régulière transocéanique entre Panama et Valparaiso¹³¹.

En effet, toute cette expansion était le résultat d'un décollage industriel en Europe occidentale et aux États-Unis. En particulier, l'industrie anglaise avait besoin des matières premières pour alimenter sa production nationale et elle devait faire couler ses produits finis vers les marchés mondiaux. Les exportations britanniques en coton vers la Chine, les Indes orientales, les Philippines et l'île Maurice avaient connu une expansion sans précédent notamment à partir de l'année 1820¹³².

Afin de soutenir son expansion industrielle et coloniale, le gouvernement anglais était constamment en quête de faire supprimer les frontières nationales dans le monde devant ses

¹²⁷ Şevket PAMUK, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, Yurt Yayınları, 1984, p. 19.

¹²⁸ Glenn MELANCON, *op. cit.*, p. 862.

¹²⁹ M. BARBANCE, « L'établissement de la navigation à vapeur dans les eaux et sur la route du Chili. Premières conséquences économiques », dans Michel MOLLAT (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, P.U.F., 1970, p. 136.

¹³⁰ Yrjö KAUKIAINEN, *op. cit.*, p. 15.

¹³¹ M. BARBANCE, *op. cit.*, p. 142.

¹³² H. R. C. WRIGHT, « The Anglo-Dutch dispute in the east », *The Economic History Review*, New Series, vol. 3, n^o. 2 (1950), p. 239.

opérations commerciales transnationales. De son côté, l'Empire ottoman était non seulement un grand fournisseur de matières premières pour l'industrie anglaise, et un client important des produits finis de celle-ci. En outre, les ports ottomans constituaient des tremplins pour l'Angleterre vers l'Inde et l'Extrême-Orient.

Cependant, en 1826 le sultan Mahmud II avait renforcé les monopoles de l'Empire ottoman dans le cadre d'un système fiscal connu sous le nom de «*yed-i vâhid*». Selon ce dernier, le gouvernement ottoman détenait le monopole absolu sur les exportations sur son territoire, en ce qui concerne notamment, le commerce d'opium. Or, ces monopoles posaient de problèmes pour les puissances industrielles de l'Europe occidentale dont les activités commerciales s'étaient accélérées et multipliées avec l'essor de la navigation à vapeur. À ce titre, lorsque l'Angleterre et la France établirent leurs premières lignes dans les ports ottomans, elles remirent en cause les réglementations douanières locales dans ces ports.

L'Angleterre profita de la faiblesse de l'Empire ottoman lors de la crise égyptienne en 1838, pour obtenir de la Porte ottomane des concessions commerciales importantes dans le cadre du traité de Baltalimanı du 16 août 1838¹³³. De même, celle-ci signa un autre traité identique avec la France le 25 novembre 1838. À l'issue de ces traités, la Porte ottomane s'engagea à renoncer au système de *yed-i vâhid*, à l'exception de quelques produits comme le tabac ou le sel et imposa un droit primitif et unique de 3 %¹³⁴ à l'égard des importations et exportations anglaises et françaises avec les ports ottomans.

Toutefois ce taux primitif variait selon les lieux des opérations commerciales. Par exemple, pour ce qui était des importations, si les commerçants anglais ou français vendaient leurs produits directement dans les ports de l'Empire ottoman, ils devaient acquitter des droits de 3 %. Mais s'ils souhaitaient vendre leurs produits à l'intérieur des terres, ils devaient payer un droit supplémentaire de 2 %. Suivant les traités de 1838, la Porte ottomane conclut d'autres traités avec la Sardaigne, Hollande, Belgique, Prusse, Suède, Danemark, Toscane, Hambourg, Portugal, Russie, Sicile et le Brésil¹³⁵.

En effet, les traités de 1838 eurent un impact négatif sur l'industrie locale dans l'Empire ottoman, puisque, pendant que les commerçants étrangers pouvaient facilement écouler leurs produits finis vers les ports ottomans avec un droit unique de 3 %, les

¹³³ A., A., ILIASU, « The Cobden-Chevalier Commercial Treaty of 1860 », *The Historical Journal*, vol. 14, n°. 1 (Mar., 1971), p. 69.

¹³⁴ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance politique, Constantinople, 1838, *Article 5 de la Convention formant appendice aux capitulations garanties à la France par la Porte ottomane, et amendant ou modifiant dans l'intérêt du commerce et de la navigation des deux pays, certaines stipulations qui étaient contenues dans les capitulations, novembre 1838.*

¹³⁵ Necdet KURDAKUL, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Istanbul, Döler Neşriyat, 1981, pp. 26-32.

commerçants locaux devaient acquitter des droits élevés pour leurs opérations sur le territoire ottoman¹³⁶.

Par ailleurs, par un traité du 30 avril 1846, le gouvernement ottoman reconnut des libertés commerciales importantes à la Russie, qui eut droit au même traitement que les commerçants les plus privilégiés dans l'Empire ottoman¹³⁷. En contrepartie de ces privilèges, le gouvernement russe reconnaissait les monopoles du gouvernement ottoman en ce qui concerne certaines opérations commerciales des étrangers sur son territoire. À ce titre, selon l'article 11 dudit traité, la Russie les droits régaliens de la Porte ottomane en matière fiscale, en ce qui concerne la pêche et la vente de poisson, la vente de sangsues, du sel, du tabac, du vin ainsi que de liqueurs forts¹³⁸.

L'Empire ottoman avait une importance majeure pour la Russie, puisque celui-ci était positionné sur les routes maritimes stratégiques entre la mer Noire et la Méditerranée. La Russie allait établir ses premières lignes de navigation à vapeur dans les ports ottomans dès l'année 1833.

¹³⁶ J.C., dimanche 19 janvier 1851, 6^e année, n^o. 281.

¹³⁷ J.C., mardi 4 février 1851, 6^e année, n^o. 284.

¹³⁸ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Constantinople, 1845-1847, tome 91, *lettre non datée signée P. Durand, David Glavani, Jacques Alleon, Crespin et Casimir Bœuf secrétaire de la Commission, pour M. le Baron de Bourqueney, ambassadeur de France à Constantinople.*

III. La libre circulation des navires russes dans les détroits ottomans et le commencement des lignes de navigation à vapeur entre Odessa et Istanbul

Nous ne disposons que très peu d'informations sur les premières lignes de navigation à vapeur de la Russie dans l'Empire ottoman avant l'établissement de la Société russe de navigation à vapeur en 1857, que nous allons étudier dans notre deuxième partie. Dans le cadre du présent chapitre, nous essayerons néanmoins de présenter les toutes premières lignes russes dans l'Empire malgré la rareté des sources sur le sujet. Mais avant de ce faire, dans la mesure où l'Empire ottoman constituait une menace pour l'expansion maritime de la Russie en mer Noire et en Méditerranée, il est nécessaire selon nous de montrer comment la Russie chercha à éliminer celle-ci à partir de la fin du XVII^e siècle.

1. L'Empire ottoman : un obstacle pour l'expansion russe en mer Noire et Méditerranée

1.1 La Russie et les détroits ottomans (1699-1782)

Les Russes commencèrent à défier la suprématie ottomane en mer Noire à partir de la fin du XVII^e siècle. Mais, c'est en particulier la guerre russo-ottomane de 1770-1774 qui déclencha le début d'une véritable expansion russe en mer Noire et en Méditerranée. Dans le cadre du traité de Küçük Kaynarca du 21 juillet 1774 qu'elle conclut avec la Porte ottomane à la fin de cette guerre, la Russie imposa son protectorat sur les chrétiens d'Orient, et obtint le droit de la libre navigation pour ses navires marchands dans les mers et les ports de l'Empire ottoman. C'est ainsi que la Russie obtint pour la première fois, le droit d'utiliser une route maritime directe et libre vers la Méditerranée à travers les détroits ottomans¹³⁹.

Mise à part une petite réserve prévue par une « Convention explicative » signée à Aynalıkavak, le 21 mars 1779, apportant quelques restrictions aux tonnages des navires, la Russie pouvait désormais franchir librement les détroits turcs et bénéficier de certains

¹³⁹ E. Saoul NORMAN, *Russia and the Mediterranean 1797-1807*, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1970, p. 8.

privilèges découlant du régime des capitulations reconnues auparavant à l'Angleterre et la France.

Grâce au traité de Küçük Kaynarca, la Russie acquit en outre, un bout de territoire sur les côtes de la mer Noire, entre les embouchures de Dniepr et Bug. De même, comme conséquence de ce traité la Russie annexa à son territoire des positions maritimes stratégiques, à savoir Azov, Yeni-Kale et Kertch. En contrepartie de ces annexions, l'Empire ottoman préserva les Principautés danubiennes, les îles de l'archipel en mer Égée, et les provinces de la Géorgie et Mingrélie. De plus, le Khanat de Crimée fut retiré de la suzeraineté ottomane et déclaré indépendant.

C'est plus précisément en 1784 que l'Empire russe annexa le Khanat de Crimée à ses possessions. De son côté, dans le cadre d'un traité du 8 janvier 1784, la Porte ottomane s'engagea à assurer la protection et la sécurité des opérations postales de la Russie dans l'Empire. Les conquêtes russes au détriment de l'Empire ottoman inquiétèrent l'Empire austro-hongrois et le Royaume-Uni¹⁴⁰, qui obligèrent la Russie à signer la paix de Jassy avec le gouvernement ottoman le 9 janvier 1792.

Néanmoins, la Russie profita de la campagne d'Égypte de Bonaparte (1798-1801), pour faire passer ses navires militaires à travers les détroits ottomans pour la première fois, sous prétexte d'apporter son soutien militaire aux armées ottomanes en Égypte. La Porte ottomane chercha par la suite, à refermer les détroits aux navires militaires de la Russie, mais cette tentative échoua en raison de la guerre russo-turque de 1807. Plus tard, le contexte de la guerre d'indépendance grecque (1821-1829) allait permettre à la Russie d'élargir ses privilèges en ce qui concerne la libre circulation de ses navires dans les détroits et les ports de l'Empire ottoman.

1.2 La consolidation des privilèges russes dans l'Empire ottoman à l'occasion de la guerre d'indépendance grecque (1821-1829)

Les Grecs de l'Empire ottoman profitèrent des libertés reconnues au pavillon russe dans le cadre du traité de Küçük Kaynarca (1774) pour s'enrichir, en naviguant et faisant commerce sous ce pavillon. Cette liberté de circulation fut l'un des facteurs qui accélérèrent leur processus d'indépendance. Dès le début des années 1820, les Grecs commencèrent à défier sérieusement le joug ottoman. Après de longs combats, avec l'aide des puissances

¹⁴⁰ Édouard DRIAULT, *La question d'Orient, Depuis ses origines jusqu'à nos jours*, Paris, Félix Alcan Éditeur, 1898, p. 60.

européennes comme la France ou l'Angleterre, et en particulier celle de la Russie, un nouvel État grec est né en Méditerranée à l'issue du traité d'Andrinople du 14 septembre 1829 signé entre l'Empire et la Russie. Ce traité mettait fin aux hostilités qui duraient entre les deux puissances depuis l'année 1828.

De même, grâce au traité d'Andrinople, la Russie imposa sa domination en Géorgie et dans le Caucase, et par conséquent, dans la partie orientale de la mer Noire. En outre, le gouvernement ottoman confirma le droit de la libre navigation des navires non militaires de la Russie dans les ports de l'Empire en mer Noire et sur le Danube. Du point de vue territorial, les principautés de la Serbie, de la Moldavie et de la Valachie furent reconnues comme indépendantes avec des hospodars à vie et sous la suzeraineté nominale de l'Empire ottoman. Par ailleurs, en vertu de l'article 7 dudit traité, les commerçants russes et grecs sur le territoire ottoman furent soumis à leurs propres juridictions nationales¹⁴¹.

Le traité d'Andrinople de 1829 fut confirmé ultérieurement par le protocole de Londres du 2 février 1830 et par la Convention de Londres du 7 mai 1832. Tous ces traités confirmaient ainsi non seulement l'indépendance de la Grèce, mais aussi les privilèges des navires russes en ce qui concerne la liberté de circulation dans les ports de l'Empire ottoman.

1.3 L'élargissement du domaine des privilèges sur la libre circulation aux navires des puissances européennes (1830)

Suivant le traité d'Andrinople de 1829, d'autres puissances européennes cherchèrent à obtenir de la Porte des avantages commerciaux dans l'Empire ottoman. C'est ainsi qu'en 1830, la Porte ottomane résilia les actes synallagmatiques, qui n'admettaient à la navigation en mer Noire, que sous certaines restrictions importantes, les pavillons d'Espagne, de Suède, de Naples et du Danemark. C'est ainsi que ces quatre puissances se trouvèrent affranchies du droit de péage et dégagées des formalités qui retardaient l'expédition des firmans¹⁴².

Le gouvernement ottoman consolida cette liberté qu'elle reconnut aux « puissances amies » par un firman impérial qu'elle adressa au directeur du port de Constantinople dès les premiers jours d'avril 1830. Le texte du firman indiquait comme suit :

« Le passage du Canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles a été déclaré libre et ouvert à tous les bâtiments marchands des puissances en état de paix avec la Porte, soit qu'ils aillent dans les ports russes de la mer Noire, soit qu'ils en viennent, chargés ou sur lest, aux mêmes

¹⁴¹ Charles SANCERME, *La question d'Orient populaire*, Paris, Librairie Ch. Delagrave, 1897, p. 3.

¹⁴² *Courrier de Smyrne, Journal politique, commercial et littéraire*, dimanche 11 mars 1830, vol. III, Smyrne, n°. 106, p. 1.

conditions stipulées en faveur des navires russes. Ainsi, dorénavant on n'arrêtera et on ne retiendra les bâtiments chargés ou sur lest, qu'ils soient russes ou, appartenant à des nations, avec lesquelles l'Empire ottoman ne serait pas en état de guerre déclarée, lorsqu'ils passeront dans le canal de Constantinople et dans le détroit des Dardanelles, pour se rendre de la mer Noire dans la Méditerranée ou de la Méditerranée dans les ports russes de la mer Noire¹⁴³. »

Cependant, tous ces droits étaient loin de satisfaire la Russie, dont l'objectif principal était de faire passer librement ses navires militaires à travers les détroits ottomans. À cet effet, la Russie allait profiter de la faiblesse de la Porte ottomane lors de la première crise égyptienne (1831-1833).

1.4 Le passage des navires militaires russes dans les détroits ottomans (1831-1841)

Dès l'année 1830, Mehmed Ali Pacha d'Égypte, qui avait apporté son soutien aux armées ottomanes lors de la guerre d'indépendance grecque entre 1827 et 1829, profita de l'affaiblissement du gouvernement ottoman à la sortie de cette guerre pour affirmer sa souveraineté en Égypte et en Syrie. C'est ainsi que le vice-roi égyptien déclara la guerre au gouvernement ottoman en 1832¹⁴⁴. Afin d'obtenir le soutien diplomatique de la Russie face à cette menace, la Porte ottomane dut faire des concessions importantes au gouvernement russe.

Dès lors, en vertu de l'article secret d'un « traité d'alliance défensif » qu'elle conclut avec l'Empire ottoman à Hünkâr Iskelesi le 8 juillet 1833, la Russie obtint le droit du libre passage pour ses navires militaires dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles¹⁴⁵.

De son côté, le vice-roi Mehmed Ali déclara une deuxième guerre au gouvernement d'Istanbul en 1839. Les armées égyptiennes obtinrent une victoire devant les forces ottomanes à Nizib le 24 juin 1839. Les Anglais profitèrent du contexte de la guerre pour annexer Aden à leurs possessions en 1839, obtenant ainsi un point stratégique de ravitaillement pour ses paquebots opérant sur la route de l'Inde.

La guerre entre le gouvernement d'Istanbul et Mehmed Ali dura jusqu'à la signature d'un traité de pacification à Londres le 15 juillet 1840 entre la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, l'Autriche et l'Empire ottoman. Cependant, une solution plus précise à la question égyptienne fut apportée par la Convention de Londres connu aussi sous le nom de la convention des détroits, qui fut signée entre la Grande-Bretagne, l'Autriche, la France, la

¹⁴³ *Ibid.*, dimanche 2 mai 1830, n° 109, p. 94.

¹⁴⁴ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance politique, Turquie, *note de Nourri-Effendi, Ambassadeur de la Sublime Porte à Londres à l'Ambassadeur de France, Londres, 7 avril 1840.*

¹⁴⁵ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance politique, Turquie, 1833 avril à juin, *la traduction du traité du 8 juillet 1833, l'amiral Roussin.*

Prusse et la Russie, le 13 juillet 1841. Celle-ci reconnut la souveraineté héréditaire de Mehmed Ali sous la suzeraineté de la Porte ottomane. Mais le vice-roi égyptien fut contraint à renoncer à ses revendications concernant la Syrie et la Crète.

En dehors d'un simple tribut annuel qu'il devait au Trésor impérial ottoman, le vice-roi égyptien était désormais indépendant en ce qui concerne les affaires intérieures de l'Égypte. C'est ainsi qu'il pouvait déterminer les impôts et conclure à son gré de conventions commerciales ou financières, de capitulations ou d'autres traités de concessions avec les puissances étrangères.

Par ailleurs, en vertu de la convention de 1841, les détroits ottomans furent fermés au passage des navires militaires étrangers, ce qui rendait caduc le traité de Hünkâr Iskelesi de 1833, qui prévoyait dans son article secret, le droit de la libre circulation de la flotte russe dans les détroits ottomans. Grâce à la convention de Londres de 1841, la question du passage maritime des navires militaires russes dans les détroits turcs fut tranchée jusqu'à la guerre de Crimée (1854-1856). Dès lors, l'expansion russe en Méditerranée fut entravée par la démilitarisation des détroits.

Si la Russie était constamment à la recherche de privilèges, en ce qui concerne ses circulations maritimes dans l'Empire ottoman, notamment à partir des années 1830, c'était parce qu'une nouvelle compagnie russe de navigation à vapeur avait commencé ses services entre Odessa et Constantinople en 1833.

2. Le début des services réguliers de navigation à vapeur Odessa et Istanbul (1820-1840)

Le premier service régulier de communications postales entre Istanbul et Saint-Pétersbourg commença en 1748¹⁴⁶. Cependant, il fallait attendre les années 1830 pour voir la Russie établir ses premières lignes régulières de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. En effet, la Russie entra dans une ère d'industrialisation durant la période entre 1830 et 1860¹⁴⁷, ce qui favorisa la naissance de la compagnie russe de navigation à vapeur d'Odessa

¹⁴⁶ Salih KUYAŞ, « Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postaneleri », *Tarih ve Toplum*, sayı I, (İstanbul, Ocak 1984), p. 51 cité par Mübahat, S., KÜTÜKOĞLU, « Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri », dans *150. Yılında Tanzimat...*, *op. cit.*, pp. 127-138, (p. 129).

¹⁴⁷ Anthony ROWLEY, *Évolution économique de la Russie du milieu du XIXe siècle à 1914*, Paris, Société d'Édition d'Enseignement supérieur, 1982, p. 24.

en 1833¹⁴⁸. Dès son établissement, celle-ci mit en place un service régulier entre Odessa et Istanbul.

Cependant, nous disposons très peu d'informations sur l'évolution des itinéraires de la compagnie russe dans les ports de l'Empire ottoman durant les années suivant son établissement. Nous avons néanmoins constaté l'existence des services réguliers des « Pyroscaphes russes de la mer Noire » dans les ports ottomans dans les années 1840. En effet, pour cette époque, les réseaux russes de navigation à vapeur n'avaient pu s'étendre au-delà des ports russes en mer Noire et du port d'Istanbul dans l'Empire ottoman¹⁴⁹.

Toutefois, la Russie possédait d'immenses fleuves, de lacs et de rivières. Ceux-ci constituaient des voies privilégiées de transport. La navigation à vapeur fut introduite en Russie dès les années 1820. Les premiers services réguliers de bateaux à vapeur furent mis en place sur le lac Ladoga, la Volga (à partir de 1820), le Donitz, la Vistule, sur le lac Baïkal (en 1844), l'Obi en liaison avec Tomsk-Tioumen (à partir de 1846), la Tobol, l'Irtisch, le Iénisseï et la Léna.

La ville de Moscou, quant à elle, était le centre manufacturier de la Russie. Toute la fabrication des soieries y était concentrée. On y trouvait surtout des ateliers de filatures et de tissages de coton. La construction d'une ligne de chemin de fer entre Moscou et Saint-Pétersbourg était en cours d'exécution dans les années 1840¹⁵⁰. À cette époque, la ville de Saint-Pétersbourg, quant à elle, était le point de départ et d'arrivée d'un grand nombre de bateaux à vapeur, faisant leurs services de Cronstadt, Reval, Stockholm, Copenhague, Le Havre, etc.

Malgré ces progrès, dans les années 1840, les lignes russes de navigation à vapeur avaient encore du mal à s'étendre au-delà du domaine des fleuves, des lacs et des côtes de la Russie, comme le témoignaient les réseaux de la compagnie russe d'Odessa en mer Noire et dans l'Empire ottoman.

En parallèle à la Russie, une autre puissance à établir ses lignes de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman dès le tournant des années 1830 était l'Autriche. La Compagnie autrichienne du Danube allait établir ses lignes régulières dans les secteurs géographiques du Danube, de la mer Noire et de la Méditerranée dès la fin des années 1820. Quant à la

¹⁴⁸ Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, *op. cit.*, pp. 91-138.

¹⁴⁹ *Carte réduite du cours du Danube de la mer Noire et de la Méditerranée à l'est du Méridien de Paris, avec l'introduction des principales entreprises de navigation à vapeur qui fréquentent les mers du Levant, publiée sous les auspices de la Compagnie J. & R. Autrichienne pour la navigation à vapeur du Danube*, Vienne, Bibliothèque J.&R., 1840.

¹⁵⁰ Théodore FIX, « Tendances industrielles et commerciales de quelques États de l'Europe », extrait du *Journal des Économistes* de juillet 1845, Paris, 1845, p. 51 ; Serge ORLOWSKI, *op. cit.*, p. 41.

compagnie du Lloyd autrichien, elle allait établir sa première ligne entre Trieste et Constantinople en 1837. Grâce aux relations postales privilégiées entre l'Empire ottoman et l'Autriche, ces compagnies allaient rapidement développer leurs réseaux dans les ports ottomans.

IV. L'émergence des lignes autrichiennes de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1829-1837)

Avec son ouverture maritime vers l'Adriatique via le port de Trieste, et ses rives dans le Danube, l'Autriche avait position géographique stratégique en Europe. Celle-ci entretenait des communications régulières avec l'Empire ottoman depuis des siècles. Les Autrichiens profitèrent du traité de Passarowitz du 21 juillet 1718, qui mettait fin à une guerre de quatre années entre l'Empire ottoman et la République de Venise, pour obtenir des privilèges importants sur la libre circulation de leurs correspondances dans l'Empire ottoman. C'est ainsi que les postes autrichiennes établirent leurs premiers services postaux dans l'Empire ottoman et elles commencèrent à transporter les courriers du public ottoman dès les années 1720.

C'est dans la deuxième moitié du XVII^e siècle que les navires autrichiens devinrent nombreux à fréquenter les ports ottomans, et que le gouvernement de Vienne décida d'établir des agences maritimes sur le territoire ottoman. Comme il n'existait pas à l'époque de services analogues, la Porte ottomane accueillit favorablement cette intervention. Tout au long du XVIII^e siècle, l'Autriche établit au total 15 bureaux de poste dans les divers ports de l'Empire ottoman¹⁵¹.

1. Les lignes autrichiennes dans le secteur du Danube

L'Autriche établit ses premières lignes régulières sur le Danube et la mer Noire, avec l'établissement de la Compagnie austro-hongrois «Donau Dampfschiffart-Gesellschaft, Danube Steam Navigation (D.D.S.G.)» dès le début des années 1830¹⁵². Celle-ci fut fondée en tant que société par actions, par des constructeurs anglais John Andrews et Joseph Prichard en 1829, qui obtinrent du gouvernement de Vienne, un contrat de 15 ans. Ces deux actionnaires de la compagnie créèrent un chantier près de Vienne en l'alimentant par des machines à vapeur de type Boulton et Watt¹⁵³.

¹⁵¹ Şekip ESKİN, *Türk Posta Tarihi, 25 Mayıs 1942 tarihinde birinci kaymakamlar kursunda verilen bir konferans münasebetiyle*, Ankara, Ulusal Matbaa, 1942, pp. 23-24.

¹⁵² Roberto SCIAKY, *Bulgaria from the Ottoman Empire to the Kingdom, History, stamps and postal history 1840-1908*, Vignola (Italie), Éditions Vaccari, 2006, p. 17.

¹⁵³ Serge ORLOWSKI, *op. cit.*, p. 127.

Par ailleurs, nous lisons dans le journal de Smyrne de 1836 qu'une autre entreprise de transport de marchandises, première Compagnie impériale et royale privilégiée pour la navigation à vapeur sur le Danube allait faire son apparition notamment dans le secteur du Danube en établissant sa première ligne entre Vienne et Galati vers le milieu des années 1830¹⁵⁴.

Dans ce cadre, à partir de 1836, cette nouvelle compagnie autrichienne commença à exploiter des lignes de Passau à Vienne, de Vienne à Pest, de Pest à Drencova (Orșova) ; de Orșova à Galati et finalement de Galati à Istanbul¹⁵⁵. D'autres lignes de cette compagnie avaient pour points extrêmes Vienne et Trabzon. La mer Noire était ainsi sillonnée par le pavillon autrichien.

La compagnie privilégiée pour la navigation à vapeur sur le Danube, fit construire sur les chantiers de Trieste deux bateaux à vapeur de 310 tonneaux et de la force de 100 chevaux avec des machines de la fabrique renommée de Boulton et Watt, de Soho, dont l'un partit de ce port le 15 mars pour les échelles de Zante, Athènes, Syra, Izmir et Istanbul¹⁵⁶. En 1838, avec son paquebot *Stambol* de la force de 160 chevaux, la compagnie autrichienne proposait des services hebdomadaires entre Izmir et Istanbul avec embranchements vers Dardanelles, Salonique et Trabzon¹⁵⁷.

En 1840, les lignes de la compagnie du Danube s'étendaient depuis le Danube jusqu'à Alexandrie. Dans ce cadre, les paquebots de la compagnie desservaient les ports d'Izmir, de Larnaka, de Beyrouth (Beirut) et de Jaffa (Yafa). En mer Noire, la compagnie autrichienne organisait des services réguliers entre les embouchures du Danube, Constanta (Köstence), Varna, Sinop, Samsun et Trabzon.

Dès lors, il est fort de constater que, dès la fin des années 1830, les paquebots autrichiens fréquentaient régulièrement les ports de l'Empire ottoman. Le bateau à vapeur autrichien *Marie Dorothee* de 70 chevaux transportait des passagers, des correspondances et des marchandises en 30 heures d'Istanbul à Izmir et 36 heures au retour. Ce navire appartenait à la première Compagnie impériale royale, privilégiée de la navigation à vapeur sur le Danube, et il était commandé par le capitaine John Ford. Il s'agissait d'un bâtiment « de première classe ; ses aménagements étaient commodes et élégamment meublés. Ils avaient des

¹⁵⁴ *Journal de Smyrne*, samedi 5 mars 1836, n°. 207, p. 4.

¹⁵⁵ Alain SERVANTIE, « Development of Steamship Travelling in the Mediterranean (1833-1860) », dans *Sea power, technology and trade...*, *op. cit.*, pp. 504-514.

¹⁵⁶ *Journal de Smyrne*, samedi 24 octobre 1836, n°. 206, p. 3.

¹⁵⁷ *Journal de Smyrne*, samedi 26 mai 1838, n°. 318, p. 4.

appartements séparés pour les dames, et messieurs. Les voyageurs pouvaient trouver à bord quelques bons ouvrages de lecture ainsi que des journaux¹⁵⁸ ».

En parallèle à leurs lignes de navigation à vapeur dans le Danube, les Autrichiens allaient établir leurs premières lignes de navigation à vapeur en Adriatique et en Méditerranée à partir du port de Trieste dès l'année 1836.

2. Le Lloyd autrichien

2.1 La création de la compagnie du Lloyd autrichien

Dans les années 1830, le port de Trieste était un port riche, qui entretenait des rapports commerciaux avec les ports du Levant, de l'Angleterre, du Brésil, de l'Amérique du Nord de l'Égypte et de Naples. Ces activités commerciales avaient fait naître dans le port de Trieste le besoin d'assurance pour les navires marchands et leurs cargos. C'est donc pour répondre à cette demande des marchands de la place de Trieste que le Lloyd Austriatico fut fondé en 1833 par un groupe d'assureurs et des marchands de Trieste.

À cette époque, le port de Trieste entretenait des communications régulières avec les ports de l'Adriatique, de la Méditerranée, l'Amérique du Nord et du Sud et l'Extrême-Orient, au moyen des voiliers. Cependant, pour voir l'Autriche établir ses premières lignes de navigation à vapeur en Méditerranée, il fallut attendre l'année 1836.

Dès lors, en 1836, la compagnie du Lloyd autrichien fut constituée sur l'exemple de la Compagnie autrichienne du Danube. Dans l'assemblée générale du 5 avril 1836, il fut décidé par les actionnaires de porter le fond capital de la compagnie à un million et demi de florins. Dans un premier temps, celle-ci devait entreprendre des lignes de navigation à vapeur sur tous les points de l'Adriatique et de l'Albanie jusqu'à Messine. Dans ce cadre, il était avant tout question d'établir une ligne entre Trieste et Venise.

Les paquebots de la compagnie furent construits de manière à transporter des correspondances, des passagers et des marchandises. Par exemple l'un des paquebots de la compagnie autrichienne *Principe Metternich* était de la capacité de 360 tonneaux et de la force de 120 chevaux¹⁵⁹.

¹⁵⁸ *Journal de Smyrne*, samedi 18 juillet 1835, n°. 174, p. 4.

¹⁵⁹ Ronald E. COONS, *Steamships, statesmen, and bureaucrats, Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH, 1975, pp. 61-62.

Les négociations entre le gouvernement autrichien et le Lloyd durèrent jusqu'en 1837. En ce sens, une première convention fut conclue le 13 juin 1837 et entra en vigueur le 1^{er} septembre de la même année. Selon l'article premier de cette convention, la compagnie du Lloyd autrichien s'engageait à effectuer deux voyages mensuels entre Trieste, Istanbul et Alexandrie. Dans le cadre de ces voyages, les paquebots du Lloyd devaient desservir Corfou, Patras, Pirée, Syra, Smyrne et Candie¹⁶⁰.

Dès son institution, le Lloyd autrichien s'engagea auprès de son gouvernement à transporter des correspondances des Postes autrichiennes. En contrepartie de ces services, la compagnie autrichienne allait bénéficier des subventions annuelles. En parallèle à ses services postaux, celle-ci avait également la possibilité d'exercer des activités commerciales de transport de marchandises et de voyageurs et bénéficier des recettes issues de ces opérations.

Par ailleurs, la compagnie autrichienne avait le droit de transporter des correspondances au nom des administrations des postes étrangères, et passer à cet effet des conventions avec les gouvernements étrangers. Grâce à ce privilège, la compagnie autrichienne allait transporter les correspondances au nom du gouvernement ottoman dès le début de ses activités en Méditerranée.

2.2 Les premières lignes du Lloyd autrichien en Adriatique et en Méditerranée orientale

Dès l'année 1836, le Lloyd autrichien obtint de son gouvernement, le monopole de la navigation à vapeur dans tous les ports autrichiens de l'Illyrie, l'Istrie, la Hongrie, la Dalmatie et la Vénétie. Au même moment, celui-ci établit un service régulier sur le Danube, entre Vienne et Galatz¹⁶¹. En Méditerranée, les paquebots de la compagnie commencèrent à desservir les ports de la Grèce et de l'Empire ottoman.

Dans le cadre de ses réseaux, la compagnie autrichienne établit des bureaux dans les ports ottomans¹⁶². Le sultan Mahmud II fut l'un des passagers des paquebots de compagnie autrichienne effectuant leurs premiers voyages entre Istanbul et Varna en novembre 1836¹⁶³. Néanmoins, le Lloyd autrichien inaugura son service officiel de l'Adriatique et du Levant en 1837. C'est au courant du mois de mai de l'année 1837 que son navire *Arciduca Lodovico*

¹⁶⁰ *Ibidem*.

¹⁶¹ *Journal de Smyrne*, samedi 5 mars 1836, n^o. 207, p. 4.

¹⁶² *Journal de Smyrne*, samedi 20 mai 1837, n^o. 265, p. 4.

¹⁶³ Mübahat, S., KÜTÜKOĞLU, *op. cit.*, p. 122.

effectua son premier voyage vers Istanbul. Au mois de juillet de la même année, la compagnie autrichienne inaugura son service régulier entre Istanbul et Trieste, en passant par Syra.

Au mois de novembre de l'année 1837, le Lloyd autrichien établit une nouvelle ligne entre Syra et Alexandrie. L'année suivante, la compagnie établit des lignes supplémentaires entre Trieste et les ports de la côte dalmatienne. Vers la fin de l'année 1838, la flotte de la compagnie comprenait des navires des puissances et capacités variées, tels que *Arciduchesse Sofia* dotée d'une puissance de 45 chevaux et jaugeant 180 tonnes et *Mahmudié* dotée d'une puissance de 120 chevaux et jaugeant 410 tonnes. Les navires de la compagnie autrichienne étaient bien construits et bien aménagés. Ils étaient conduits par des capitaines et équipages compétents. Avec leurs grandes capacités, ils étaient en compétition avec les paquebots anglais ou américains¹⁶⁴.

Néanmoins, dans les années 1840, le port de Trieste était concurrencé par le port de Marseille, en ce qui concerne le transit de la malle anglaise de l'Inde. Metternich du cabinet autrichien faisait des efforts diplomatiques en vue d'attirer ce transit vers Trieste en 1843. Cependant, les négociations de ce dernier avec le lieutenant Thomas Fletcher Waghorn au nom du gouvernement britannique échouèrent au bout de deux ans. Metternich tenta de négocier avec le gouvernement anglais une seconde fois en 1845. À cet effet, les paquebots anglais firent des essais entre Londres-Trieste-Bombay de 1846 à 1847. Toutefois, les Anglais préférèrent la voie de Marseille, parce qu'à l'époque la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer était prévue entre Boulogne, Paris et Marseille¹⁶⁵.

Metternich voulait à tout prix faire de Trieste le pôle des communications de l'Europe avec l'Orient et l'Extrême-Orient. En ce sens, en mars 1848, il apporta son soutien financier au Lloyd autrichien, tout en lui reconnaissant de nombreux privilèges dans le port de Trieste¹⁶⁶. Dans le but d'enlever à Marseille le transit de la malle des Indes, le Lloyd autrichien établit un service direct entre Trieste et Alexandrie le 10 octobre 1848. Les départs de cette ligne avaient lieu deux fois par mois, et ils coïncidaient avec les paquebots pour l'Inde¹⁶⁷.

En effet, pour Metternich, le Lloyd autrichien avait une importance à la fois politique et économique. Il ne voulait surtout pas laisser une compagnie française ou anglaise dominer le marché de la navigation à vapeur qui venait de naître en Méditerranée. Il désirait avant tout d'accroître l'influence politique et économique de l'Autriche en Grèce et dans l'Empire

¹⁶⁴ Ronald E. COONS, *op. cit.*, p. 63.

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 161-167.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 134.

¹⁶⁷ J.C., dimanche 29 février 1852, 7^e année, n^o. 360, p. 3.

ottoman. Pour sa part, la France avait déjà commencé à exploiter des lignes de navigation à vapeur en Méditerranée dès l'année 1837. Dans ce cadre, les paquebots français allaient devenir les principaux concurrents de la compagnie autrichienne.

V. Les premières lignes françaises de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1835-1851)

Dans les chapitres précédents, nous avons étudié l'avènement de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman ainsi que la genèse d'un marché de la navigation à vapeur dans les ports ottomans autour des intérêts politiques et commerciaux des puissances européennes comme l'Angleterre, la Russie et l'Autriche dans le monde. Il est maintenant temps d'étudier dans ce dernier chapitre la naissance des premières lignes françaises de navigation à vapeur en Méditerranée, pour enfin annoncer l'établissement des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman. Mais avant tout, nous estimons qu'il s'avère nécessaire de commencer ce chapitre en parlant des premières lignes françaises de poste maritime avant la navigation à vapeur.

1. La Poste maritime française sous l'Ancien Régime

Durant le XVIII^e siècle, la poste maritime devint un instrument incontournable de la colonisation française d'outre-mer. La Poste française sous l'ancien régime disposait au départ deux catégories de navires : les vaisseaux du Roi (seulement réservé aux communications du gouvernement), et les vaisseaux marchands qui assuraient toute sorte de communications entre la métropole et ses colonies¹⁶⁸.

Jusqu'au milieu du XVII^e siècle, les communications postales de la France avec les pays d'outre-mer étaient confiées aux capitaines des bateaux marchands, qui assuraient ces services à l'aller et au retour jusqu'à leur port d'attache. Cependant, ces services n'étaient ni réglementés ni organisés de manière effective. De plus, en raison des contraintes liées à la navigation à voile, soit les lettres disparaissaient soit elles arrivaient à leur destination avec des retards importants.

Quant aux communications postales de la France en Méditerranée, elles se faisaient selon les occasions, au moyen des navires marchands, qui assuraient des liaisons au départ des ports de Toulon et de Marseille, avec les diverses contrées de la Méditerranée, à savoir le Maroc, le Malte ou le Levant¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Eugène VAILLÉ, *Histoire Générale des Postes françaises, La Ferme Générale et le groupe Grimod-Thiroux (1738-1789)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1953, p. 625.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 684.

Les premiers services réguliers de poste maritime entre les ports de Provence et les ports italiens furent organisés pour la première fois en octobre 1661, sous le règne de Louis XIV (r. 1643-1715). Puis, au XVIII^e siècle, un arrêté du Conseil d'État du 3 février 1728 ordonna aux capitaines de navires de porter, sous peine de pénalités, les paquets de lettres et papiers qui leur avaient été confiés par l'Administration des postes. Le 1^{er} mars 1773, de nouvelles instructions furent émises aux capitaines de navires en ce qui concerne les correspondances de la France avec ses colonies en Amérique. Enfin, un arrêté de 1780 régla de façon générale les services de poste maritime en France. Selon ce dernier, désormais les capitaines devaient assurer le transport des correspondances à titre gratuit.

Malgré ces mesures, les communications postales de la France à l'étranger souffrirent des problèmes d'irrégularité. Dans les années 1780, l'Administration royale des Postes françaises chercha à résoudre ce problème en imposant des dates fixes pour le transport des correspondances. En outre, une ordonnance royale du 28 juin 1783 prévint la mise en place d'un service régulier entre Port-Louis (Lorient) et New York. La direction de ce service était confiée à Le Coulteux de la Norraie¹⁷⁰.

Le premier paquebot français, le *Courrier de l'Europe* quitta le port de Lorient le 19 novembre 1783 et arriva à New York le 26 septembre de la même année après une traversée de 54 jours. Ce fut ainsi le début de la première ligne postale française de l'Amérique septentrionale¹⁷¹. Plus tard, un arrêté du 14 décembre 1786 fixa les dates de départ des paquebots français pour les îles françaises d'Amérique : pour les îles de France (Maurice) et de Bourbon (Réunion) et pour les États-Unis d'Amérique.

À l'origine, le terme paquebot (packet-boat) désignait un petit vaisseau, qui faisait le service de la poste et les voyageurs entre Calais et Douvres. Il fut employé pour la première fois au XVIII^e siècle. Le courrier s'appelait ainsi « paquet »¹⁷².

La France à l'époque révolutionnaire et napoléonienne allait accorder une importance particulière au développement des Postes françaises, dans la mesure où la réussite des armées françaises dans le cadre de nombreuses campagnes militaires dépendait de la mise en place des réseaux effectifs de communications postales à l'étranger.

¹⁷⁰ V. BOURSELET, G. MARÉCHAL, L. FRANÇOIS, G. GILBERT (éd.), *La Poste maritime, Les paquebots français et leurs cachets 1780-1935*, Paris, Du Graouli, 1936, p. 3.

¹⁷¹ Henri TRISTANT, *Les premiers paquebots français de la ligne de New York (1783-1793)*, H. TRISTANT auteur éditeur, Paris, 1985, p. 8

¹⁷² V. BOURSELET, *op. cit.*, p. 3.

2. Les Postes françaises à l'époque révolutionnaire et napoléonienne (1789-1815)

L'état de guerres constantes à l'époque révolutionnaire et napoléonienne fit apparaître pour le gouvernement et les armées français, la nécessité d'organiser les communications postales à la fois en France et à l'étranger. À cet effet, en 1792 les administrations générales des postes aux lettres, des postes aux chevaux et des messageries, furent réunies sous une seule administration.

En outre, le télégraphe fut inventé par Claude Chappe à l'époque de la Convention en 1793. Il s'agissait d'un télégraphe aérien, dont les messages étaient visuels par sémaphore, sur des distances de plusieurs centaines de kilomètres. Les sémaphores étaient en général placés sur les tours dites «Chappe». La première ligne télégraphique en France fut établie entre Paris et Lille par le Comité de salut public le 4 août 1793. Ce nouveau moyen de communication fut vite placé sous la juridiction du ministère de la Guerre et se répandit rapidement dans toute la France et sur le continent européen. À l'époque napoléonienne, en 1804, les réseaux français de télécommunications s'étendirent jusqu'à Turin, Milan, Venise, Mayence, Tilsit, Anvers et Amsterdam¹⁷³.

Par ailleurs, la France avait déjà établi un réseau considérable de routes nationales sous l'Ancien Régime au XVIII^e siècle. À cet effet, un corps d'ingénieurs avait été constitué par Trudaine entre 1743 et 1769 sous le nom des Ponts et Chaussées. Durant cette époque, dans certaines régions de la France, le gouvernement avait ainsi bâti des routes excellentes. Cependant, durant la Révolution, ces infrastructures se dégradèrent par l'augmentation du trafic. Napoléon I^{er} chercha à reconstruire les routes françaises en instaurant des taxes spécifiques prévues à cet effet entre 1806 et 1811¹⁷⁴.

En ce qui concerne les communications postales en France, c'est sous le Directoire, en 1798, que fut établie la «Société d'exploitation générale des Messageries». Celle-ci fut spécialement chargée des transports et des communications du gouvernement français et de ses administrations publiques. En outre, elle offrait au commerce et aux particuliers des services de messagerie sur tous les points de la France. À cet effet, de son hôtel de la rue

¹⁷³ Armand MATTELART, *L'invention de la communication*, Paris, Éditions, La Découverte, 1994, p. 64.

¹⁷⁴ Arthur Louis DUNHAM, *La Révolution industrielle en France (1815-1848)*, traduit de l'anglais par Louis Blanchard, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1953, p. 13.

Notre-Dame des Victoires, la société assurait des départs réguliers vers toutes les grandes villes du pays¹⁷⁵.

Par ailleurs, la France commença à jouer un rôle particulièrement actif en Méditerranée orientale, dans le cadre des politiques de conquête de Bonaparte, à l'époque du Directoire. À cet effet, la conquête des îles Ioniennes permit à la France de s'approcher physiquement de l'Orient et devenir pour la première fois dans l'histoire, une puissance voisine de l'Empire ottoman. Cette conquête constitua en outre la première étape du grand projet du Napoléon : la campagne d'Égypte. À travers ce grand projet, Bonaparte espérait couper les communications de l'Angleterre avec l'Inde. Cependant, la campagne d'Égypte de Bonaparte se termina par un échec.

Néanmoins, l'époque la France réorganisa ses réseaux de poste maritime en Méditerranée au moyen des estafettes. Ces derniers transportèrent des ordres et des nouvelles importantes entre la France et les ports méditerranéens. Dans ce cadre, en 1812, la France établit ses premiers bureaux de poste en Méditerranée orientale, notamment dans l'Empire ottoman.

Les bureaux français du Levant furent établis non seulement, pour recevoir et distribuer les correspondances originaires ou à destination de la France. Ceux-ci jouèrent également un rôle de relais pour les communications et des pays auxquels la France avec les pays auxquels l'Empire ottoman servait d'intermédiaire. Toutefois, ces bureaux allaient fermer au moment de la guerre d'indépendance de la Grèce entre 1827 et 1835¹⁷⁶.

Le port de Marseille acquiert beaucoup d'importance dès l'organisation des communications postales de la France en Méditerranée au moyen des voiliers à l'époque napoléonienne (1804-1815). Pour voir les premiers bateaux à vapeur faire leur apparition dans ce port, il fallut attendre l'époque de la Restauration (1815-1830).

¹⁷⁵ Félix RIVET, *La navigation à vapeur sur le Saône et le Rhône (1783-1863)*, Paris, Presses universitaires de France, 1862, p. 18.

¹⁷⁶ M. Seyfettin RAŞİT, « Türkiye'de Ecnebi Postaları Nasıl Teessüs Etti ? », *Pul Meşheri*, II/15 Mart-Nisan, 1932), p. 215, cité par Mübahat, S., KÜTÜKOĞLU, « Tanzimat Devrinde ... », *op. cit.*, p. 132.

3. Le développement de la navigation à vapeur en France sous la Restauration (1815-1830)

3.1 Premiers progrès dans le domaine fluvial

Pendant que les Anglais et les Américains faisaient leurs premiers essais pour traverser l'océan Atlantique à partir du milieu des années 1810, les Français faisaient à peine connaissance avec l'usage de la vapeur dans le domaine des transports maritimes. Le tout premier bateau à vapeur arriva à Paris en 1816, après avoir traversé la Manche. La compagnie « MM. Pajol et Andriel » acheta ce navire d'une longueur de 60 pieds et d'une largeur de 11 pieds, pour le mettre au service du transport de voyageurs et de marchandises entre Rouen et Elbeuf. L'exemple de la compagnie Pajol dans le secteur de la Seine fut suivi par d'autres compagnies.

En 1820 le Marquis de Jouffroy chercha à faire naviguer le *Charles Philippe* sur la Seine, mais cet effort demeura infructueux. Néanmoins, en 1822, la société anonyme Frossard Margéridon réussit à établir ses premiers services entre Paris et le Havre tout en faisant concurrence à la société Pajol dans ce secteur.

Entre 1820 et 1825, la navigation à vapeur s'étendit sur plusieurs fleuves et rivières en France. Le 10 mars 1827, la Société anonyme des bateaux à vapeur sur la Saône fut créée et fut approuvée par une ordonnance royale du 25 avril de la même année. Il s'agissait d'une concession de 25 années, pour le transport de voyageurs et de marchandises et le remorquage des péniches sur la Saône¹⁷⁷.

Les Anglais jouèrent un rôle important dans le développement de la navigation à vapeur en France. Ils participèrent notamment à la mise en place des ateliers pour la construction des machines à vapeur destinées à la navigation. Ce furent encore les Anglais qui aidèrent au développement des chantiers navals de construction en fer ainsi qu'à la modernisation de la fonderie royale de Creusot.

De même en 1821, la compagnie anglaise, « Manby et Napier » amena en France, deux vapeurs en fer munis des machines à basse pression. Ces navires étaient destinés à la navigation sur la Seine. La compagnie anglaise reprit également la fonderie royale de Creusot

¹⁷⁷ Felix RIVET, *op. cit.*, p. 96.

en 1827, et y installa une forge à l'anglaise. Celle-ci allait devenir l'usine Schneider à partir de 1836, fournissant des pièces lourdes à la marine française¹⁷⁸.

Cependant, malgré les progrès techniques en France, les industriels Marseillais allaient éprouver des retards importants dans l'établissement des premières lignes régulières de navigation à vapeur à partir de leur port.

3.2 L'arrivée de la navigation à vapeur dans le port de Marseille

Le premier bateau à vapeur fit son apparition dans le port de Marseille pour la première fois en 1818. Il était question d'un navire napolitain, qui arrivait de Naples, après avoir fait escale à Gênes. À cette époque, la ville de Marseille sortait à peine des guerres de la Révolution et de l'Empire. Toutes les industries y étaient affaiblies, sauf celle de la savonnerie. En dehors des navires à vapeur napolitains, le port de cette ville méditerranéenne était visité par des paquebots à vapeurs sardes et génois en 1819 et 1820. Ce furent ainsi les Italiens, qui établirent les premières liaisons de navigation à vapeur entre Marseille et les ports méditerranéens dans les années 1820. En 1828, un vapeur sarde, le *Mercury* desservait Marseille, d'où il partait pour Smyrne.

Vers la fin des années 1820, le port de Marseille était encore en arrière des développements dans le domaine de la navigation à vapeur par rapport au nord de l'Europe. En 1824, 160 steamers avaient navigué sur les côtes et les fleuves de l'Angleterre, tandis que, cinq ans plus tard, le port de Marseille ne fut fréquenté que par deux paquebots à vapeur de la Compagnie napolitaine. Ces derniers faisaient des courses régulières entre la France et l'Italie¹⁷⁹.

Néanmoins, en 1829, une compagnie française « Maison Aynard frères », de Paris et de Lyon, fit construire cinq vapeurs, dont l'un devait desservir Toulon ; les deux devaient faire le service de Marseille à Naples par Gênes et les côtes d'Italie ; et les deux restants devaient effectuer le service de Marseille à Barcelone par Sète. En effet, ce projet était déjà en cours depuis 1826, mais la société « MM. Aynard Frères » ne put être définitivement établie que le 6 août 1829 et sa première ligne fut inaugurée en 1830¹⁸⁰.

¹⁷⁸ Serge ORLOWSKI, *op. cit.*, p. 125.

¹⁷⁹ E., JOUHAM, *Les opérations maritimes, commerciales et industrielles à Marseille : comparaisons statistiques, résultats économiques*, Paris, 1878, p. 4.

¹⁸⁰ Hubert GIRAUD, *Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille (1829-1900)*, Société anonyme du Sémaphore de Marseille, 1929, p. 13.

Dès la fin des années 1820, le mouvement de voyageurs entre Marseille et les côtes environnantes commençait déjà à prendre de l'importance. D'autres entreprises marseillaises telles que la société «François Barthélemy Rougemont et Cie» étaient à l'étude, mais les maisons «Aynard» et «Bazin» étaient à la tête du secteur marseillais. La compagnie «MM. Charles et Auguste Bazin» avait établi ses services dans le secteur de la Méditerranée en 1830.

De même, une compagnie napolitaine exploitait des lignes régulières en Méditerranée avec son navire le *Royal-Ferdinand*. Celle-ci ajouta à sa flotte la *Belle-Parthénope* en septembre 1830 et le *Francisco-I* en avril 1831, commençant ainsi à concurrencer les compagnies françaises opérant dans le même secteur¹⁸¹.

Par ailleurs, le gouvernement de la Restauration avait entamé la conquête d'Algérie dès l'année 1828. Le régime de la Monarchie de juillet (1830-1848), quant à lui, reprit le relais de cette conquête dès l'année 1830. Dans ce cadre, la Marine française employa des paquebots à vapeur pour déployer ses troupes en Algérie. Les premiers bâtiments à vapeur de la Marine française en 1829 étaient au nombre de cinq et se nommaient, le *Coureur* le *Nageur*, le *Souffleur*, le *Rapide*, la *Ville-du-Havre*. Ces navires étaient équipés de chaudières à vapeur d'une force de 120 chevaux. En août 1829, l'État français fit construire un autre bâtiment à vapeur, le *Sphinx*, qui était équipé des machines anglaises de 180 chevaux et il fut lancé à Rochefort. Ce fut ce paquebot qui, en sa qualité d'avisos, porta en France, la nouvelle de la prise d'Alger en 1830. Le même paquebot allait également remorquer l'obélisque de Louqsor, qui fut dressé sur la place de la Concorde par l'ingénieur de la marine Lebas¹⁸².

La conquête de l'Algérie en 1830 constitua le début des communications régulières de la France en Méditerranée au moyen de la navigation à vapeur. Dès lors, la France établit sa toute première ligne de navigation à vapeur entre Toulon et Algérie sous le régime de la Monarchie de juillet.

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 8-16.

¹⁸² Paul GILLE, «Le premier navire cuirassé la "Gloire"», dans Michel MOLLAT (dir.)..., *op. cit.*, pp. 43-62, (p. 43).

4. L'établissement des lignes françaises de navigation à vapeur en Méditerranée à l'Époque de la Monarchie de Juillet (1832-1848)

Convaincue de la nécessité absolue d'établir des communications régulières entre Toulon et l'Algérie, la Chambre de Commerce de Marseille demanda au gouvernement français la concession de cette mission à un armement commercial par contrat, et moyennant une rétribution déterminée par l'adjudication en 1832.

4.1 Une première ligne entre la France et l'Algérie (1830-1832)

C'est le 11 août 1832 que le gouvernement français décida la mise en adjudication de services de bateaux à vapeur entre Marseille, Alger, Bône, Oran, pour le compte du Ministère de la Guerre. Cependant, le service de Toulon et Alger fut ajourné et ne put commencer ses activités seulement en 1833. La flotte affectée à ce service était composée des avisos à roues *Nageur*, *Souffleur*, *Pélican* et *Castor* munis des machines de 120 chevaux comme l'avisos *Sphinx*.

Il s'agissait en outre de deux navires à vapeur : *Rapide* et *Ville-du-Havre* qui étaient plus petits et équipés des machines d'une force de 80 chevaux. Les départs avaient lieu tous les 8 jours. La durée des traversées variait de 60 à 72 heures. Cependant, les paquebots en question étaient en l'occurrence mal aménagés pour les voyageurs, et les correspondances acheminées via Toulon subissaient des retards¹⁸³.

Hormis la ligne de Toulon-Alger, au début des années 1830, le gouvernement de la Monarchie de juillet n'avait toujours pas établi ses communications en Méditerranée orientale au moyen de la navigation à vapeur. Or, cette région représentait de grands intérêts pour l'industrie française.

Cependant, les entrepreneurs de la place de Marseille étaient à l'époque frileux de se lancer dans une telle aventure¹⁸⁴. Ceci était, en grande partie, lié aux retards qu'éprouvait le port de Marseille dans la voie de l'industrialisation. Face à l'impuissance du secteur privé, c'est l'État français qui allait s'occuper du projet d'établissement d'un service de bateaux à vapeur en Méditerranée pour la première fois en 1833. Ce projet comportait deux lignes

¹⁸³ Hubert GIRAUD, *op. cit.*, pp. 17-19.

¹⁸⁴ Archives nationales de France (ci-après A.N.F.), Paris, Agence du M.A.E. 1839 — ..., « *Entreprise de navigation entre Marseille et l'orient* », note remise à son excellence le ministre des Finances, Paris, le 26 janvier 1845, Albert Rostand de la Maison Rostand et Compagnie de Marseille, pp. 4-5.

principales qui devaient mettre Marseille en communications régulières avec Alexandrie et Constantinople.

4.2 Vers une organisation des services des paquebots-postes français en Méditerranée (1833-1838)

En 1833, le chevalier Miège, consul de France à Malte, soumit un projet à son gouvernement pour l'établissement d'une ligne des paquebots entre Marseille, Smyrne et Alexandrie. À cet égard, il précisait que la consommation importante de combustible à bord des paquebots à vapeur rendait impossible l'accomplissement du trajet en question dans le cadre d'un seul parcours. C'est ainsi que l'île de Malte, située à mi-chemin entre Marseille et Alexandrie, constituait une escale avantageuse pour l'approvisionnement des paquebots français en charbon leur permettant de faire relâche, tout en soulageant leurs machines. Cependant, pour cela il fallait se mettre en accord avec le gouvernement britannique¹⁸⁵.

La proposition de Miège fut étudiée par un conseil ministériel et fut approuvée le 29 juin 1835 à l'unanimité des 94 votants à la chambre des pairs. C'est ainsi que, par une loi du 2 juillet 1835, il fut accordé au Ministère des Finances, un crédit de cinq millions neuf cent quarante francs, applicable aux frais de construction et de premier établissement de dix paquebots à vapeur destinés au transport des dépêches dans la Méditerranée entre la France et le Levant, et un autre crédit de cinq millions neuf cent soixante et onze mille six cents francs¹⁸⁶.

Dès lors, le service des paquebots à vapeur de la Méditerranée fut établi par une loi du 3 juillet 1835. Il s'agissait de deux lignes principales, dont la première partait de Marseille et aboutissait à Constantinople en passant par Livourne, Civitavecchia, Naples, Malte, Syra et Smyrne, et la seconde était établie entre Marseille et Alexandrie avec escales à Athènes et à Syra. Pour l'échange des correspondances et le transbordement des voyageurs d'une ligne sur l'autre, le point d'intersection entre ces deux lignes, était le port de Syra¹⁸⁷. Cependant, ce projet ne fut mis en œuvre qu'à partir de 1837.

Dès le milieu des années 1830, pour le service de la Méditerranée, l'État fit construire dix premiers paquebots à vapeur dans les divers arsenaux en France : le *Rhamses* et le *Mentor*

¹⁸⁵ *Ibidem*.

¹⁸⁶ *Ibidem*.

¹⁸⁷ Centre des Archives diplomatiques de Nantes (ci-après, C.A.D.N.), Nantes, Navigation, 166PO/E/453, 1836-1846, *Ambassade de France à Constantinople, copie de la lettre adressée à M. le ministre des Finances, le 11 septembre 1837, Constantinople*.

à Cherbourg ; le *Léonidas* et le *Tancrede* à Brest ; le *Dante*, le *Lycurgue* et le *Minos* à Lorient ; le *Scamandre* et l'*Eurotas* à Rochefort ; et le *Sesostris* à Toulon. Tous ces navires furent dotés des machines importées depuis l'Angleterre et sur l'exemple de la marine britannique, ils furent équipés de deux canons afin de bénéficier des privilèges dans les ports étrangers, qui n'étaient accordés qu'aux bâtiments militaires¹⁸⁸.

La construction de ces navires allait être terminée vers la fin de l'année 1836. En attendant cette date, sur l'ordre de M. Conte, directeur de l'administration générale des postes, Varangat, inspecteur des postes, fut chargé de prendre des dispositions pour établir des dépôts de charbon et des agents à terre dans les différentes stations des lignes de la Méditerranée. À cet effet le *Phocéén*, de 600 tonneaux et d'une force de 140 chevaux effectua son premier voyage vers Constantinople. Il quitta Marseille le 31 mai 1836 pour Constantinople, et toucha sur son trajet à Malte, Syra, Le Pirée (Athènes) et Smyrne¹⁸⁹.

C'est ainsi que dès l'année 1836 les premiers bateaux à vapeur battant le pavillon français apparurent dans les ports de l'Empire ottoman. Les paquebots à vapeur français le *Pharamond* et le *Sully* commencèrent aussi à transporter des passagers et des groupes entre Marseille, Malte et Smyrne en touchant plusieurs ports de l'Italie¹⁹⁰.

Le *Pharamond* était de 460 tonneaux et de la force de 140 chevaux, avec des machines construites par des ingénieurs anglais, et il avait 38 places de première classe, 40 de seconde et 6 pour les domestiques. Les navires français, comme leurs concurrents, étaient bien aménagés, commodes et spacieux¹⁹¹. Cependant, de véritables services réguliers de poste maritime à vapeur entre la France et l'Empire ottoman allaient commencer en 1837.

Le 5 avril 1837, le *Moniteur universel* publia l'annonce suivante sous le titre du « Service des paquebots à vapeur de la Méditerranée » : « Les paquebots à vapeur de l'administration des postes destinées à entretenir des communications régulières entre Marseille et les ports du Levant, commenceront leur service le 1^{er} mai prochain »¹⁹².

Les départs pour Constantinople devaient avoir lieu les 6, 16 et 26 du chaque mois. L'itinéraire initial des services de la Méditerranée passait par Livourne, Civitavecchia, Naples, Malte, Syra et Smyrne à la fois pour l'aller et pour le retour. Cependant, l'exploitation des paquebots de la Méditerranée ne put commencer que lorsque la construction de la totalité des paquebots nécessaires pour assurer ce service fut accomplie.

¹⁸⁸ Henri TRISTANT, *op. cit.*, p. 6.

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 8.

¹⁹⁰ *Journal de Smyrne*, samedi 23 janvier 1836, n^o. 200, p. 4.

¹⁹¹ *Journal de Smyrne*, samedi, 19 décembre 1835, n^o. 196, p. 4.

¹⁹² Henri TRISTANT, *op. cit.*, p. 9.

C'est ainsi que, le *Scamandre* quitta le port de Marseille le 1^{er} mai 1837 pour effectuer son premier service régulier de Constantinople. L'année 1837 fut ainsi le début de trois lignes principales : de Marseille à Malte : de Malte à Constantinople et d'Athènes à Alexandrie. En 1838, les paquebots de la compagnie au départ de Marseille touchaient ainsi les ports suivants : Alexandrie, Constantinople, Dardanelles, Smyrne, Le Pirée, Syra, Malte, Naples, Civitavecchia et Livourne¹⁹³.

Cependant, dès le début de leur exploitation en Méditerranée, les paquebots poste français se heurtèrent aux taxes imposées par le gouvernement hellénique, ce qui provoqua des tensions diplomatiques entre les deux gouvernements en 1837. Par ces taxes, le gouvernement hellénique avait pour objectif de privilégier les postes locales. À cet effet, le 16 mars 1838, la Chambre des Députés en France adopta un projet de loi tendant à abaisser le prix des paquets et des lettres transportées par les paquebots de la Méditerranée.¹⁹⁴

Les obstacles posés par le gouvernement hellénique devant les opérations des paquebots français faisaient apparaître la nécessité de placer les services français de paquebots à vapeur sous la protection des consulats de France à l'étranger. À cet effet, le 10 avril 1837, un règlement fut signé par le ministre des Affaires étrangères de la France, qui portait sur le mode d'intervention des consuls dans le service des paquebots à vapeur de l'administration des postes.

Ce règlement prévoyait la surveillance et la protection des communications postales de la France en Méditerranée par les consuls de France établis dans les ports faisant partie des itinéraires des paquebots français. Dans ce cadre, les consuls étaient chargés de veiller à la fluidité de la circulation des navires français dans les ports de leur attachement et surveiller effectivement leur état de santé. Pour les questions postales, les consuls français étaient invités à correspondre régulièrement avec le Ministère des Finances par le biais du Ministère des Affaires étrangères¹⁹⁵.

Cependant, malgré ces mesures, les communications postales de la France en Méditerranée étaient remises en cause par des anomalies courantes dans les services à savoir : de pertes de valises ou de colis, de retards fréquents¹⁹⁶. Par ailleurs, les navires affectés aux services de la Méditerranée demandaient sans cesse des réparations. Il fallait également construire de nouveaux paquebots, ce qui exigeait des dépenses colossales.

¹⁹³ *Journal de Smyrne, Feuille de Commerce*, supplément au numéro 331, samedi 25 août 1838.

¹⁹⁴ Henri TRISTANT, *op. cit.*, pp. 15-16.

¹⁹⁵ *Ibidem*.

¹⁹⁶ A.N.F., Paris, AEB/III/227, *dépêche du 15 juin 1841, Paris*.

4.3 Le nécessaire établissement des lignes commerciales en Méditerranée orientale

Les services de navigation à vapeur établis par l'État français en Méditerranée ne correspondaient pas à la logique du marché. Les paquebots de l'État étaient conduits par des capitaines militaires connaissant peu l'univers de la marine marchande. En outre, ceux-ci transportaient principalement des correspondances. Par conséquent, ils ne produisaient pas assez de recettes pour couvrir les déficits fréquents éprouvés par le Ministère des Finances dans la gestion de ses services en Méditerranée. Ils ne satisfaisaient pas non plus les échanges commerciaux de la place de Marseille en Méditerranée orientale.

Néanmoins, le gouvernement français faisait des efforts pour élargir ses réseaux en Méditerranée notamment dans le cadre d'une loi du 14 juin 1841. À cet effet, le gouvernement français avait décidé d'affecter au service direct entre Marseille et Alexandrie dix paquebots à vapeur de la force de deux cent vingt chevaux chacun, dont un premier nommé *Egyptus* — construit à La Ciotat et armé à Toulon — quitta le port de Marseille pour Alexandrie le 26 novembre 1843. Il arriva à Alexandrie au terme d'une traversée de 7 jours, en comprenant la relâche à Malte. Son voyage s'effectua du 13 au 22 décembre. Quant aux trois autres paquebots, l'*Osiris*, l'*Alexandre* et Le *Caire*, leur construction allait être achevée en 1844. Ces navires allaient effectuer le service d'Égypte entre 1844 et 1845¹⁹⁷.

Or, tous ces développements s'opéraient dans le domaine postal et ils profitaient peu à la marine marchande française dans le Levant qui se faisait encore à bord des voiliers dans les années 1840. Ces voiliers au départ de Marseille faisaient escale à Chypre, à Beyrouth, à Tripoli et Alexandrette, et quelques fois, Tarsus, Jaffa, Haïffa et Lattaquié embarquant et débarquant des marchandises dans tous ces ports.

Les transports à bord de ces voiliers s'effectuaient de façon occasionnelle et souffraient pour cette raison, des problèmes de régularité. Les négociants chargeaient sur un bâtiment souvent sans savoir les échelles qu'il ferait ensuite, et les marchandises restaient à bord pendant quatre, cinq, et même six mois ce qui les détériorait et rendait les assurances difficiles¹⁹⁸. En outre, les trajets à bord des voiliers étaient plus longs par rapport aux navires à vapeur. Pour ces raisons, les négociants de la place de Marseille sollicitaient leur gouvernement pour la mise en place des lignes supplémentaires notamment dans le Levant.

¹⁹⁷ *Ibid.*, pp. 22-23.

¹⁹⁸ A.N.F., Paris, AE/B3/227, *Lettre de l'Agence du Ministère des Affaires étrangères à Marseille, Dépêches, 1839, Direction commerciale, Renseignements demandés sur un projet de navigation entre Marseille et la Syrie. Marseille le 4 juin 1842, pour le ministre des Affaires étrangères M. Guizot à Paris.*

Afin de remédier à ces problèmes, dès le début des années 1840, l'administration des paquebots français tenta d'établir une ligne entre Marseille et Beyrouth au moyen de deux bateaux à vapeur faisant échelle à Chypre, Alexandrette, Tripoli. Pour un tel service, il fallait faire des économies. À cet effet, il était nécessaire de concevoir des bateaux en diminuant les échantillons des bois de la coque du navire et en supprimant quelques objets de luxe dans les emménagements et le mobilier. Pour ces raisons, le Ministère des Finances en France dut renoncer à ce projet.

Dès lors, les services de l'État français ne répondaient plus à l'expansion commerciale de la France en Méditerranée orientale. Il fallait établir dans ce secteur géographique, des lignes commerciales de transport de marchandises et de voyageurs, d'où l'entrée dans ce secteur de nouvelles compagnies marseillaises de navigation à vapeur dès les années 1840.

Au commencement des années 1840, l'initiative privée à Marseille était encore faible. Néanmoins, quelques compagnies marseillaises avaient établi des services de petit cabotage sur les côtes françaises, ou encore vers les côtes de l'Italie du Nord en Méditerranée. Parmi ces quelques compagnies, on retrouvait l'armement « Dervieux Barry et Cie (1841-1844) » et « Séguy », qui avait établi une ligne entre Marseille et Arles, ainsi que l'armement « Agard et Aubanel » (à partir de 1843). D'autres maisons de navigation à vapeur, opérant à une plus grande échelle, furent fondées dans les années 1840. C'est ainsi que l'armement « André et Abeille » assurait entre 1842 et 1855 des services réguliers entre Marseille, Gênes, Civitavecchia et Naples et entre Marseille et Alger¹⁹⁹.

Cependant, à cette époque, il n'existait toujours pas de lignes commerciales régulières pour le transport des marchandises et des voyageurs entre Marseille et le Proche-Orient. C'est donc pour combler cette lacune qu'une Société en commandite au capital 1 500 000 francs, fut fondée en février 1845, par Bruno-Xavier Rostand et elle fut continuée par son fils Albert. L'établissement de cette compagnie fut un grand événement pour la place de Marseille, car, pour la première fois, une entreprise privée affrontait la concurrence de l'État. Si les entrepreneurs privés de Marseille mirent autant de temps pour se lancer dans le secteur de la Méditerranée orientale, c'était parce que place de Marseille avait été touchée par une crise

¹⁹⁹ Paul BOIS, *Histoire du Commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles, Tome 2, Armements Marseillais, Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, Marseille, C.C.I. de Marseille, 1988, pp. 61-64.

financière en 1837. Cette crise avait donné lieu à des faillites auprès des sociétés industrielles²⁰⁰.

Dès l'année 1846, le journal de Constantinople parlait des « Paquebots à vapeur pour le Levant de la Société Rostand ». La compagnie Rostand s'engageait à effectuer le trajet complet depuis Constantinople jusqu'à Marseille en 10 jours et proposait à ses voyageurs « un cadre confortable, avec un médecin à bord, une femme de chambre pour les dames et domestiques nombreux et tous les soins et commodités désirés ». L'administration Rostand annonçait en outre son objectif de transporter des marchandises à partir du mois d'août de l'année 1846²⁰¹.

L'entrée de la compagnie Rostand dans le secteur de la Méditerranée orientale était loin de résoudre les problèmes éprouvés par le port de Marseille dans ses communications avec ce secteur géographique. Au contraire, dès le milieu des années 1840, les services de la compagnie Rostand et ceux de l'État se gênaient mutuellement. Vers la fin des années 1840, la compagnie Rostand allait même être contrainte à ne plus assurer qu'un départ mensuel pour Constantinople²⁰². La situation n'en était pas moins différente pour les services de l'État français en Méditerranée, qui étaient, à leur tour, menacés par la concurrence des grandes compagnies européennes dans ce secteur.

4.4 La défaillance des services de l'État français en Méditerranée (1846-1850)

Les Européens étaient de plus en plus nombreux à préférer les services du Lloyd autrichien pour communiquer avec les ports de la Méditerranée orientale, car contrairement aux paquebots français, qui subissaient de longues quarantaines lors de leurs escales à Malte, la compagnie autrichienne avait établi des lignes directes entre Trieste et ces ports²⁰³.

De son côté, l'État français éprouvait des difficultés à élargir ses réseaux en Méditerranée. En 1846, on reparlait dans les journaux, de la nécessité pour les paquebots français du Levant, d'établir une ligne supplémentaire de Smyrne à Beyrouth, parce que les lignes existantes étaient souvent interrompues en raison de nombreux retards éprouvés par les paquebots de l'État²⁰⁴. Au lieu d'améliorer ses services ou encore établir des lignes

²⁰⁰ Xavier DAUMALIN, «Marseille (1831-1865), «Une Révolution industrielle en Europe du Nord et Méditerranée », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, 56^e Année, n^o. 1 (janvier-février 2001), Paris, EHESS, pp. 153-176.

²⁰¹ J.C., samedi 11 juillet 1846, 4^e année, n^o. 251, p. 4.

²⁰² Paul BOIS, *op. cit.*, pp. 60-62.

²⁰³ J.C., vendredi 26 décembre 1845, 3^e année, n^o. 213, p. 1.

²⁰⁴ J.C., mardi 6 janvier 1846, 4^e année, n^o. 215, p. 1.

supplémentaires, l'administration des paquebots poste français allait être obligée de supprimer sa ligne circulaire entre Constantinople, l'Égypte et la Syrie en 1848. Dès lors, le Lloyd autrichien allait assurer cette ligne à lui tout seul²⁰⁵.

En outre, vers la fin des années 1840, l'administration des paquebots français fut amenée à faire des changements importants sur ses itinéraires, puisqu'une convention passée entre la France et l'Angleterre dans le but de faire de Malte un point de relâche pour les paquebots-postes français expirait en 1850. Pour cette raison l'Administration française décida de faire de Messine un point d'escale pour ses lignes en Méditerranée.

Vers la fin des années 1840, les services de l'État français en Méditerranée étaient généralement en déclin. Entre 1846 et 1848, la France fut notamment confrontée à une crise industrielle, ce qui empêcha la formation d'une compagnie puissante dans le secteur privé. Malgré la crise, durant cette époque, quelques entrepreneurs français cherchèrent établir des lignes régulières de navigation à vapeur entre la France et les Amériques. En ce sens, en 1847, la Compagnie « Hérout » tenta d'établir un service du Havre à New York, mais, n'ayant pas à sa disposition des paquebots capables de lutter avec ceux de l'Angleterre et de l'Amérique, elle fut contrainte à abandonner son entreprise²⁰⁶. Pour l'essor des lignes régulières entre la France et les Amériques, il fallut attendre les Messageries françaises (1857)²⁰⁷.

Néanmoins, à la sortie de la crise, le 20 décembre 1850, Louis Arnaud propriétaire et commissionnaire expéditeur s'associa avec Auguste et Félix Touache pour créer une société en commandite sous le nom de « Louis Arnaud, Touache frères et cie » dans le but de transporter des marchandises pour compte d'autrui, de Marseille ou de tout autre port en Algérie et dans l'Amérique du Sud, ou tout autre point que les gérants croyaient avantageux, au moyen des navires mixtes²⁰⁸. Contrairement à l'exemple de la Compagnie Hérout, ce projet allait réussir.

Cependant, au début des années 1850, les services de l'État français en Méditerranée orientale étaient au bord de la faillite. Il en était de même pour la compagnie Rostand qui opérait dans le même secteur. Or à partir de la révolution de 1848, la France était passée à « un régime de grande industrie », qui était fondée « sur le machinisme, l'universalité des échanges et la rapidité des transports, et sur la mobilité de la main-d'œuvre ». Il s'agissait

²⁰⁵ J.C., vendredi 4 août 1848, 3^e année, n^o. 107, p. 1.

²⁰⁶ *Ibidem*.

²⁰⁷ « De la Navigation transatlantique à vapeur », extrait du *Moniteur Universel* des 7 et 8 novembre 1862, Typographie E. Panckoucke et Cie, 1862, p. 8-13.

²⁰⁸ Roland CATY, Eliane RICHARD, *Histoire du Commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles, Tome 1, Armateurs Marseillais au XIXe siècle*, Marseille, CCI de Marseille, 1986, p. 67.

d'une nouvelle ère caractérisée par « une économie de capitalisme moderne »²⁰⁹. Il était ainsi temps pour le gouvernement français d'établir une puissante compagnie de navigation à vapeur pour assurer son expansion commerciale et politique en Méditerranée. Pour ces raisons, le gouvernement français allait concéder ses services de la Méditerranée à la Compagnie des Messageries Nationales en 1851.

4.5 L'avènement de la Compagnie des Services maritimes des Messageries nationales (1851)

Peu avant le coup d'État de 1851, une compagnie parisienne puissante de transports terrestres, les Messageries nationales reprirent des mains de l'État français, ses services de la Méditerranée. De même, elle se fusionna avec le groupe Rostand de Marseille, pour former la « Compagnie des Services maritimes des Messageries nationales ». Les réseaux de celle-ci étaient précisés dès le premier article de la Convention du 28 février 1851 du projet de concession des paquebots de la Méditerranée à la Compagnie des Messageries nationales²¹⁰.

Pour les paquebots de la compagnie, le service à exécuter consistait à effectuer chaque mois régulièrement les voyages suivants : trois de Marseille à Constantinople, par Malte, Syra, Smyrne et les Dardanelles, avec correspondance régulière de Syra sur Athènes par un bateau à vapeur de la force de soixante chevaux : deux de Marseille à Alexandrie par Malte ; un tous les vingt jours, de Constantinople à Alexandrie, Smyrne, Rhodes, Mersin, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. Dès lors, les ports de l'Empire ottoman occupaient une place majeure dans le cadre de ces réseaux.

La Compagnie des Messageries Nationales, que la loi du 8 juillet 1851 désigna concessionnaire du service postal de la Méditerranée, inaugura le service de la ligne de Constantinople le 1^{er} octobre 1851. Le premier paquebot de la compagnie, *Léonidas* quitta Marseille le 1^{er} octobre 1851, et arriva à Constantinople le 15 du même mois, après avoir desservi Gênes, Livourne, Civitavecchia, Naples, Messine, Malte, Le Pirée, Syra, Smyrne, Mytilène, Dardanelles, Gallipoli sur son trajet²¹¹.

²⁰⁹ CH.H. POUTAS, *Démocraties et Capitalisme (1848-1860)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1941, p. 2.

²¹⁰ A.A.F.L., Le Havre, 19 970 025 235, pièce n°. 2, p. IV.

²¹¹ J.C., samedi 4 octobre 1851, 6^e année, n°. 331, p. 4.

Conclusion de la première partie

Dans cette première partie, nous avons essayé de montrer la genèse d'un marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman avec le développement des services réguliers des compagnies locales et étrangères dans les ports de cet empire notamment situés sur le fleuve Danube, en mer Noire et en Méditerranée dès le tournant des années 1830. Dans cette perspective, nous nous sommes particulièrement intéressés à l'évolution du contexte politique et économique qui donna naissance à ce marché. C'est ainsi que nous avons présenté les grandes étapes de l'avènement de la navigation à vapeur dans le monde et dans l'Empire ottoman autour du phénomène de l'industrialisation et dans le cadre des relations internationales.

Cette démarche nous a permis de présenter le cadre politique et économique dans lequel les Messageries françaises commencèrent à opérer avec l'établissement de leurs premiers services réguliers de transport entre Marseille et Constantinople en 1851.

Dans cette optique, nous avons tiré plusieurs hypothèses. Tout d'abord, la technologie de la vapeur accéléra le processus d'industrialisation en Europe. Au moyen de cette technologie révolutionnaire, l'industrie européenne passa à la production de masse dans plusieurs domaines tels que le textile, les mines ou encore la métallurgie. Dans ce cadre, les transports devinrent les préoccupations majeures des puissances industrielles dès le XVIII^e siècle.

En particulier, dès les années 1830, la navigation à vapeur leur permit une expansion économique vers les quatre coins du globe. C'est ainsi que, dans l'objectif de créer de nouveaux débouchés pour leurs productions, les puissances comme l'Angleterre, la France, la Russie ou l'Autriche établirent leurs premières lignes régulières de navigation à vapeur dans le monde. Dans le cadre de ces lignes, les ports de l'Empire ottoman représentaient des intérêts économiques majeurs.

De son côté, le gouvernement ottoman ne tarda pas à importer la navigation à vapeur dans l'Empire en achetant un tout premier paquebot à vapeur aux industriels anglais en 1827. Ce premier achat jeta les premiers jalons de la formation des premières compagnies locales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

Quant à la France, elle établit ses premières lignes de navigation à vapeur en Méditerranée dès le milieu des années 1830. À cet effet, l'État français établit deux lignes principales vers Constantinople et Alexandrie. Cependant, en raison de sa mauvaise gestion

technique et financière, le gouvernement français finit par recourir au concours du secteur privé pour réorganiser ses communications postales en Méditerranée au moyen de la navigation à vapeur. C'est pourquoi le gouvernement français passa des conventions avec la société des Messageries Nationales et la compagnie marseillaise Rostand, pour former la Compagnie des Services maritimes des Messageries Nationales en 1851. Cette nouvelle compagnie allait devenir la plus puissante compagnie maritime française du XIX^e siècle permettant à la France un développement économique important dans les mers et les océans du monde en commençant par la Méditerranée. Dans ce cadre, l'Empire ottoman allait occuper une place primordiale.

DEUXIÈME PARTIE

LE PROTECTIONNISME SANITAIRE ET DOUANIER DANS L'EMPIRE OTTOMAN À L'ENCONTRE DES SERVICES MESSAGERIES FRANÇAISES (1851-1861)

Introduction de la deuxième partie

Dans notre première partie, nous avons montré comment un marché de la navigation à vapeur était né dans l'Empire ottoman autour des intérêts impérialistes des grandes puissances industrielles de l'Europe dans le monde durant la première moitié du XIX^e siècle. Dans ce cadre, nous avons étudié les premiers services réguliers de navigation à vapeur de la France en Méditerranée, et notamment dans l'Empire ottoman. Nous avons terminé cette première partie en annonçant la création des Messageries françaises en Méditerranée en 1851.

Dès cette date, les paquebots de la compagnie française commencèrent à transporter régulièrement des correspondances, des marchandises et des voyageurs entre Marseille et les divers ports de l'Empire ottoman. Cependant, ces transports se heurtèrent aux frontières sanitaires et douanières locales.

Or, la fluidité des opérations marchandes et postales de la compagnie française avait une importance stratégique pour l'action politique et commerciale du gouvernement français à l'étranger. C'est la raison pour laquelle, dès l'établissement par la compagnie de sa ligne de Constantinople, le gouvernement français demanda à ses représentants diplomatiques et consulaires établis dans l'Empire de veiller à la libre circulation des paquebots des Messageries françaises dans les ports ottomans.

Mais quelle était vraiment la nature des obstacles rencontrés par les paquebots de la compagnie française dans ces ports ? Quels étaient les acteurs à leur origine ? Était-il seulement question des autorités locales ou s'agissait-il également des acteurs internationaux ? Quels étaient leurs motifs ? Enfin que révélaient-ils, ces motifs, du point de vue du contexte économique local ?

Lorsque les Messageries françaises établirent leurs premières lignes dans les ports ottomans, elles furent confrontées aux politiques protectionnistes du gouvernement impérial et de son administration dans les provinces, destinées à privilégier les compagnies locales vis-à-vis des compagnies étrangères. À cela, s'ajoutaient les épidémies courantes en Méditerranée orientale, exigeant le renforcement des contrôles dans les ports ottomans.

Néanmoins, il est important de préciser que le gouvernement ottoman n'était pas le seul acteur de décision en matière sanitaire. L'importance des épidémies avait nécessité dès les premiers temps de l'ère des Tanzimat, la mise en place d'une administration mixte à Istanbul, composée de délégués ottomans et étrangers. En outre, le gouvernement ottoman participait régulièrement aux conférences sanitaires internationales qui se réunissaient

régulièrement pour trouver des solutions aux épidémies induites notamment par la mondialisation et l'accélération des échanges.

Les problèmes sanitaires dans les ports ottomans prirent de l'ampleur pendant la guerre de Crimée. Dans le cadre de leurs missions militaires, les Messageries françaises contribuèrent à la propagation des épidémies entre la France et l'Empire ottoman. De même, pendant la guerre, les abordages entre les navires devinrent fréquents avec l'intensification de circulations dans les ports ottomans. Les différends en ce domaine témoignaient surtout de l'émergence du droit maritime dans l'Empire ottoman.

Néanmoins, la guerre de Crimée joua un rôle important dans le développement des transports et les communications dans l'Empire ottoman. C'est ainsi que le télégraphe et les premiers chemins de fer furent introduits dans la Turquie d'Europe. Cependant, les dépenses occasionnées par la guerre déclenchèrent également un long processus d'endettement pour la Porte ottomane auprès des créiteurs européens. Ce processus allait conditionner la montée d'un protectionnisme douanier dans l'Empire.

En effet, pendant la guerre, dans le cadre de l'alliance franco-ottomane, les paquebots des Messageries françaises circulèrent librement dans les ports ottomans. En ce sens, elles contribuèrent au développement des échanges et des mobilités principalement militaires entre la France et l'Empire ottoman. Cependant, dès la fin des hostilités le gouvernement ottoman rétablit ses frontières douanières devant les circulations marchandes de la compagnie française dans ses ports.

De son côté, la Russie sortit vaincue de cette guerre, ce qui la conduisit à rétablir sa marine. Cependant, l'action de sa flotte militaire étant paralysée par le traité de Paris en 1856, le gouvernement russe établit une grande compagnie de navigation à vapeur pour mener une guerre commerciale contre les compagnies ottomanes et européennes. De même, à partir de la fin de la guerre, de nombreuses autres compagnies européennes et ottomanes établirent leurs services dans les ports de l'Empire.

La multiplication des services étrangers de navigation à vapeur dans ces ports commença à générer des sources de revenus pour les autorités locales. C'est ainsi que le gouvernement ottoman chercha à taxer les opérations de transit des Messageries françaises, notamment en contournant ses engagements antérieurs de libre-échange issus des traités de 1838. De plus, certains gouverneurs locaux dans les provinces cherchèrent à profiter du développement des échanges internationaux dans l'Empire pour imposer de droits arbitraires dans les douanes de leurs localités.

Or contrairement au protectionnisme douanier dans l'Empire ottoman, l'Europe entra dans une phase de libre-échange, lorsque la France et l'Angleterre conclurent un traité le 23 janvier 1860. Ces deux puissances incitèrent d'autres pays du monde à enlever leurs barrières douanières dans le cadre de traités de libre-échange. C'est dans ce contexte que la Porte ottomane conclut un traité de commerce avec la France le 29 avril 1861. Nous avons choisi cette date comme le *terminus ad quem* de cette deuxième partie, parce qu'elle marque avant tout une rupture en ce qui concerne les politiques douanières de la Porte ottomane vis-à-vis des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman depuis 1851. De même, cette date annonce une nouvelle ère avec l'arrivée du sultan Abdülaziz au trône la même année.

I. La pénétration des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman (1851-1853)

Nous allons commencer cette partie, en étudiant dans un premier chapitre les trois premières années d'activités des Messageries françaises dans l'Empire ottoman qui suivirent l'établissement de leur première ligne de Constantinople (1851). Pour ce premier chapitre, nous nous arrêtons à l'année 1853, parce qu'à partir de cette date, l'attitude des autorités ottomanes à l'égard de la compagnie française allait changer radicalement, notamment avec le commencement de la guerre de Crimée. Cette courte période est selon nous d'une importance majeure, parce qu'elle permet d'introduire non seulement le commencement des activités de la compagnie française dans les ports de l'Empire ottoman.

1. Les exigences de la rapidité et de la régularité

Les Messageries françaises représentaient une époque bien particulière dans l'histoire de la France, marquée par l'essor de la grande industrie et de l'entrepreneuriat. Il s'agissait d'une grande compagnie de la marine marchande française chargée d'assurer les communications postales de la France avec les ports étrangers avec rapidité et régularité. Dès leur établissement, les Messageries françaises furent contraintes par une double responsabilité : elles devaient non seulement assurer le développement du commerce français à l'étranger, mais elles devaient également assurer les communications postales du gouvernement français dans les mers et les océans du globe avec célérité et continuité. Pour cela, elles devaient augmenter le nombre et la vitesse de leurs navires.

1.1 La flotte initiale des Messageries françaises

Dans la mesure où son commerce extérieur et ses communications postales dans le monde dépendaient des services des Messageries françaises, dès l'année 1851, le gouvernement français concéda à la direction de la compagnie de dix à treize paquebots²¹² à savoir : le *Léonidas* (construit à Brest en 1836) ; le *Lycurgue* (construit en 1836) ; le *Louqsor*

²¹² A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, *Services Maritimes des Messageries Impériales, Règlement Général du Service extérieur, Tome Premier (2^e Partie), Annexes, Liste des modèles et tables du règlement des bords*, pièce n^o. 1, art. 4, Marseille, Typographie et lithographie veuve Marius Olive, 1864.

(construit dans les chantiers de Bordeaux en 1843) ; l'*Egyptus* (dans les chantiers de La Ciotat en 1843) ; l'*Alexandre*²¹³, le *Tancrede* (construit par M. Miller en 1836 à Brest) ; le *Télémaque* (construit à Toulon entre 1842 et 1845) ; l'*Osiris* (construit à La Ciotat en 1842 et 1843) ; le *Nil* (construit par les chantiers de Bordeaux en 1843) ; le *Mentor* (construit par l'arsenal de Toulon, en 1836) ; le *Scamandre* (construit à l'arsenal de Rochefort entre 1835 et 1836) ; l'*Eurotas et Le Caire* (construit à l'arsenal de Lorient entre 1842 et 1843). Ces paquebots étaient auparavant affectés à l'Administration des Postes françaises.

La compagnie française se vit également concéder, les trois paquebots de la Compagnie Rostand : l'*Otrante* (construit dans les chantiers de Benet à La Ciotat entre 1846 et 1847), l'*Hellespont* et le *Bosphore* (un bateau à roues, qui fut construit à La Ciotat en 1846)²¹⁴. Puisque la compagnie était subventionnée par l'État pour ses services postaux, il revenait au Ministère des Finances de prendre les décisions relatives à sa flotte. Les paquebots en question devaient naviguer sous pavillon français. La compagnie française, quant à elle, était tenue de les entretenir. Parmi la flotte des Messageries françaises, les navires les plus puissants étaient réservés aux lignes de Constantinople et d'Alexandrie²¹⁵.

Les paquebots des Messageries françaises comprenaient, « indépendamment des chambres nécessaires au logement de l'état-major et du poste d'équipage, des salons et des chambres en nombre suffisant pour les passagers des trois classes. Ces installations étaient d'ailleurs équipées de tous les objets nécessaires pour le confort des voyageurs²¹⁶».

L'article 24 de la convention de concession de 1851 prévoyait à bord de chaque navire un agent des postes nommé par le ministre des Finances et payé par l'État, qui devait s'occuper de la réception et la transmission des dépêches qui lui étaient confiées. Le même article spécifiait que des cabines de première classe et un local destiné à contenir les dépêches, étaient réservés aux agents des postes à bord des paquebots des lignes de la Méditerranée²¹⁷.

Les équipages des paquebots étaient déterminés en fonction de la force du navire. Pour les lignes de Constantinople et de Syrie, par exemple, il s'agissait de paquebots de 220 à 300 chevaux. D'après l'article 23 de la Convention de 1851, chaque paquebot de cette catégorie, devait avoir à son bord à bord, comme équipage : « 1 commandant, officier de la marine du grade de lieutenant de vaisseau, ou un capitaine au long cours, 1 second, 1 lieutenant, 1 chirurgien, 1 maître

²¹³ Pour l'image du paquebot *Alexandre*, voir *infra* annexe III, document n°. 1.

²¹⁴ A.A.F.L., Le Havre, les devis d'armement dans les dossiers n°. 1997 002 5298, 1997 002 5298, 1997 002 3145, 1997 002 5295.

²¹⁵ *Services Maritimes des Messageries Impériales...*, *op. cit.*, art. 12.

²¹⁶ *Ibid.*, art. 15.

²¹⁷ *Ibid.*, l'art. 24.

d'équipage, 14 matelots, 2 novices, 1 mousse, 1 maître mécanicien, 11 chauffeurs, 1 maître d'hôtel ; 1 cambusier et 1 cuisinier, soit un nombre total de 38 personnes²¹⁸ ».

Certes, les Messageries françaises héritèrent de l'ancienne administration des postes et de la Compagnie Rostand un nombre important de paquebots, mais ces derniers étaient vétustes et exigeaient des réparations extrêmement onéreuses. C'est ainsi que la flotte initiale de la compagnie française était insuffisante pour rivaliser avec les compagnies rivales, dont les paquebots étaient construits dans les chantiers d'Angleterre et d'Écosse. Dès lors, elles allaient faire l'acquisition des chantiers créés par M. L. Benet à la Ciotat en 1853²¹⁹.

Or, le chantier de Benet, dans son état primitif, ne suffisait pas lui non plus à répondre aux besoins croissants de la Compagnie en constructions et en réparations. Pour ces raisons, les Messageries françaises firent construire de nouveaux ateliers en augmentant leurs outillages, ce qui leur permit de développer leur matériel naval. Dès lors, la compagnie française élargit ses réseaux initiaux en Méditerranée, vers d'autres mers et océans du monde.

À partir de l'année 1853, de nouveaux navires allaient être construits dans les chantiers de La Ciotat pour venir compléter la flotte de la compagnie opérant dans les différentes lignes de la Méditerranée. Durant, notamment, la période de la guerre de Crimée, la flotte des Messageries françaises allait connaître une expansion sans précédent. Un bilan de la flotte de la compagnie en 1857 témoignait l'importance de cette expansion. Par rapport à l'année 1852, l'effectif avait triplé, le tonnage avait été multiplié par 3,3 et la force globale des navires par 3,5. Plus précisément, entre 1854 et 1857 la compagnie fit l'acquisition de trente-trois navires. Il s'agissait des navires neufs construits par la compagnie dans ses propres ateliers à La Ciotat et dans d'autres ateliers en France à La Seyne (Forges et Chantiers) ou à Bordeaux (Arman), ou encore dans les chantiers anglais ou écossais²²⁰.

Cependant, la construction d'une flotte puissante ne suffisait pas à elle toute seule à assurer la régularité et la rapidité des services postaux et commerciaux des Messageries françaises en Méditerranée. Il fallait en outre approvisionner les paquebots en charbon. Entre 1850 et 1869, comme conséquence du développement de l'industrie française, la consommation de charbon allait presque tripler en France. Le charbon était une énergie coûteuse, surtout quand il provenait de l'étranger.

Néanmoins, les mines françaises du Second Empire procuraient plus de 60 % du charbon nécessaire à l'industrie française. Une grande quantité de ce charbon était extraite

²¹⁸ *Ibid.*, l'art. 23.

²¹⁹ A.A.F.L., 1997 002 5199, *Assemblée générale du 28 mai 1853*.

²²⁰ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 182.

dans les bassins de la périphérie du Massif central, mais avant tout dans les mines d'Anzin dans le bassin du Nord. On commençait également à exploiter les bassins de Pas-de-Calais et de Moselle. Quant aux 40 % restant, il s'agissait des importations allemandes et britanniques. Cependant, le charbon français était cher, et pas de la bonne qualité, ce qui amenait certains industriels français à s'approvisionner en coke allemande²²¹.

Les opérations des Messageries françaises à l'étranger avaient fait apparaître la nécessité de stocker le charbon destiné à leurs paquebots dans les ports faisant partie de leurs réseaux. C'est ainsi que, l'État français avait loué des dépôts de charbon dans les différents ports de l'Empire ottoman. Comme nous le verrons plus tard, l'approvisionnement en charbon allait être un enjeu majeur pour les Messageries françaises dans le cadre de leurs opérations dans l'Empire ottoman après la guerre de Crimée.

Au-delà de ces exigences techniques, la fluidité des services des Messageries françaises dans le cadre de leurs différents itinéraires en Méditerranée dépendait surtout de la mise en place d'un système de pilotage surveillance entre France et l'Empire ottoman.

1.2 Le pilotage des services des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman

Dans le cadre de notre introduction générale, nous avons déjà parlé des acteurs chargés d'assurer l'exploitation des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman. Il est maintenant temps d'aborder leurs différents rôles et modes de fonctionnement.

1.2.1 L'organisation des services des Messageries en France

Durant leurs premières années d'exploitation, afin d'assurer le bon fonctionnement de leurs services en Méditerranée, les Messageries françaises et le Ministère des Finances décidèrent, dans le cadre de leur convention du 28 février 1851, la désignation d'un commissaire du gouvernement et d'une commission de surveillance à Marseille.

Le commissaire du gouvernement, selon le chapitre II de ladite convention, était chargé de « signaler à l'Administration des postes les infractions, qui pourraient y être faites, et de lui indiquer les modifications qu'il paraîtrait utile d'introduire, soit dans l'organisation

²²¹ Claude BEAUD, « Industrie », dans Jean TULARD (dir.), *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995, pp. 638-645, (p. 643).

du service, soit dans le matériel des bâtiments²²² ». La commission d'examen et de surveillance était composée de personnes appartenant pour une part à la marine militaire ou à l'administration, et pour une autre part au commerce.

Les opérations postales et commerciales des Messageries françaises en Méditerranée étaient gérées par une multitude d'acteurs. Les décisions principales concernant les services de la compagnie étaient prises par la direction principale de la compagnie, qui se trouvait à Paris. La compagnie avait en outre établi une agence à Marseille. Celle-ci avait pour mission de veiller au bon fonctionnement des services des Messageries françaises en Méditerranée. Les agences de Bordeaux et du Havre, quant à elles, s'occupaient des services de la compagnie en Atlantique.

Les services postaux de la compagnie étaient gérés depuis la France par les directions des postes françaises à Paris et à Marseille. Le Ministère des Affaires étrangères de Paris avait en outre établi une agence à Marseille, pour gérer la fluidité de ses communications diplomatiques et consulaires en Méditerranée.

Les correspondances originaires de Paris arrivaient à Marseille par la malle-poste, donc par la voie terrestre. Avec l'établissement de la ligne de chemin de fer entre Paris-Lyon-Marseille en 1858, les correspondances entre ces villes allaient désormais circuler par la voie ferrée. Les malles arrivant à Marseille étaient prises en charge par la Direction des Postes et par l'Agence du Ministère des Affaires étrangères s'il était question des correspondances diplomatiques et consulaires. Ces deux établissements s'occupaient du transbordement des malles à bord des Messageries françaises selon leurs destinations.

Les communications postales de la France dans les ports de l'Empire ottoman étant hautement stratégiques du point de vue politique et économique, la circulation des paquebots des Messageries françaises entre Marseille et les ports ottomans était minutieusement réglementée. L'administration des Postes françaises fixait les heures de départ et d'arrivée des paquebots ainsi que la durée des traversées en fonction de la vitesse des navires employés.

Les paquebots de la compagnie amarrés dans le port de Marseille devaient attendre l'arrivée des dépêches depuis Paris ou depuis d'autres régions de la France avant de prendre la mer pour leurs destinations. L'Administration des Postes françaises chronométrait ainsi minutieusement les déplacements des Messageries françaises au départ de Marseille. Dans cette perspective, les moindres retards étaient calculés à minutes près.

²²² A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, *op. cit.*, art. 7.

De leur côté, les Messageries françaises s'engageaient à respecter les horaires et les dates fixées par l'Administration des Postes françaises. Afin de pouvoir supporter les coûts engendrés par cette obligation, elles recevaient des subventions annuelles de la part du gouvernement français. Cependant, les opérations marchandes de la compagnie étant de nature spontanée ne correspondaient souvent pas aux dates et horaires fixés par l'Administration des postes.

Au-delà de ces problèmes, les Messageries françaises éprouvaient des difficultés constantes à respecter leurs obligations postales de rapidité et de régularité dans les ports ottomans, ce qui avait conduit le gouvernement français à placer les services de la compagnie française dans ces ports sous une protection diplomatique et consulaire.

1.2.2 La surveillance de la fluidité des opérations des Messageries françaises dans l'Empire ottoman

Lorsque les Messageries françaises commencèrent leurs opérations dans l'Empire ottoman en 1851, les autorités portuaires locales se posèrent la question de savoir si la compagnie française, malgré ses opérations marchandes de transport de marchandises et de voyageurs, allait bénéficier des privilèges qui n'étaient accordés qu'aux bâtiments de l'État français dans le cadre de l'ancien système de paquebots-postes de la Méditerranée.

En effet, ce qui avait posé problème aux yeux des autorités ottomanes, c'était donc le caractère hybride des services des Messageries françaises. La compagnie française avait dès le départ anticipé ce risque en prenant le nom de « Messageries Nationales » afin d'insister sur le caractère postal de ses services. De la même façon, avec l'avènement du Second Empire en 1852, la compagnie française prit la dénomination de « Messageries impériales ». Par ailleurs, comme nous l'avons déjà précisé dans le cadre du dernier chapitre de notre première partie, dans les années 1830, l'Administration des Postes françaises avait doté ses paquebots de canons, pour rappeler leur caractère militaire et ainsi bénéficier des privilèges de circulation accordés aux navires de guerre.

Lorsque la Compagnie des Messageries Nationales inaugura son service de la ligne de Constantinople le 1^{er} octobre 1851, sa direction écrivit à l'ambassadeur de France à Istanbul, pour demander son appui diplomatique et consulaire²²³. Dès lors, les services des Messageries

²²³ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/454, *lettre n° 77 de la Direction des Services maritimes des Messageries Nationales à Paris à l'ambassadeur de France à Constantinople.*

françaises dans l'Empire ottoman furent placés sous la protection de l'ambassade de France à Constantinople et de ses consulats.

Dans ce cadre, les services postaux des Messageries françaises furent confiés à des bureaux des postes françaises établis sur le territoire ottoman. En 1855, la France possédait des bureaux de poste dans les villes de Turquie et d'Égypte suivantes : « Constantinople, Gallipoli, les Dardanelles, Mytilène, Smyrne, Rhodes, Mersin, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli de Syrie, Beyrouth, Jaffa et Alexandrie²²⁴ ». Dans les provinces où il n'y avait pas de bureaux des postes françaises, il incombait aux consuls de France d'assurer les communications postales de la France avec leurs localités.

En ce qui concerne leurs services commerciaux, les Messageries françaises avaient établi des agences dans les ports de l'Empire ottoman. Ces agences procédaient à des opérations de vente des billets, ou encore s'occupaient de la réception et de l'expédition des marchandises qui leur étaient confiées par leurs clients. À la tête de ces agences se trouvait la Direction des Messageries françaises à Constantinople. Cette direction, outre ses opérations commerciales, avait pour mission principale de « rendre moins fréquentes les perturbations dans les dates de départ des paquebots expédiés pour Marseille »²²⁵, soit en d'autres termes, d'assurer la fluidité de la navigation.

À cet effet, dès l'inauguration de la ligne de Constantinople, un agent français, M. Casimir Bœuf fut envoyé sur place. Il était chargé de la bonne gestion des services des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman sous sa direction. Il devait notamment surveiller les relâches, les embarquements, ou les débarquements dans ces ports. La direction des Messageries françaises à Constantinople était en correspondance régulière avec les représentants diplomatiques et consulaires de la France dans l'Empire ottoman, ainsi qu'avec les directions de la compagnie à Marseille et à Paris.

Néanmoins, malgré toutes ces mesures, la fluidité des opérations postales et commerciales des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman allait être remise en cause par un certain nombre d'obstacles réglementaires imposés par les autorités locales. Mais avant même de parler de ces barrières, les services des Messageries allaient être complètement exclus des transports maritimes urbains de la capitale ottomane dès l'année 1851.

²²⁴ *Bulletin mensuel de l'Administration des Postes*, décembre 1856, n° 16.

²²⁵ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/455, *lettre de l'inspecteur Givette à l'Ambassadeur de France à Constantinople, du 23 novembre 1855*.

2. L'exclusion des Messageries françaises du marché des transports maritimes urbains de Constantinople

Dès l'établissement de leur ligne de Constantinople, les Messageries françaises pénétrèrent au sein du marché local de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman. Dans ce cadre, elles durent faire face à la fois à la concurrence des compagnies rivales, et notamment au protectionnisme des autorités politiques et administratives locales.

2.1 Le paysage concurrentiel du marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman en 1851

Lorsque les Messageries françaises commencèrent leurs services dans l'Empire ottoman, le paysage concurrentiel du marché ottoman de navigation à vapeur était composé de nombreuses compagnies locales et étrangères. Nous avons déjà présenté celles-ci dans le cadre de notre première partie, mais à titre de rappel, parmi les compagnies locales, on comptait les paquebots de l'Arsenal impérial ottoman (*Tersâne-i Âmire Vapurları*), la compagnie de la Trésorerie impériale ottomane (*Hâzine-i Hassâ Vapurları Kumpanyası*) ou encore la compagnie de « Fevâid-i Osmâniye ». Celles-ci avaient été créées par l'initiative du gouvernement ottoman pour répondre avant tout à ses besoins des communications postales et des échanges commerciaux dans les ports ottomans.

En parallèle à ces entreprises locales, des compagnies étrangères de navigation à vapeur transportaient régulièrement des correspondances, des marchandises et des voyageurs dans les ports de l'Empire ottoman. Parmi celles-ci, le Lloyd autrichien et la compagnie anglaise Peninsular & Oriental étaient prépondérants dans le marché ottoman de la navigation à vapeur.

Grâce aux relations postales privilégiées entre l'Autriche et l'Empire ottoman, qui remontaient jusqu'au XVII^e siècle, la compagnie du Lloyd autrichien était souvent favorisée par la Porte ottomane du point de vue de son exploitation postale et commerciale dans les ports de l'Empire ottoman. Elle bénéficiait à cet effet de certains privilèges sur la circulation.

Quant à la Peninsular & Oriental, elle avait une position forte dans les ports de l'Empire en Méditerranée orientale et notamment en mer Noire. En outre, les Anglais avaient établi des lignes régulières entre Suez, l'Inde, l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ils allaient maintenir leur monopole dans ces secteurs jusqu'en 1862, la date à partir de laquelle les Messageries françaises allaient établir leur première ligne d'Indochine.

L'Angleterre était non seulement à la tête de l'industrie navale en Europe dans le domaine de la construction des navires à vapeur, mais elle possédait également des ressources minières riches en charbon. Par ailleurs, elle possédait des positions maritimes stratégiques en Méditerranée comme Gibraltar ou Malte, ce qui facilitait la circulation de ses paquebots dans cette mer.

Comparées aux compagnies des grandes puissances industrielles de l'Europe, les compagnies ottomanes étaient souvent de petite taille en ce qui concerne leurs actions et leurs flottes. Dès lors, le gouvernement ottoman cherchait à les protéger vis-à-vis de la concurrence étrangère, à travers les politiques de régulation du marché. Dès lors, dans le cadre des diverses dynamiques du marché ottoman de la navigation à vapeur, les Messageries françaises devaient non seulement faire face à la concurrence des puissantes compagnies européennes, mais elles devaient également affronter les politiques locales visant à privilégier les compagnies locales au détriment des services des compagnies étrangères.

Sur ce dernier point, dès le début de leurs activités, dans le cadre de leur ligne de Constantinople en 1851, les services des Messageries françaises allaient être touchés par des mesures protectionnistes du gouvernement ottoman visant à favoriser le développement du secteur local de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman. Une toute première mesure en ce sens allait être l'exclusion des services des compagnies étrangères de navigation à vapeur du cadre urbain des transports maritimes de la ville de Constantinople, avec la concession du monopole de ce secteur à la compagnie ottomane « Şirket-i Hayriye » en 1851.

2.2 La concession du monopole du secteur de Constantinople à la compagnie ottomane « Şirket-i Hayriye » (1851)

L'initiative de constituer la Şirket-i Hayriye, fut prise en 1851, par Cevdet Pacha et Fuad Pacha. Ceux-ci présentèrent leur premier projet à l'assemblée du gouvernement ottoman (*Meclis-i Mahsûs-u Vükelâ*). Convaincu de la nécessité d'établir des moyens supplémentaires de transport entre Constantinople, le Bosphore et les îles, ce dernier statua sur la création de la compagnie et lui concéda le monopole des services de transports maritimes urbains de la capitale ottomane au moyen de la navigation à vapeur. Pour cela, le gouvernement ottoman commanda la construction de 6 navires à l'industrie anglaise. Une décision (*irâde*) du sultan Abdlülmecid, qui fut publiée dans le journal ottoman « Takvim-i Vekâyi » le 17 janvier 1851,

annonçait la création officielle de la compagnie. Celle-ci allait continuer à opérer dans le secteur urbain de la ville de Constantinople jusqu'en 1945²²⁶.

Avant l'établissement de la Şirket-i Hayriye, les transports maritimes urbains de la capitale ottomane étaient assurés soit par des compagnies étrangères de navigation à vapeur, soit par des *kayık* (barques ottomanes). Les entreprises étrangères avaient ainsi la liberté de transporter des marchandises et des passagers entre les faubourgs de Marmara, Corne d'Or et le Bosphore.

Les services de navigation à vapeur, par leur rapidité et régularité, créaient une concurrence inégalée par rapport aux barques ottomanes. Ces dernières demeuraient néanmoins un moyen de transport privilégié pour les populations locales. Elles fonctionnaient aussi comme des marchés ambulants, où les vendeurs circulaient dans les faubourgs de la capitale pour y vendre leurs produits. Leurs circulations étaient constamment soumises aux divers contrôles douaniers.

Cependant, en dépit de leur utilité incontestable, ces services traditionnels s'avéraient rudimentaires, ne suffisant point à répondre au développement des échanges dans la capitale ottomane. Ils n'étaient non plus en mesure de rivaliser les grandes compagnies européennes dont les paquebots assuraient la majeure partie des communications urbaines de Constantinople et ses faubourgs environnants. Or au début des années 1850, la navigation à vapeur était suffisamment développée dans l'Empire ottoman pour qu'une compagnie locale reprenne le monopole de ces services à elle toute seule. C'est ce qu'il se passa d'ailleurs, lorsque le gouvernement ottoman concéda le monopole du secteur des transports urbains de Constantinople à la Şirket-i Hayriye en 1851. Dès cette date la Porte ottomane allait adopter d'autres protectionnistes en interdisant à cette dernière d'embaucher des employés de nationalité étrangère²²⁷.

Dès lors, les compagnies étrangères de navigation à vapeur qui assuraient auparavant les transports maritimes de la capitale ottomane furent complètement exclues de ce secteur. Il s'agissait d'une rupture radicale avec les anciennes pratiques, qui annonçait une nouvelle ère de protectionnisme dans le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. Au cours des années suivantes, d'autres compagnies ottomanes allaient commencer à opérer dans la capitale ottomane, mais ce secteur allait rester fermé aux services des compagnies étrangères de navigation à vapeur²²⁸. Cette monopolisation allait être contestée par les entreprises

²²⁶ Murat KORALTÜRK, *op. cit.*, p. 28.

²²⁷ Ahmet GÜLERYÜZ, *op. cit.*, p. 13.

²²⁸ *Cerîde-i Hâvâdis* (ci-après C.H.), *ilânat*, 23 Zilkade 1286 (24 février 1870).

concernées dont les services étaient brusquement exclus de la capitale. Mais quelles étaient vraiment les motivations de la Porte ottomane derrière ce protectionnisme ?

Si la Porte ottomane, avait exclu les compagnies étrangères du cadre urbain des transports et des communications de la capitale ottomane, c'est parce que, les actions de compagnie de Şirket-i Hayriye, étaient majoritairement partagées entre le Sultan et les membres de la haute bureaucratie ottomane qui voulaient avant tout privilégier leurs propres intérêts marchands vis-à-vis de la concurrence étrangère. Les actionnaires en question étaient donc dans l'ordre d'importance : le sultan Abdülmecid avec 100 actions, la mère du sultan (*vâlîde sultân*), Le Grand Vizir (*sadrâzam* Reşid Pacha, Damat Mehmet Ali Pacha en sa qualité du chef des armées (*serasker*), Fethi Pacha le grand maître de l'artillerie (*tophâne müşiri*) et d'autres personnages importants du secteur de la finance comme les Camondo²²⁹.

L'omniprésence des membres de la haute bureaucratie ottomane parmi les actionnaires des compagnies ottomanes s'expliquait par le fait que dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat, en dehors des entrepreneurs européens venus investir dans les divers marchés de l'Empire ottoman, les capitaux étaient concentrés entre les mains des membres de la haute bureaucratie et de quelques grandes familles de banquiers (*sarrâf*).

Une autre raison derrière les politiques d'exclusion du gouvernement ottoman à l'égard des services des compagnies étrangères de navigation à vapeur dans le secteur des transports maritimes d'Istanbul était la nécessité éprouvée par celui-ci de protéger le secteur local face au poids écrasant de la concurrence étrangère.

En effet, le secteur local de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman était récent. Comme nous l'avons déjà expliqué, c'est l'État lui-même qui était entrepreneur dans ce secteur. Mais les compagnies créées par celui-ci demeuraient faibles par rapport à celles des puissances industrielles de l'Europe. Le secteur local dans l'Empire ottoman était contraint par plusieurs facteurs d'ordre économique, et principalement financier. La navigation à vapeur était une activité coûteuse qui exigeait la mobilisation des ressources techniques et énergétiques. Or dans ces deux domaines, la dépendance de l'Empire ottoman vis-à-vis de l'Europe était évidente. Les compagnies locales devaient importer leurs paquebots et leurs machines depuis l'étranger. Il fallait en outre faire venir des techniciens de l'Europe pour les entretenir. Cependant, les entrepreneurs locaux dans le domaine de transports étaient en petit nombre. Quant à l'État, son trésor éprouvait des difficultés financières constantes, ce qui

²²⁹ Ahmet GÜLERYÜZ, *op. cit.*, p. 13.

empêchait le développement des compagnies ottomanes. C'est pourquoi la Porte ottomane cherchait à les protéger vis-à-vis de leurs concurrents européens.

Telles étaient donc les conditions du marché local auxquelles étaient confrontées les Messageries françaises avant leur établissement. Dès le début de leurs activités dans ce cadre, elles étaient confrontées à des politiques d'exclusion de l'État ottoman. De surcroît, les services des Messageries françaises dans les ports ottomans allaient être entravés par un certain nombre de barrières sanitaires. Cependant, dans la mesure où les épidémies étaient de portée internationale, ces barrières étaient non seulement imposées par le gouvernement ottoman, mais aussi par des structures internationales.

3. Les Messageries françaises à l'épreuve des frontières sanitaires de l'Empire ottoman

3.1 Les contestations des Messageries françaises aux frontières sanitaires de l'Empire ottoman

Lorsqu'elles commencèrent leur exploitation postale et commerciale en Méditerranée, les Messageries françaises contestèrent un certain nombre de réglementations et de pratiques des autorités sanitaires dans les ports de l'Empire ottoman. Dans les faits, il était question des procédures de contrôle, telles que des pratiques qui consistaient à compter les passagers à bord des paquebots à chaque escale de leurs réseaux dans l'Empire ottoman. Selon la direction de la compagnie française, ces formalités sanitaires causaient des retards et des dépenses importantes susceptibles de mener à la ruine complète des services de la compagnie²³⁰.

Pour les Messageries françaises, leurs paquebots devaient circuler librement avec rapidité et régularité dans les ports de l'Empire ottoman. Or, les épidémies provoquées par des circulations maritimes accélérées à bord des paquebots à vapeur menaçaient la santé publique dans ces ports, ce qui amenait le gouvernement ottoman à renforcer ses mesures de contrôle. De plus, dans la mesure où l'Empire ottoman était positionné sur les principales artères des communications transnationales, l'état de santé de l'Empire ottoman était une affaire internationale. C'est la raison pour laquelle les représentants des puissances étrangères établis

²³⁰ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/454, Questions sanitaires, *Rapport sur les entraves apportées par l'administration sanitaire ottomane à notre service dans les mers du Levant du 8 septembre 1852.*

à Constantinople établirent un conseil de santé dans cette ville pour aider l'Administration sanitaire de l'Empire ottoman à prévenir et contrôler les épidémies.

3.2 L'émergence d'un conseil international pour les questions sanitaires dans l'Empire ottoman

C'est lorsque le choléra et la peste sévissaient Constantinople dès le début des années 1830 que les autorités ottomanes commencèrent à établir les premières quarantaines dans l'Empire ottoman sur des modèles européens. Vers la fin des années 1838, un premier conseil sanitaire s'installa à Galata. En 1839, il prit le nom de Conseil supérieur de santé de l'Empire ottoman (*Meclis-i Tahaffuz-i Devlet-i Âliyye*)²³¹. Celui-ci était composé par moitié environ de fonctionnaires ottomans et de délégués de légation.

De concert avec les membres de l'Intendance sanitaire ottomane, le conseil était chargé de l'organisation complète des quarantaines ottomanes, à l'élaboration d'un règlement organique et former un Conseil chargé de la direction du service. Les matières dont le conseil s'occupait pouvaient se résumer ainsi à la nomination et la révocation de tous les employés sanitaires, la mise en quarantaine de certaines localités suivant le cas ; la rédaction des règlements du service, enfin à la surveillance de la marche générale et partielle de l'administration²³². Cependant, il incombait à la Sublime Porte, notamment au pacha directeur de sanctionner toutes ces décisions et nominations²³³. La Sublime Porte s'était réservé un droit de véto. En pratique, en cas de refus, le conseil pouvait faire appel au grand Vizir.

En 1851, la Porte ottomane décida de publier un code pénal sanitaire sur le modèle européen. Le Conseil était pour l'adoption de ce code, sous condition que les infractions aux lois sanitaires par les sujets internationaux soient jugées par des tribunaux mixtes avec une possibilité d'appel en cassation. Le Conseil était allé même plus loin, en proposant de jouer un rôle de cour suprême²³⁴.

Avec l'adoption de ce code, les infractions ou les contraventions en matière sanitaire étaient punies par la Porte s'il s'agissait des sujets ottomans, ou par une juridiction consulaire

²³¹ Daniel PANZAC, « Tanzimat et santé publique, les débuts du conseil sanitaire de l'Empire ottoman », dans *150. Yilinda Tanzimat...*, op. cit., pp. 325-333., p. 327.

²³² C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/465, annexe de la lettre n°. 161, Rapport collectif des Délégués au Conseil Supérieur de Santé, Pera, le 14 septembre 1859.

²³³ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, lettre n°. 63 du délégué sanitaire français au chargé d'affaires de France à Constantinople, Pera, le 5 avril 1853.

²³⁴ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, l'avis des délégués sur le projet de code pénal sanitaire, Constantinople, le 27 septembre 1851.

s'il était question d'un étranger²³⁵. L'intendance sanitaire ottomane respectait ce principe. Lors d'une infraction commise par un protégé français en provenance d'Odessa, à Istanbul, l'intendance s'était directement adressée au délégué français pour qu'il prenne des mesures nécessaires à l'égard de ses nationaux avant même de porter l'affaire devant une juridiction de première instance²³⁶.

Lorsque dans les années 1830, les autorités sanitaires dans l'Empire ottoman se trouvèrent dans l'impasse face aux épidémies, le gouvernement ottoman fit appel à l'assistance des puissances européennes. Malgré les efforts dans ce domaine, les épidémies continuèrent à menacer les ports de l'Empire. Dès le début des années 1850, des conférences sanitaires internationales furent réunies en Europe pour stopper leur propagation. Une première conférence sanitaire fut réunie à Paris le 27 juillet 1851, puis une autre en 1853, lorsque l'Europe et l'Empire ottoman furent menacés par une épidémie de choléra. Celle-ci fut suivie par une épidémie de fièvre jaune la même année. Lors de la conférence de 1851, les gouvernements participants signèrent une convention prévoyant les mesures sanitaires internationales pour arrêter les épidémies²³⁷.

Par ailleurs, le conseil supérieur de santé continua à jouer son rôle de contrôle sur l'ensemble du territoire ottoman à travers les offices de santé qu'il établissait dans toutes les localités à risque en raison de leur position géographique, ou des circonstances particulières.

3.3 L'organisation sanitaire dans l'Empire ottoman

Chaque office de santé était composé d'un directeur ottoman et d'un médecin européen. Les directions et les médecins dépendent directement du conseil de santé et sont en correspondance avec l'administration centrale. L'administration en 1852 était formée dans sa totalité, de 57 offices soit sur le littoral, soit à l'intérieur de l'Empire. On en comptait treize sur le littoral de la Turquie d'Europe ; dix neuf sur le littoral asiatique et dix-sept dans l'intérieur et huit enfin dans les diverses îles de l'Empire. Il existait trois offices sur les côtes de l'Albanie : à Durres (Dırac), Vallonna (Avlonya) et Prévéza (Preveze). En mer Égée, il existait des offices à Vólos (Golos), Salonique (Selânik), Cavalla (Kavala) et Enos (İnöz). Par ailleurs, il y avait un office à l'entrée de la mer de Marmara (Gallipoli) ; un à l'entrée du

²³⁵ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, *lettre n° 78 du délégué sanitaire à l'Ambassadeur de France à Constantinople, le 19 octobre 1853*

²³⁶ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, *lettre n° 1171, de l'Administration sanitaire de l'Empire ottoman au délégué français, Constantinople, le 18 août 1853.*

²³⁷ Archives départementales des Bouches-du-Rhône, *Convention sanitaire internationale de 1853, Le règlement sanitaire internationale de l'année 1853.*

Bosphore (Constantinople) ; trois sur le littoral de la mer Noire à Ahiolu (Ahyolu), Varna, Palteha²³⁸.

Sur le littoral anatolien, il existait quatre offices sur la côte baignée par la Méditerranée, à İskenderun (Alexandrette), Morjace, Alaya (Alâiye), Adalia (Antalya) ; quatre sur celle baignée dans l'archipel à Bodrum, Échelle Neuve (Kuşadası), Smyrne (İzmir), Aıvalı (Ayvalık). Il existait en outre, des offices à Héraclée (Ereğli), Sinope (Sinop), Samsun, Trébizonde (Trabzon) et Batoum (Batoum) en mer Noire. Sur le littoral de la Syrie, il existait des offices à Lattaquié (Lazkiye), Tripoli (Trablus), Beyrouth (Beyrut), Jaffa (Yafa) ; sur la côte de la Barbarie à Tripoli (Trablusgarp), et Benghazi (Bingazi) ; dans le golfe Persique à Bassorah (Basra) ; sur les îles de Crète (Girit), de Chypre (Kıbrıs), de Rhodes (Rodos), de Stanchio (İstanköy), de Samos (Sisam), Chio (Sakız), Mytilène (Midilli) et Lemnos (Limni)²³⁹.

Enfin, dans la Turquie d'Asie il y avait des offices à Malatya, Adana, Aıntab (Ayntab) et à Biredjek (Birecik). D'autres offices à l'intérieur de l'Empire étaient les offices d'Alep (Halep) ; de Damas (Şam) ; d'Hébron (Halilürrahman) et de Gaza (Gazze) en Syrie ; les offices d'Erzeroum (Erzurum), d'Oltu, de Bitlis, de Kars, de Bayazid (Bayezid) et de Van ; enfin de Mousoul (Musul), de Suleïmanieh (Süleymaniye) et de Bagdad (Bağdad)²⁴⁰.

Ces offices étaient établis pour à la fois surveiller dans leur circonscription respective l'état de la santé publique et prendre les mesures adéquates lors des épidémies. Chaque office sanitaire devait avoir son lazaret. Les offices de santé étaient en correspondance suivie avec l'administration impériale.

C'est ainsi que l'administration sanitaire dans l'Empire ottoman était très complexe, en impliquant à la fois des acteurs locaux et internationaux. Néanmoins, contrairement au domaine sanitaire, la Porte ottomane jouissait d'une plus grande marge de décision à l'égard des compagnies étrangères opérant dans son marché de la navigation à vapeur. Afin de pouvoir bénéficier des privilèges dans ce marché, les Messageries françaises étaient tenues d'entretenir de bons rapports avec les autorités locales. Or, les relations de la compagnie française avec le gouvernement ottoman et son administration provinciale s'avérèrent compliquées dès le début de ses activités dans l'Empire.

²³⁸ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Smyrne, 1848-1853, *pièce jointe à la lettre du consul général de la République à Smyrne pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Smyrne, du 10 avril 1852.*

²³⁹ *Ibidem.*

²⁴⁰ *Ibidem.*

4. La marginalisation des Messageries françaises dans le cadre de leurs rapports avec les autorités locales

Afin d'assurer la fluidité de leurs opérations dans les ports de l'Empire, les Messageries françaises avaient besoin d'obtenir des privilèges de la Porte ottomane et de son administration provinciale. Cependant, les relations entre les Messageries françaises et les pouvoirs locaux furent difficiles dès l'année de l'établissement de leur ligne de Constantinople.

4.1 La question du transport des dépêches ottomanes et l'échec du projet d'emprunt de 1852

Jusqu'à l'établissement des Messageries françaises, les communications du gouvernement ottoman à Constantinople avec Marseille étaient en grande partie assurées par les paquebots de l'ancienne administration publique. Lorsque le gouvernement français concéda son service postal à la compagnie française en 1851, le gouvernement ottoman dut solliciter la direction de celle-ci pour négocier les nouvelles conditions pour le transport gratuit de ses dépêches. Cependant, la compagnie française se trouva dans l'obligation de refuser cette demande.

Afin de pouvoir accorder une telle gratuité, il fallait obtenir l'accord du Ministère des Finances du gouvernement français²⁴¹, ce qui compliquait tout accord entre la compagnie et le gouvernement ottoman. Or d'autres compagnies étrangères comme le Lloyd autrichien pouvaient passer des contrats en leur nom avec les autorités ottomanes sans être obligées de prendre l'accord de leurs gouvernements.

En effet, pour les compagnies étrangères opérant dans la navigation à vapeur, il était important de coopérer avec les autorités politiques et administratives locales. Ceci était nécessaire avant tout pour assurer la libre circulation de leurs correspondances, marchandises et voyageurs dans les ports ottomans et obtenir ainsi une position privilégiée par rapport à leurs concurrents. C'est la raison pour laquelle, l'année suivante, pour améliorer son image aux yeux du gouvernement ottoman la Compagnie française prit part à un projet d'emprunt de la Porte ottomane auprès des crédateurs français.

²⁴¹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, Nantes, *lettre n° 48 du délégué français au Conseil supérieur de Santé à Constantinople, Fauvel pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, Constantinople, le 9 novembre 1851.*

À cette époque, l'économie ottomane était en difficulté, ayant presque épuisé toutes ses chances auprès des créiteurs nationaux, la Banque de Constantinople avait commencé à rechercher du crédit dans les bourses européennes. Nous lisons dans les correspondances de la compagnie que la Porte ottomane avait sollicité les créiteurs européens en 1852. Les Messageries françaises, désireuses assurer leur expansion commerciale en garantissant la rapidité et la régularité de leurs services dans l'Empire ottoman, cherchèrent à profiter de cette situation en jouant un rôle d'intermédiaire entre la Porte ottomane et les marchés financiers de Paris.

À cet effet, l'emprunt de 50 millions francs qui allait être contracté par la Banque de Constantinople, sous la garantie solidaire du Gouvernement ottoman, constituait un bel instrument politique pour la compagnie française. Pour un tel emprunt, le gouvernement ottoman devait surtout justifier sa solidité financière. C'est là où la compagnie française connaissant bien l'Empire ottoman intervint directement auprès des capitalistes français. Pour la réalisation de cet emprunt, ses administrateurs cherchèrent la référence des maisons importantes de la place de Paris, de Lyon puis de Londres. Cependant, la ratification de cet emprunt se termina par un échec²⁴². Cet exemple témoignait de la détresse dans lequel se trouvait le Trésor impérial et la dépendance de la Porte ottomane vis-à-vis du capital étranger.

Au-delà du gouvernement ottoman, les Messageries françaises devaient également entretenir de bons rapports avec les gouvernements locaux dans les provinces ottomanes. Cependant, dès l'année 1853, elles allaient faire l'objet des politiques discriminatoires du gouvernement égyptien.

4.2 L'exclusion des Messageries françaises des privilèges sur le transit à travers l'Égypte

En 1853, les Messageries françaises contestèrent la position privilégiée de la compagnie anglaise Peninsular & Oriental, qui en vertu d'une convention de 1846, était la seule à bénéficier des réductions de prix pour le transit de ses marchandises et ses voyageurs à bord des barques sur le Nil.

Si la Compagnie anglaise était privilégiée aux yeux du gouvernement local égyptien, c'était parce que l'Angleterre ayant des intérêts considérables dans la région avait déjà contribué à l'amélioration du transit en Égypte. En ce sens, comme nous l'avons expliqué

²⁴²C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, Navigation, lettre n° 2095 de l'Administration des Services maritimes des Messageries Nationales pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, Paris, le 18 octobre 1852.

dans le cadre du deuxième chapitre de notre première partie, le lieutenant anglais Thomas Fletcher Waghorn avait été envoyé en mission en Égypte dans années 1830 pour la mise en place d'une ligne régulière de navigation à vapeur entre Suez et Bombay. Celui-ci avait surtout contribué au développement du transit d'Égypte. À cet effet, il avait fait installer huit campements en bois sur le chemin du transit pour le stationnement de caravanes chargées du transport des malles entre Le Caire et Suez.

En outre, selon le consul de France d'Alexandrie, la Peninsular & Oriental, avait prêté une certaine somme d'argent à Abbas Pacha²⁴³. Afin d'obliger les autres compagnies à faire de pareilles concessions, Abbas pacha avait même suspendu pendant un moment les services de remorqueurs sur le Nil²⁴⁴.

C'est ainsi que le vice-roi d'Égypte abusait de sa position dominante et cherchait à tirer des bénéfices du marché de transit à travers les jeux de régulation concurrentielle. Or selon le traité de commerce franco-ottoman de l'année 1838, les marchandises et les voyageurs de la compagnie française devaient subir le même traitement que ceux de la compagnie anglaise. Toutefois, le gouvernement d'Abbas Pacha fut obligé d'étendre les privilèges en question aux compagnies française et autrichienne. De même, plus tard avec l'achèvement d'une ligne de chemin de fer entre Alexandrie et Suez en 1857, le vice-roi allait perdre son monopole sur le transit d'Égypte.

Au moment où les Messageries françaises contestaient les mesures locales en Égypte en 1853, Alexandrie était préoccupée par les affaires de Constantinople. Une guerre se préparait contre la Russie. On réparait les bâtiments, qui étaient encore en état de naviguer en mer, les matelots qui étaient précédemment appelés aux travaux du barrage et du chemin de fer étaient rappelés à leur bord. Des approvisionnements considérables se préparaient, tous les hommes congédiés depuis 4 ans étaient appelés sous les drapeaux²⁴⁵.

En outre, on préparait à Constantinople, les blockhaus dans les hauteurs à l'entrée du Bosphore en vue de protéger l'action des escadres à l'embouchure de la mer Noire. Les anciens forts étaient renforcés par les soldats et l'artillerie. Plusieurs autres mesures de défense se préparaient. De même on avait mis les possessions ottomanes dans la région du Danube en bon état de défense²⁴⁶.

²⁴³ A.M.A.E., La Courneuve, 166PO/D25/61-63, *Extrait d'une dépêche adressée au ministre des Affaires étrangères, par le consul de France au Caire sur la question du transit, le Caire, le 16 mai 1853.*

²⁴⁴ *Ibidem.*

²⁴⁵ *Ibidem.*

²⁴⁶ J.C., samedi 9 juillet 1853, 8^e année, n^o. 456, p. 1.

II. Les Messageries françaises pendant la guerre de Crimée (1853-1856)

La guerre de Crimée constitue un tournant dans l'histoire des Messageries françaises, parce qu'avant tout durant les conflits la compagnie française joua un rôle principal dans le développement des échanges militaires entre la France et l'Empire ottoman. Cependant, cette guerre annonçait une période difficile du point de vue de l'exploitation de la compagnie française dans l'Empire ottoman, dans la mesure où les crises économiques entraînées par les dépenses militaires allaient pousser les autorités locales à adopter des politiques douanières protectionnistes dans les ports ottomans.

1. Les origines de la guerre

1.1 Le début des hostilités entre la Russie et l'Empire ottoman

La Russie était mécontente de la fermeture des détroits ottomans à ses navires militaires par la convention de Londres de 1841. Par ailleurs, le gouvernement russe invoquait de plus en plus de droit pour son protectorat sur les communautés chrétiennes de l'Empire ottoman, issu les traités de *Küçük Kaynarca* en 1774 et ensuite à l'issue du traité d'Andrinople de 1829. Ces aspirations menaçaient non seulement l'intégrité de l'Empire ottoman, mais aussi les intérêts politiques et économiques des puissances européennes dans cet empire.

Dès lors, lorsqu'en 1853, la Russie déploya ses armées dans les principautés danubiennes, les puissances européennes comme le Royaume-Uni, l'Autriche, la France et la Prusse se réunirent à Vienne pour exiger du gouvernement russe, l'évacuation des Principautés moldo-valaques. À la suite de cette réunion, la Porte ottomane envoya un ultimatum (*fetvâ*) à Moscou²⁴⁷. Malgré cette démarche, le gouvernement de Moscou maintint ses armées dans la région.

En réponse à la présence militaire russe sur son territoire, la Porte ottomane déclara la guerre à la Russie, avec un ultimatum qui fut publié le 26 octobre 1853²⁴⁸. Par ailleurs, à ce

²⁴⁷ *Takvîm-i Vekâyi* (Journal ottoman), 1 Zilhicce 1269 (5 septembre 1853).

²⁴⁸ *Takvîm-i Vekâyi*, 23 Muharrem 1270 (26 octobre 1853).

moment-là, la flotte anglaise s'était déjà positionnée dans le Bosphore, ce qui constituait une violation de la convention de Londres de 1841 aux yeux de la Russie.

Les hostilités entre les Russes et les Ottomans s'étendirent à la mer Noire, lorsque le 30 novembre 1853, la flotte russe décima la flotte au large de Sinop. Les massacres commis par les Russes suscitèrent de vives réactions chez les puissances européennes. L'échec de Sinop fut un grand coup porté à la flotte ottomane qui n'était pas prête pour une guerre maritime contre la Russie. Les puissances européennes n'allaient pas tarder à intervenir dans les combats aux côtés de l'Empire ottoman.

1.2 L'intervention des puissances européennes comme alliées de l'Empire ottoman

Dès l'année 1853, face à la présence et aux empiètements des troupes russes dans les Principautés danubiennes, l'Autriche déploya ses armées dans la région. La France et l'Angleterre, à leur tour, envoyèrent un ultimatum à la Russie de commun accord, en ordonnant l'évacuation complète des Principautés. Lorsque la Russie refusa l'ultimatum du 19 mars 1854, les puissances européennes lui déclarèrent la guerre le 27 et le 28 mars de la même année. Par cette guerre, les puissances européennes voulaient écarter la Russie des Principautés danubiennes, protégeant ainsi l'intégrité de l'Empire ottoman ; reprendre le protectorat sur les chrétiens de l'Orient et mettre fin à l'expansion russe en mer Noire et en Méditerranée.

1.2.1 Les motifs de la participation de la France à la guerre de Crimée

La France et la Russie étaient déjà entrées dans une phase de crise diplomatique en raison des conflits sur le contrôle des lieux saints en Palestine dès l'année 1851. Face à la prépondérance russe et orthodoxe à Jérusalem, les catholiques se sentaient menacés. Napoléon III, depuis son élection en tant que président de la République en 1848, accordait un intérêt particulier aux catholiques des Lieux-Saints, car il avait besoin de l'appui des catholiques pour obtenir la majorité au parlement. Pour cette raison, il avait demandé au sultan ottoman Abdülmeçid de faire respecter les droits des catholiques auprès du clergé grec défendus par la Russie²⁴⁹.

²⁴⁹ Jean GANIAGE, « Lieux-Saints », dans Jean TULARD (dir.), *op. cit.*, p. 739.

D’ailleurs, les querelles entre la France et la Russie sur les lieux saints avaient mis la Porte ottomane dans une position délicate sur le plan diplomatique. D’un côté, La France invoquait les capitulations de 1740 pour réclamer la supériorité des catholiques de Jérusalem par rapport aux chrétiens orthodoxes ainsi que sa protection de ces communautés. De l’autre côté, la Russie, en s’appuyant notamment sur le traité de *Küçük Kaynarca* de 1774, affirmait sa protection sur les orthodoxes de cette ville tout en affirmant elle aussi leur supériorité²⁵⁰. Selon l’ambassadeur de France à Constantinople, la France était « fortement blessée » et devait exprimer son mécontentement²⁵¹.

Les négociations entre la France et la Porte ottomane durèrent plusieurs semaines, et finalement le sultan ottoman accorda aux Latins les trois clés de l’église de Bethléem, ainsi que le droit d’officier dans ce lieu par un ordre (*fermân*) du 8 février 1852. Pour contester de cette solution, le gouvernement russe envoya le prince Menchikov comme ambassadeur en mission extraordinaire à Istanbul²⁵².

Cependant, les désaccords sur les Lieux-Saints ne constituaient qu’une raison mineure de la guerre. Dans le fond, il y avait en effet deux raisons principales qui motivèrent la participation de la France dans la guerre de Crimée. La France désirait non seulement briser la Sainte-Alliance, dont la Russie était la « colonne vertébrale », mais elle voulait également assurer l’unification de l’Italie²⁵³. D’où la participation également du Royaume de Piémont-Sardaigne à cette guerre en 1854. En outre, Napoléon III en s’appuyant sur des motifs religieux désirait changer l’ordre établi par le traité de Vienne de 1815, qui accordait à la France une place mineure dans l’équilibre des puissances européennes.

L’Angleterre avait également de grands intérêts dans l’éviction de la menace russe qui pesait sur l’Empire ottoman, parce que cet empire offrait des ressources précieuses pour l’industrie anglaise. D’ailleurs les Anglais étaient particulièrement actifs dans les ports de l’Empire ottoman en Méditerranée et en mer Noire.

²⁵⁰ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance politique, P/674, *lettre de l’ambassadeur de France à Constantinople au ministre des Affaires étrangères en France, 25 Octobre 1851.*

²⁵¹ *Ibid.*, lettre du 28 novembre 1851.

²⁵² Jean GANIAGE, *op. cit.*, p. 739.

²⁵³ Brisson D.GOOCH, « A Century of Historiographie on the Origins of the Crimean War », *The American Historical Review*, vol. 62, n° 1 (Oct., 1956), Oxford University Press, pp. 33-58.

1.2.2 Les raisons de la participation de l'Angleterre à la guerre de Crimée

L'Empire ottoman approvisionnait l'Angleterre en matières premières. Cet empire était également un client important des produits l'industrie anglaise. L'Angleterre était entrée en compétition avec les Russes qui avait ouvert les grands entrepôts de céréales dans les Principautés danubiennes au commerce international dès le traité d'Andrinople de 1829²⁵⁴. De plus, selon le célèbre philosophe Karl Marx, le gouvernement anglais avait des intérêts commerciaux importants en mer Noire qui était en partie dominée par les monopoles russes, d'où sa volonté d'écarter la Russie de cette mer²⁵⁵. À cet effet, l'Angleterre allait chercher à maintenir l'intégrité de l'Empire ottoman²⁵⁶.

Par ailleurs, la Russie menaçait les intérêts commerciaux de l'Angleterre en Extrême-Orient. En particulier, les routes maritimes de l'Angleterre dans l'océan Pacifique vers ses colonies (la Chine, l'Asie du Sud-est et l'Australie) étaient devenues proies aux attaques potentielles russes. Les armées russes avançaient dans le bassin du fleuve Amour et dans une partie de l'Empire chinois. C'est ainsi que les Anglais avaient des inquiétudes concernant une pénétration potentielle de la Russie en Mandchourie et Corée. Dans le même temps, le Japon émergeait comme une puissance importante dans le jeu des relations internationales²⁵⁷. Par ailleurs, les Russes avaient des prétentions sur l'Asie centrale. C'est pourquoi les Anglais cherchaient à les contrer en Perse et en Afghanistan.

La guerre de Crimée était ainsi une guerre des empires dont le théâtre principal l'Empire ottoman avec ses communautés, ses ressources et ses routes commerciales. C'est avant tout pour ne pas laisser cet empire stratégique s'éclater au profit de profit de la Russie que l'Angleterre, et la France d'abord et plus tard le Royaume du Piémont-Sardaigne s'allièrent des côtés de l'Empire ottoman.

Pour la France, la guerre de Crimée était une guerre à distance nécessitant l'intervention de ses armées dans la région du Danube et en mer Noire. Pour le transport de ses messages, soldats, chevaux et munitions entre la France et ces régions le gouvernement français fut amené à passer des conventions avec les Messageries françaises en 1854.

²⁵⁴ Brisson D. GOOCH, *op. cit.*, p. 50.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 49.

²⁵⁶ P.J. CAIN, Anthony G. HOPKINS, *British Imperialism : Innovation and Expansion 1815-1914*, New York, Longman, 1993, p. 32.

²⁵⁷ John J. STEPHAN, « The Crimean War in the Far East », *Modern Asian Studies*, vol. 3, n°. 3 (1969), Cambridge University Press, pp. 257-277

2. L'entrée des Messageries françaises au service de l'armée française et l'extension de leurs lignes vers la mer Noire

Lorsque la France déclara la guerre à la Russie en 1854, les Messageries françaises entrèrent au service de leur gouvernement à travers une série de conventions, afin d'assurer les transports réguliers du personnel et du matériel militaire du Département de la Guerre. Cependant, selon le gouvernement français cet engagement ne devait pas perturber la régularité de ses communications postales avec l'Empire ottoman²⁵⁸. En outre, par une convention du 5 mai 1855, la compagnie française s'engagea à recevoir à bord de ses paquebots, les malades et blessés de l'armée d'Orient, dont l'autorité militaire ordonnait l'embarquement²⁵⁹.

C'est ainsi que les Messageries françaises entrèrent, pour la première fois, dans les secteurs géographiques du Danube et de la mer Noire, qui étaient les deux théâtres principaux de la guerre pour les armées françaises. En ce qui concerne les armées anglaises, la guerre se déroulait également dans la partie nord-est du Caucase²⁶⁰ et en mer Baltique.

Au commencement du siège, pour communiquer avec Crimée, le gouvernement français mit en place un service hebdomadaire entre Kamiesch et Constantinople. En outre, une ligne directe fut établie entre Constantinople et Marseille pour la satisfaction des besoins spéciaux de la guerre. Ces premières lignes furent le début des services réguliers des Messageries françaises sur le fleuve Danube et en mer Noire. Dès le 28 novembre 1854, celles-ci établirent une ligne entre Constantinople et Ibraila (Brăila) et une autre entre Constantinople et Trébizonde (Trabzon) chacune avec 36 voyages par an²⁶¹.

Par ailleurs en 1854, les Messageries françaises établirent une ligne régulière entre Constantinople et Varna. Ce service consistait en l'exécution régulière de six voyages par mois de Constantinople à Varna, qui devaient être assurés par deux paquebots à vapeur à roues ou à hélice, de la force de 120 chevaux au moins²⁶². En outre, par une convention du 31

²⁵⁸ A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, Services des Messageries Impériales, *Conventions avec l'État, Convention du 31 mai 1854*.

²⁵⁹ *Ibid.*, pièce n° 12, *Convention pour le Transport des malades et blessés de l'Armée d'Orient, du 5 mai 1855*.

²⁶⁰ Jacques FRÉMEAUX, *La question d'Orient*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 2014, p. 100.

²⁶¹ *Ibid.*, *Convention pour l'organisation des Services postaux dans la mer Noire (ligne du Danube et de Trébizonde), modificative de la convention du 28 novembre 1851 entre le ministre des Finances et l'Administration de la Compagnie des Messageries Impériales*, p. 4.

²⁶² *Ibid.*, *Convention pour un service régulier de correspondance par bateaux à vapeur entre Constantinople et Varna, du 3 août 1854*.

mars 1855, la compagnie française mit en place ligne régulière entre Constantinople, Varna, Kamiesh, Balaklava et Sébastopol²⁶³.

Les ports du Danube et de la mer Noire représentaient des enjeux commerciaux majeurs pour la France. Les ports danubiens étaient des grands entrepôts de céréales. Les navires européens dont les Messageries françaises y étaient nombreux à s'approvisionner en céréales, sauf la saison d'hiver, durant laquelle, le fleuve était fermé à la navigation en raison du gel. En particulier, le port d'Ibraila, avec sa position à l'embouchure du Danube, était un marché important pour le commerce européen.

Le port de Varna, quant à lui, était connecté aux grands réseaux télégraphiques de l'Europe continentale dès la guerre de Crimée. Comme nous le montrerons par la suite, ce port allait jouer un rôle primordial dans la transmission des messages entre les états-majors en France et les armées françaises sur les fronts de la guerre. Le port de Varna allait acquérir une importance accrue dans les années 1860 notamment avec l'achèvement des premières lignes de chemin de fer le connectant aux réseaux ferroviaires de l'Europe occidentale.

Pour ce qui est de la partie orientale de la mer Noire, le port de Trabzon, était à la fois un point de transit du commerce européen avec la Perse, mais aussi un port qui entretenait des communications et des échanges réguliers avec Constantinople.

Durant la guerre de Crimée, en parallèle aux navires de la Marine militaire, les Messageries françaises transportèrent de soldats, messages et matériel militaire entre la France et l'Empire ottoman.

3. La contribution des Messageries françaises aux transports entre la France et l'Empire ottoman

Entre mars 1854 et février 1856, la Marine militaire française assura le transport de 274 436 hommes, de 13 458 chevaux et d'un tonnage de matériel de toute nature difficile à préciser. Cependant, en raison de l'insuffisance de sa flotte, pour ses communications avec Constantinople et les fronts de la guerre, le Ministère de la Guerre dut faire recours aux Messageries françaises²⁶⁴.

²⁶³ *Ibid.*, *Convention pour un service régulier de correspondance par bateaux à vapeur, entre Constantinople, Varna, Kamiesch, Balaklava, etc., Services des Messageries Impériales.*

²⁶⁴ Étienne TAILLEMITE, « Crimée », dans *Dictionnaire du Second Empire, op. cit.*, p. 381.

3.1 Les transports militaires en chiffres

La guerre de Crimée provoqua d'énormes besoins pour l'armée française, ce qui augmenta le produit général des Messageries françaises²⁶⁵. Cette augmentation résultait en grande partie des transports militaires et non de l'activité commerciale. En 1854, en Orient, de mars à décembre, les Messageries françaises transportèrent au total 28 800 hommes et 6 872,03 tonnes de matériel de guerre. En 1855, les transports militaires à bord des paquebots de la compagnie connurent leur apogée avec 53 128 hommes et 9 767,83 tonnes de matériel de guerre²⁶⁶. Cependant, avec la fin de la guerre en 1856 de janvier à avril, ces chiffres allaient diminuer de manière notable. C'est ainsi que, pour cette période, les Messageries françaises transportèrent seulement 7 137 hommes et 973,38 tonnes de matériel de guerre²⁶⁷. En effets, ces chiffres globaux et superficiels ne nous permettent pas de comprendre la vraie nature des échanges et mobilités entre la France et l'Empire ottoman durant cette guerre. Pour surmonter ce problème, nous proposons trois sources archivistiques.

Dans un premier temps, pour mieux comprendre les mobilités militaires à bord des paquebots des Messageries françaises pendant la guerre de Crimée, nous avons étudié les listes de passagers de leur ligne de Constantinople de la période entre 1851 et 1857, que nous avons trouvées dans les fonds de l'Ambassade de France à Constantinople aux archives diplomatiques de Nantes.

Dans un second temps, pour comprendre les divers échanges entre la France et ses armées sur les fronts de la guerre, nous avons consulté les communications télégraphiques du Ministère de la guerre du gouvernement français avec les préfets maritimes en France et ses armées dans l'Empire ottoman et sur le terrain des combats en dans la région du Danube et en mer Noire. Enfin, à la même époque, les correspondances du Ministère des Affaires étrangères de la Porte ottomane avec l'Ambassade impériale ottomane à Paris nous ont apporté un éclairage sur les divers échanges intellectuels entre Paris et Constantinople.

²⁶⁵ Louis GIRARD, « Les grandes compagnies maritimes sous le Second Empire », dans Michel MOLLAT (dir.), *op. cit.*, p. 108..

²⁶⁶ A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5199, *Assemblée générale du 31 mai 1856*.

²⁶⁷ *Ibidem*.

3.2 Les mobilités de la ligne de Constantinople à l'époque de la guerre de Crimée (1853-1856)

Afin d'étudier les mobilités à bord des paquebots des Messageries françaises pendant la guerre de Crimée, nous avons pris comme échantillon un total de 632 listes des passagers de la ligne de Constantinople et de ses correspondances entre 1851 et 1857²⁶⁸. Ces listes nous ont fourni des renseignements, non seulement sur les nationalités, mais aussi sur les profils socioprofessionnels des passagers. Mais avant d'étudier ces profils, nous souhaitons présenter en quelques mots les ports de ligne de Constantinople et de ses correspondances qui constituent le cadre géographique de notre échantillon.

3.2.1 La présentation de ligne de Constantinople et de ses correspondances

Dans le cadre de leur ligne de Constantinople, les paquebots des Messageries françaises parcouraient les divers ports de la Méditerranée tels que Gênes, Naples, Messine, Livourne, Civitavecchia, Malte, Syra, Calamata, Athènes, Le Pirée, Smyrne, Mytilène, Dardanelles, Gallipoli.

Cette ligne était également en correspondance avec la ligne de la Syrie dans le cadre duquel, les paquebots des Messageries françaises desservaient les ports de la Syrie, Rhodes, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Mersin, Alexandrette. En outre, pendant la guerre de Crimée, en 1855, les paquebots des Messageries françaises établirent des liaisons entre le port de Constantinople et les ports de Varna et de Kamiesch pour les besoins de la guerre.

Si nous avons choisi la ligne de Constantinople, c'est parce que la capitale ottomane était l'un des centres de pilotage de la guerre de Crimée. Les escadres françaises et anglaises stationnaient dans le port de Constantinople, qui était un point de ravitaillement majeur pour les armées des puissances alliées sur les terrains de l'affrontement. Pour ces raisons Constantinople accueillait un nombre important de personnels militaires venant depuis l'Europe tout au long de la guerre de Crimée.

²⁶⁸ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/454-455-456, Navigation, *listes des Passagers de la ligne de Constantinople entre 1851 et 1857* : pour un exemplaire de ces listes voir *infra* annexe VI, document n°. 1.

3.2.2 Les divers profils des voyageurs de la ligne de Constantinople

À la lecture de ces listes de passagers de la ligne de Constantinople entre 1851 et 1857, nous constatons que des voyageurs de diverses nationalités appartenant à des catégories socioprofessionnelles variées voyageaient sur les paquebots des Messageries françaises pour se rendre à Constantinople. En ce qui concerne les nationalités, les catégories les plus mobiles étaient les Ottomans, les Français, les Grecs et les Italiens. Cependant, parmi les passagers de la ligne de Constantinople, on trouvait également des Hollandais, des Allemands, des Portugais, des Américains, des Suisses, des Maltais, des Belges, des Polonais, des Hongrois, des Suédois, des Roumains, des Algériens, des Tunisiens, des Africains, des Persans, des Russes, des Espagnols ou encore des Ioniens que nous avons regroupés sous la catégorie « autre ».

Il est intéressant de noter que durant l'année 1853 les Ottomans furent les plus nombreux à voyager à bord des paquebots des Messageries françaises de la ligne de Constantinople. Il s'agissait d'un total de 3 849 passagers ottomans, dont les 80 % étaient des militaires. Et pour le reste, il s'agissait de marchands, de membres de la Sublime porte ottomane, ou encore de passagers appartenant à des profils socioprofessionnels variés tels que des artisans, ouvriers, voyageurs, marins, sans professions, fonctionnaires, juges, femmes, etc. La forte mobilité militaire chez les passagers ottomans témoignait de la participation active des Messageries françaises à la guerre de Crimée dès l'année 1853, du côté de l'Empire ottoman.

La Marine française avait également commencé à aider les armées ottomanes avant même la participation de la France dans les combats en 1854. C'est en juillet 1853 que le vice-amiral Charles Hamelin arriva à l'entrée des Dardanelles avec neuf vaisseaux, huit frégates et corvettes. Il en était de même pour le vice-amiral anglais Sir Dundas qui arriva à Constantinople à la même époque avec sept vaisseaux et huit frégates.

D'après le journal de Constantinople, les frégates à vapeur anglaises le *Niger* et la *Rétribution* arrivèrent à Constantinople, le 16 juin 1853. Ceux-ci amenaient à l'ambassadeur britannique Sir Stratford Canning, des nouvelles sur l'escadre anglaise commandée par l'amiral Dundas et composée de 6 vaisseaux de ligne et de 8 frégates à vapeur de guerre. L'escadre anglaise en question avait mouillé le 13 juin à 6 milles de l'entrée des Dardanelles et elle comptait 700 canons, tandis que l'escadre française comptait dix mille hommes et 900

canons. Renforts étaient prévus pour les deux escadres²⁶⁹. L'arrivée des Français et des Anglais à Constantinople, ne suffit point arrêter les Russes, qui décimèrent la flotte ottomane commettant des massacres à Sinop en novembre 1853²⁷⁰.

Quant aux militaires français, ils commencèrent à affluer vers Constantinople notamment avec la participation de la France à la guerre de Crimée à partir de l'année 1854. Les listes de l'année 1855 nous montraient que des 18 677 passagers de nationalité française (sur un total de 23 356 passagers de nationalités diverses) à destination de Constantinople, 88 % étaient des militaires. 9 % étaient des artisans, tailleurs, boulangers, personnel médical, écrivains qui, eux aussi étaient envoyés à Constantinople pour satisfaire les besoins des militaires français situés dans la capitale ottomane ou sur les fronts de la guerre. Pour le reste, les 2 % étaient des négociants, des marchands ou des commerçants et le 1 % les passagers du gouvernement français, ce qui témoignait d'une faible mobilité commerciale et diplomatique et consulaire entre Marseille et Constantinople pendant la guerre.

Quant aux Anglais, en 1855, sur un nombre total de 2379 passagers, les 79 % étaient des militaires, et le reste appartenait à des profils socioprofessionnels divers, tels que les membres du gouvernement ou des marchands. Si la mobilité des Anglais était importante parmi les passagers de la ligne de Constantinople des Messageries françaises, c'est parce que durant la guerre, en parallèle à la voie de Gibraltar, les Anglais préféraient aussi la voie de Marseille pour se rendre à Constantinople. C'est ainsi que les Anglais au départ de Douvres arrivaient à Calais pour ensuite traverser la France jusqu'à Marseille.

Quant aux Ottomans qui étaient la troisième catégorie la plus mobile à bord des paquebots des Messageries françaises de la ligne de Constantinople en 1855, on constatait une forte mobilité marchande. C'est ainsi que, parmi les 1 573 passagers, 57 % étaient des marchands et seulement 22 % étaient des militaires. Pour le reste il s'agissait des membres du gouvernement ottoman (10 %) et des passagers appartenant à des catégories socioprofessionnelles diverses (11 %), ouvriers, religieux, employés de maison, etc.

Les marchands ottomans arrivaient à Constantinople, notamment du port de Smyrne. Leur forte mobilité témoignait de l'importance des activités commerciales entre la capitale ottomane et ses provinces durant la guerre. D'ailleurs, les activités commerciales continuaient dans les ports de l'Empire ottoman. À cet égard, des bricks français, autrichiens, sardes, grecs ou anglais transportaient des céréales et des graines entre la Russie (les ports d'Odessa et de Kertch) et l'Europe via Constantinople. Ce qui est encore plus intéressant, c'est qu'en 1854

²⁶⁹ J.C., dimanche 19 juin 1853, 8^e année, n^o. 452, p. 1.

²⁷⁰ TAILLEMITE, *op. cit.*, p. 381.

dans les golfes de la mer de Marmara on achetait encore du blé venant de la Russie. Cependant, les prix avaient augmenté, les denrées devenaient rares et les navires de commerce cherchaient des routes maritimes calmes à l'abri de la guerre pour continuer leurs activités²⁷¹.

Ces chiffres montrent qu'à l'époque de la guerre de Crimée, les Messageries françaises contribuèrent à l'augmentation des mobilités de différente nature depuis la France vers Constantinople. Elles transportèrent également divers produits et des capitaux.

3.3 Les transports divers à bord des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman

Avec sa participation à la guerre de Crimée en 1854, la France se mobilisa pour envoyer des troupes, des munitions, des vivres pour renforcer son armée sur les théâtres de la guerre. C'est ainsi que le Ministère de la Marine et des Colonies ou encore le Ministère de la Guerre appelait régulièrement les préfets des diverses régions pour les inviter à participer au renforcement de l'armée de l'Orient.

3.3.1 Le transport de vivres et de capitaux

Pendant la guerre de Crimée, les départements de la France se mobilisèrent pour envoyer des hommes, des chevaux, des munitions ou des aliments à l'aide des armées françaises sur les terrains des combats dans les régions du Danube et de la mer Noire. De nombreux exemples l'attestent dans les fonds des postes et télégraphes conservés aux Archives nationales de France. Toutes ces contributions devaient arriver soit au port de Toulon pour être embarquées à bord des navires militaires, soit au port de Marseille pour être transférées à bord des paquebots des Messageries françaises. Dès lors, le Ministère de la Marine et des Colonies ordonnait aux préfets de Toulon et de Marseille de prendre des mesures facilitant les circulations maritimes dans chacun des ports²⁷².

Les envois depuis la France arrivaient d'abord à Constantinople, où ils étaient distribués par le chef de bataillon vers les armées sur les fronts. Par exemple par une dépêche télégraphique du 4 janvier 1856, le ministre de la Guerre en France ordonnait au Général

²⁷¹ J.C., mardi 29 août 1854, 9^e année n^o. 556, p. 4.

²⁷² A.N.F., Pierrefitte-sur-Seine, 198 607 03/334, *l'ordre du Ministère de la Marine et des Colonies, pour les Préfets de Toulon, de Marseille et de Strasbourg, Paris le 28 janvier 1856.*

Larchey, commandant supérieur à Constantinople, qui se trouvait à la Direction de l'administration des bureaux et des habillements, de faire délivrer « au détachement du 95 de ligne employé au service télégraphique en Turquie 120 capotes en draps à capuchon ; 120 paires de guêtres bulgares ; 150 paires de sabots ; 150 paires de chaussons, 150 paires de gants, 50 pistolets de cavaleries ; 150 paquets de cartouches avec leurs capsules²⁷³.

Dans un autre exemple, le Ministère de la Marine et des Colonies informait l'amiral Bruat en Crimée, par une dépêche télégraphique du 20 novembre 1855, sur l'envoi de soixante-mille kilogrammes de farine pour l'escadre française en Crimée par les navires militaires *Néréides* et *Sirène* en partance de Toulon le 28²⁷⁴.

C'est ainsi que les navires de la Marine française et les paquebots des Messageries françaises transportaient depuis la France vers l'Empire ottoman, du personnel et du matériel destinés à subvenir aux besoins des armées alliées. Par exemple, les navires le *Dauphin*, l'*Iéna* avec 1000 soldats, le *Trident* et la *Licorne* avec des vivres et du matériel pour le camp de réserve du Maslak — partis de Toulon — étaient arrivés dans le port de Constantinople le 12 avril 1855. Le même jour, un paquebot des Messageries françaises en provenance d'Alger arrivait dans le port de Constantinople avec le 3^e bataillon de chasseurs à pied et du fourrage²⁷⁵.

Une fois les troupes et le matériel déchargés à Constantinople, les navires français retournaient en France pour y chercher encore des soldats et du matériel. C'est ainsi que le navire militaire français *Saint-Louis* repartait du port de Constantinople le 14 avril 1855 pour aller chercher des troupes à Toulon. Quant aux paquebots ottomans, tout comme les navires français transportaient continuellement des troupes et de vivres destinés aux armées alliées. C'est ainsi que la frégate ottomane *Chaap-Bahri* arrivait dans le port de Constantinople de Gallipoli, le 12 avril 1855, chargée de biscuits pour l'armée ottomane²⁷⁶.

Par ailleurs, avec les emprunts ottomans à partir de 1854, lors de la Guerre de Crimée une masse importante de capitaux circulait depuis l'Angleterre et de la France vers Constantinople. Les valeurs étaient transportées dans des caisses qui étaient destinées au Ministère des Finances en Turquie. Le 27 septembre 1854, la *Peninsular & Oriental* transportait 13 caisses de valeurs envoyées par les agents de Palmer Mackillop Dent au ministère des Finances de la Porte ottomane. De la même façon, le 25 octobre 1854, 2 caisses

²⁷³ *Ibid.*, le ministre de la Guerre à M. le Général Larchey, commandant supérieur à Constantinople- Direction administration, bureaux, habillements, Paris, le 4 janvier 1856.

²⁷⁴ *Ibid.*, dépêche du Ministère de la Marine et des Colonies pour l'Amiral Bruat en Crimée, Paris, le 5 novembre 1856.

²⁷⁵ J.C., lundi 16 avril 1855, 10^e année, n^o. 590, p. 1.

²⁷⁶ *Ibidem*.

de valeurs de cinq mille francs furent envoyées depuis la France vers Istanbul au moyen des Messageries françaises²⁷⁷.

À la même époque, les paquebots de la compagnie française contribuaient également au développement des échanges intellectuels divers entre la France et l'Empire ottoman.

3.3.2 Les échanges entre Paris et Constantinople à l'occasion de la guerre de Crimée

Nous lisons dans les nombreuses correspondances entre le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte et son Ambassade à Paris que la guerre de Crimée avait contribué au transfert d'un nombre considérable des ouvrages scientifiques ou littéraires des bibliothèques parisiennes vers les bibliothèques ottomanes. D'ailleurs, durant l'ère de Tanzimat, les échanges franco-ottomans dans le domaine intellectuel furent nombreux. Les Messageries françaises jouèrent un rôle important dans le développement de ces échanges.

Pendant la guerre, certains particuliers offraient des livres à l'Ambassade ottomane à Paris pour exprimer leur reconnaissance, ou de leur sympathie à l'égard de l'Empire ottoman. Par sa lettre du 18 octobre 1854, un particulier nommé Cheron de Villiers, dont les frères étaient partis combattre en Orient dans les rangs des armées alliées, offrait l'exemplaire d'un livre qu'il avait traduit de l'Espagnole pour l'impératrice de France, intitulé « *Le Romancero de l'Impératrice* ». En offrant ce livre, il exprimait à l'ambassadeur, sa profonde sympathie pour la cause du Sultan²⁷⁸.

Dans un autre exemple, un officier de l'armée française à Paris offrait son livre au Grand Vizir à Istanbul, par le biais de la légation ottomane à Paris. D'après la lettre de la légation de Turquie à Paris, l'auteur du livre était personnellement connu par le Grand Vizir²⁷⁹.

Le 28 janvier 1855, le ministre des Travaux publics en France informait l'ambassadeur ottoman à Paris, de la nouvelle publication d'un résumé des travaux statistiques de l'administration des Mines entre 1847 et 1852. Le ministre transmettait à

²⁷⁷ A.O., HRC.SFR., 12/4, *Correspondance de l'Ambassade de l'Empire ottoman à Paris avec le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, du 25 octobre 1864.*

²⁷⁸ A.O., HRC.SFR., 18/31, *lettre n°. 34 de 18 octobre 1854 pour la légation de Turquie à Paris, signée Cheron de Villier.*

²⁷⁹ A.O., HRC.SFR., 1921/63, *Correspondance de la légation de Turquie à Paris avec le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, du 27 août 1851.*

l'ambassadeur un exemplaire de cette publication qu'il transmettait au Ministère des Affaires étrangères de la Porte ottomane à Constantinople²⁸⁰.

Il en est de même pour le ministre de la Justice à Paris, envoyait des livres vers Istanbul. Le 30 août 1856, l'ambassadeur turc expédiait au Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, les deux exemplaires du quatrième tome du livre des Rois de la Collection Orientale, que le ministre de la Justice avait bien voulu mettre à la disposition des Écoles d'Orient de Constantinople²⁸¹. Tous ces ouvrages étaient transférés par l'Ambassade impériale ottomane à Paris au Consulat ottoman à Marseille qui les expédiait à son tour à Istanbul à bord des paquebots des Messageries françaises.

Par ailleurs, certains reporters européens étaient arrivés dans l'Empire ottoman pour suivre la guerre. Il s'agissait des personnages comme Constantin Guys, Henri Durand Brager, les photographes James Robertson, Roger Fenton, Jean-Charles Langlois, Lon Méhédin. Leurs reportages alimentaient la propagande et permettent à l'Occident de découvrir le conflit au quotidien. C'est ainsi que les échanges et mobilités entre la France et l'Empire ottoman, étaient nombreux pendant la guerre de Crimée.

Par ailleurs, les transports militaires à bord des paquebots à vapeurs des puissances alliées ne cessaient d'accroître pendant la guerre. Tous les jours on parlait de ces transports dans la presse locale. Un paquebot anglais de la ligne de Trabzon avait transporté, le 28 juin 1855, en une seule fois 557 soldats. À la même date, *le Tancrede* des Messageries françaises, transporta vers la mer Noire, 250 soldats embarqués à Beyrouth ; un autre paquebot français, *le Nil*, arrivant de Marseille transportait 552 militaires ottomans à bord dans le port de Smyrne. Quant au paquebot ottoman, *Sudaverde* transportait en une seule fois 930 soldats depuis Gemlik, à destination de la Crimée²⁸². Cette intensification du trafic allait entraîner des accidents et des épidémies ce qui allait compliquer la circulation des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman.

²⁸⁰ A.O., HRC.SFR., 18/35, *Correspondance entre le ministre des Travaux publics et l'Ambassade de l'Empire ottoman à Paris, du 28 janvier 1855.*

²⁸¹ A.O., HRC. SYS., *Correspondance entre l'Ambassade de l'Empire ottoman à Paris et le ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte du 30 août 1856.*

²⁸² J.C., mercredi 29 juin 1855, 8^e année, n^o. 451, p. 2.

4. La difficile circulation des paquebots des Messageries françaises dans les ports ottomans pendant la guerre de Crimée

Durant la guerre, les ports de l'Empire ottoman furent proies aux épidémies provoquées par les circulations militaires. Les Messageries françaises qui transportaient des troupes et des chevaux entre Marseille et l'Empire ottoman jouèrent un rôle de vecteur dans la propagation d'un certain nombre de maladies entre ces deux positions.

4.1 Les Messageries françaises face aux épidémies

Au cours de l'année 1854, le choléra avait gagné tout le littoral du Midi. Les bâtiments des Messageries françaises partant de Marseille propagèrent la maladie vers la Bulgarie via Istanbul. Selon le témoignage du médecin F. Mailloux, le paquebot *Alexandre* avait quitté Marseille, où cette maladie faisait rage, pour se rendre à Constantinople. Il y avait eu des morts sur le trajet. Dans un autre exemple, deux autres paquebots, *Henri IV* et *Indus* arrivant de Marseille, avaient été également touchés par la maladie lors de leurs traversées. Le *Henri IV* partit de Marseille le 4 juillet 1854 avec 415 soldats, 6 passagers et 39 hommes d'équipage. Deux morts survinrent au cours de son trajet de Malte à Gallipoli, ville dans laquelle il déposa ses soldats et une dizaine de malades²⁸³.

Les rapports sanitaires de Gallipoli signalaient l'extension rapide du choléra morbus dans cette localité. La maladie s'était également rapidement propagée vers les Dardanelles, où 12 malades étaient transportés à l'hôpital de Nagara. Lorsque des cas de maladies s'étaient déclarés dans cette ville, la localité de Dardanelles était mise en quarantaine. Nicolas, le médecin à bord du paquebot *Egyptus* était à ce moment-là lui-même aussi touché par la maladie. D'autres cas étaient observés à l'hôpital de Maltepe dans la capitale ottomane²⁸⁴. De même, le *Magellan* parti de Gallipoli avec 120 passagers, en sus de son équipage, avec 60 chevaux et quatre navires de charge à la remorque était arrivé à Varna, le 16 juillet, après avoir eu un homme mort de choléra pendant sa traversée²⁸⁵.

²⁸³ C.A.D.N., Nantes, Questions Sanitaires, 166PO/E/464, lettre n°. 69 du délégué français au Conseil supérieur de Santé à Constantinople, Fauvel pour le Chargé d'Affaires de la France à Constantinople, Pera, le 16 juillet 1854.

²⁸⁴ *Ibidem*.

²⁸⁵ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, Questions Sanitaires, lettre n°. 89 du délégué français au Conseil supérieur de Santé à Constantinople, Fauvel pour le chargé d'affaires de la France à Constantinople, Pera, le 17 juillet 1854.

C'est en juillet 1854 que l'épidémie de choléra commença plus précisément à toucher la capitale ottomane. De nombreux cas cholériques étaient déclarés dans les hôpitaux de la ville. 12 cas de choléra morbus étaient déclarés par Michel Lévy à l'hôpital de Maltepe, dont deux furent suivis de mort. Face à cette épidémie, l'intendance sanitaire ottomane surveillait notamment les détroits à travers lesquels la maladie pénétrait la capitale.

À partir de 1855, les Messageries françaises s'engagèrent à recevoir, en rentrant de Constantinople à Marseille, les malades et les blessés de l'armée d'Orient²⁸⁶. Et surtout à la fin de la guerre, cet engagement eut des conséquences sanitaires graves, dans la mesure où le transport des blessés et malades, depuis les fronts de la guerre vers Marseille, donna lieu à une véritable catastrophe sanitaire.

Pendant la guerre de Crimée, les Français et les Anglais établirent de nombreux hôpitaux dans la capitale ottomane. Nous lisons dans les fonds des archives de la Défense à Vincennes sur la guerre de Crimée, qu'il existait à l'époque de la guerre, quinze hôpitaux français à savoir : l'hôpital militaire de l'école préparatoire, l'ambulance de Maslak, l'ambulance de Kinburnu, l'hôpital militaire de Maltepe, l'hôpital militaire de Dolmabahçe, l'hôpital militaire de Gulhane, hôpital du terrain des manœuvres, l'Hôpital des eaux douces, Hôpital de Daoud Pacha, Hôpital.

Du côté des Anglais, l'infirmière Florence Nightingale allait devenir l'une des figures importantes de cette guerre avec les services qu'elle rendit aux armées des alliées pour soigner leurs blessés de guerre. De nos jours, plusieurs hôpitaux d'Istanbul portent son nom. Parmi les hôpitaux français, l'ambulance de Maslak se composait de plusieurs sections comme la pharmacie, le magasin, une cuisine, une buanderie, et un hôpital, nécessitant du personnel et du matériel²⁸⁷.

Cependant, malgré ces installations, les maladies continuaient à constituer une menace pour la santé publique dans l'Empire ottoman et en Méditerranée. Docteur A. Burggraeve, dans son livre consacré à la santé, décrivait dans quelle mesure les paquebots des Messageries Impériales avaient contribué à l'aggravation de l'épidémie du typhus à l'occasion du transport des malades depuis Sébastopol en 1856. Selon son témoignage, les matelots tombaient malades par contagion et entraient dans les hôpitaux avec les malades qu'ils amenaient. Il

²⁸⁶ A.A.F.L., Le Havre, 1997 002 5235, Pièce no.12, *Convention pour le transport des malades et blessés de l'Armée d'Orient, 5 mai 1855.*

²⁸⁷ Archives de la Défense, Vincennes, S.90, 1 G 111, Registre de Correspondance, n°. 590, *Ambulance de Maslak, 1^{er} Septembre 1855 au 27 avril 1856, Notes des réparations à exécuter, pour approprier les locaux actuels à un hôpital de 500 malades, Maslak, le 26 juillet 1855 signée, Capuran, le 1^{er} comptable, p. 1.*

s'agissait d'un véritable désastre touchant Marseille depuis Constantinople²⁸⁸. Dès lors, les mesures de quarantaine devenaient indispensables.

Durant les épidémies, tout navire arrivant dans la capitale ou dans tout autre port de l'Empire ottoman devait présenter une patente de santé aux autorités ottomanes. Il y avait trois catégories de patentes : patente nette permettant la libre circulation (délivrée 30 jours après le dernier accident de peste) ; patente suspecte nécessitant une quarantaine de 15 jours si le navire est chargé et 10 s'il est vide (délivrée 15 jours après le dernier accident de peste) ; enfin la patente brute (délivrée dans l'intervalle de 15 jours suivant le dernier accident de peste) nécessitant une quarantaine de 20 jours pour les navires chargés et 15 pour les navires vides²⁸⁹.

Tout navire qui n'était pas muni de sa patente de santé était placé sous la catégorie de patente brute. Les navires arrivant dans un port de l'Empire ottoman, envoyaient leurs embarcations à l'office de santé, où les capitaines devaient présenter leur patente de santé et la liste des membres de l'équipage, puis les capitaines subissaient un interrogatoire au cours duquel ils déclaraient les conditions sanitaires du navire, ainsi que les communications qu'ils avaient eues au cours de leurs voyages²⁹⁰.

En ce qui concerne les patentes et les quarantaines, les décisions de l'administration sanitaire ottomane étaient adaptées selon les circonstances. Les contrôles sanitaires étaient renforcés en cas d'épidémie, mais dès que l'administration estimait que le niveau de santé publique était satisfaisant les contrôles sont adoucis. Tel était le cas, par exemple, des navires en provenance de Syrie, dont les patentes brutes devenaient nettes²⁹¹.

Au-delà des questions sanitaires, la réussite de la guerre dépendait de la fluidité des circulations maritimes. Cependant, l'augmentation du trafic maritime dans les ports de l'Empire ottoman et notamment dans le port de Constantinople, donnait lieu des abordages entre les navires circulant dans ces ports.

²⁸⁸ *Le livre de Tout le Monde sur la santé, Notions de physiologie et d'hygiène par le Dr Burggraeve*, Paris, 1863, p. 389.

²⁸⁹ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Smyrne, 1848-1853, *pièce jointe à la lettre du Consul général de la République à Smyrne pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Smyrne, du 10 avril 1852.*

²⁹⁰ *Ibidem.*

²⁹¹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/464, *Circulaire de l'Administration sanitaire de l'Empire ottoman du 15 juin 1852.*

4.2 Les accidents maritimes dans le port de Constantinople pendant la guerre de Crimée : l'émergence d'un droit maritime dans l'Empire ottoman

La réussite de l'armée française dans les combats dépendait de la fluidité des circulations maritimes dans les ports de l'Empire ottoman. C'est pourquoi le gouvernement français allait chercher dans un premier temps à faciliter la navigation dans les détroits ottomans avec un projet d'installation de phares, qui à partir de Gelibolu (Gallipoli) devaient éclairer toutes les côtes de l'Anatolie septentrionale vers Trabzon²⁹². La France prévoyait également la construction d'un nouveau port à l'embouchure du Danube (sur les bouches de Kilia (Kili), Sulina (Sünne) et Saint-Georges (Tulca))²⁹³.

Or ces efforts n'étaient pas suffisants, puisqu'en raison de l'intensité des opérations militaires, les navires à vapeur tombaient fréquemment en panne. Le blocage d'un navire pouvait parfois durer plus d'un mois²⁹⁴. En cas de problème technique, si le paquebot des Messageries françaises se trouvait par exemple dans la capitale ottomane, le navire était laissé à l'arsenal impérial ottoman pour la réparation. Il arrivait même que l'arsenal impérial ottoman s'avère insuffisant pour la réparation des paquebots des Messageries françaises notamment dans le contexte de la guerre de Crimée, où la circulation prenait des dimensions importantes. Dans de tels cas, des ouvriers français de Toulon étaient envoyés à Constantinople. Les autorités ottomanes se chargeaient de les héberger²⁹⁵.

L'intensification des circulations pendant la guerre de Crimée était également à l'origine des accidents maritimes en particulier dans le port de Constantinople. En effet, les besoins de la guerre d'Orient avaient amené dans le port de Constantinople un grand nombre de navires sous divers pavillons, ce qui avait donné lieu, dans ce grand port, à une augmentation de la fréquence des mouillages et des appareillages de jour et de nuit. Cela avait pour conséquence d'augmenter les risques de collision entre les navires. D'ailleurs à l'époque, le port de Constantinople ne disposait toujours pas de quais et tous les navires étaient obligés de s'ancrer au large et d'être chargés ou déchargés à l'aide de nombreuses petites embarcations. La construction des quais n'allait intervenir qu'à la fin des années 1870, sous l'entreprise de Michel Pacha.

²⁹² A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Constantinople, *lettre du Consul de France à Constantinople au ministre des Affaires étrangères en France*, 22 septembre 1855.

²⁹³ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Constantinople, *lettre du Ministère des Affaires étrangères à l'Ambassade de France à Constantinople, Paris*, le 16 décembre 1855.

²⁹⁴ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/455, *lettre du 13 décembre 1855 signée Givette pour l'Ambassadeur de France à Constantinople*.

²⁹⁵ A.O., HR. MKT., 129/4, *tezkire du Grand Vizir ou Sadrazam Pacha à Kapudan Pacha du 26 Rebiülevvel 1272 (6 décembre 1855)* : voir *infra* annexe IV, document n^o. 3.

Les abordages fréquents dans le port de Constantinople donnaient lieu à des conflits juridiques entre les navires battant des pavillons divers, constituant en ce sens un observatoire privilégié pour étudier le droit maritime dans l'Empire ottoman. D'après l'inspecteur des Messageries françaises à Constantinople, lors des abordages, les démarches à l'amiable restaient souvent sans suite et la seule issue c'était l'instance judiciaire. Mais les instances judiciaires locales, selon l'inspecteur, posaient le problème de partialité dans la résolution conflits maritimes internationaux entre les navires étrangers et ceux battant le pavillon ottoman. Sur ce sujet, l'inspecteur des Messageries françaises à Constantinople invoquait la juridiction exclusive accordée aux Français par les capitulations. De même, pour répondre aux besoins croissants du trafic maritime international, l'inspecteur proposait l'institution d'une commission internationale composée des membres des diverses nations, juridiquement impartiale²⁹⁶.

Les abordages entre les Messageries françaises et les navires ottomans témoignaient des procédures juridiques maritimes de plus en plus internationalisées et spécialisées. Sur le plan local, c'était désormais le Tribunal de Chambre portuaire (*Liman Odası*) qui était compétent au premier chef pour les différends dans le domaine maritime. Cette juridiction était composée d'autant de juges que de nationalités des parties concernées.

Le Tribunal de *Liman Odası* témoignait à la fois de la spécialisation et de l'internationalisation du droit maritime dans l'Empire ottoman. Ce nouveau tribunal prenait la place des anciennes juridictions consulaires, laissant au gouvernement ottoman une marge d'intervention dans les affaires juridiques dans le domaine maritime. Cependant, l'intervention de la Porte ottomane était limitée par la composition mixte du tribunal selon la nationalité des parties.

La spécialisation du droit maritime ottoman ne s'arrêtait pas là ; des commissions d'experts intervenaient très fréquemment dans les affaires maritimes. Les commissions mixtes d'expertise composées des gens du métier, comme des armateurs ou des capitaines, intervenaient dans les différends maritimes pour constater les faits inhérents aux abordages entre les navires. Ces commissions n'intervenaient pas seulement au moment des litiges. Les autorités ottomanes avaient souvent besoin de leur expertise également pour résoudre les problèmes liés à la navigation.

Les contestations juridiques des Messageries françaises dans l'Empire ottoman pendant la guerre de Crimée étaient ainsi révélatrices de l'essor d'un droit maritime moderne

²⁹⁶ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E 455, *lettre de l'agent des Messageries à Constantinople à l'Ambassade de France dans la même ville du 20 décembre 1855.*

dans l'Empire ottoman. Les juridictions spécialisées et mixtes remplaçaient peu à peu les juridictions consulaires dans les affaires maritimes. À cet effet, plus tard en 1863, un règlement impérial sur la marine marchande (*Kanunnâme-i Hümayûn-ı Ticâret-i Bahriye*) allait jouer un rôle important.²⁹⁷

En particulier dans le cadre du Règlement des Vilâyet (*Vilâyet Nizamnâmesi*) de 1864, gouvernement ottoman allait exiger la constitution des tribunaux régionaux connus sous le nom des assemblées commerciales (*ticâret meclisleri*), notamment spécialisés dans les affaires commerciales. Ces tribunaux allaient être habilités à juger des affaires de la marine marchande dans les ports de la province. Les principales assemblées commerciales dans l'Empire ottoman allaient être établies à : Bursa, Tolcu, Amasya, Edirne, Rusçuk, Ankara, Tırhala, Kastamonu, Erzurum, Kars, İşkodra (Shkodër), Şumnu (Choumen), Bağdad (Bagdad), Selânik (Salonique), Urfa, Trabzon, Alâiye, Canik, Halep, Üsküb (Skopje), Şam (Damas), Sayda (Saïda), Hanya (Khaniá), Mersin, Mossoul, Tekfurdağı (Rodosto), İzmit, Prizren, Sivas, Midilli (Mytilène), İzmir (Smyrne), Golos (Vólos), Yanya (Ioannina), Drama, Konya, Adana, Tarsus, Tırnova, Sofya (Sofia), Gümüştane, Varna²⁹⁸.

Par ailleurs la guerre de Crimée constituait également un observatoire intéressant pour étudier le développement des transports et des communications dans l'Empire ottoman, dont la télégraphie électrique allait révolutionner les communications dans cet empire.

²⁹⁷ Halil CİN, «Tanzimat Döneminde Osmanlı Hukuku», dans *150. Yılında Tanzimat...*, *op. cit.*, pp. 10-32, (p. 23).

²⁹⁸ *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye* (Annuaire de l'Empire ottoman), Ahmed İlhami, Istanbul, 1864, pp. 91-92.

III. La guerre de Crimée : le début d'une ère de modernité et de crises dans l'Empire ottoman

La guerre de Crimée constitua un tournant politique et économique dans l'histoire de l'Empire ottoman. En ce qui nous concerne, nous avons constaté quatre conséquences majeures de cette guerre qui allaient conditionner la montée d'un protectionnisme douanier et postal à l'égard des services des Messageries françaises dans les ports ottomans notamment à partir de paix de 1856. Dans un premier temps, durant la guerre le Trésor impérial ottoman (*Hazine*) se trouva dans une impasse financière ce qui amena le gouvernement ottoman à recourir à l'emprunt étranger pour la première fois dans son histoire. Dans un deuxième temps, l'Empire ottoman se trouva politiquement intégré au sein de l'Europe, non seulement avec sa participation au traité de Paris du 30 mars 1856, mais aussi avec la création d'une Commission européenne dans les Principautés danubiennes à l'issue de ce traité. Dans un troisième temps, à partir de la guerre de Crimée le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman se transforma avec l'apparition des compagnies étrangères et locales. Mais avant tout, l'une des conséquences les plus importantes de la guerre de Crimée sur l'Empire ottoman fut le transfert des savoirs et des technologies dans le domaine des transports et des communications depuis l'Angleterre et la France vers l'Empire ottoman.

1. La guerre de Crimée : mobile du développement des communications et des transports dans l'Empire ottoman (1854-1856)

Lorsque la France et l'Angleterre participèrent à la guerre de Crimée comme les alliées de l'Empire ottoman, pour piloter les actions militaires de leurs armées à des milliers de kilomètres, elles éprouvèrent la nécessité de développer leurs communications avec Constantinople et les fronts de la guerre dans les régions du Danube et de la mer Noire. À cet effet, ces deux puissances construisirent les premières lignes télégraphiques dans la Turquie d'Europe.

1.1 L'importation du télégraphe dans l'Empire ottoman à l'époque de la guerre de Crimée

La réussite des puissances alliées dans les combats dépendait de la mise en place des communications rapides et continues entre les centres de décision politique et militaire en France et en Angleterre, avec leurs correspondants à Constantinople ainsi que dans les régions du Danube et de la mer Noire. Pour cela, le rôle de la navigation à vapeur dans la transmission des messages politiques et militaires était certes non négligeable. Cependant, les communications par cette voie étaient contraintes par l'espace physique, ce qui rallongeait le processus de transmission des messages. Le télégraphe électrique apparaissait ainsi le moyen le plus efficace pour les puissances alliées pour communiquer avec leurs armées sur les terrains de combats.

À cet effet, le télégraphe, qui permettait d'«échapper aux contraintes physiques liées au transport d'un message écrit²⁹⁹», apparut comme un moyen efficace. C'est ainsi que la guerre de Crimée marqua «la fin de la territorialité dans les communications»³⁰⁰ dans l'Empire ottoman.

Le télégraphe électrique fut à l'origine développé par un peintre américain, Samuel Morse, en 1837. L'introduction cette technologie dans l'Empire ottoman remontait à 1839. Le premier appareil télégraphique fut présenté au Sultan Abdülmeçid par un collègue de Samuel Morse, un américain nommé Chamberlain³⁰¹. Un autre américain, J. Lawrence fit une démonstration devant le sultan ottoman en faisant intervenir ce dernier pour tester l'efficacité de son appareil télégraphique. C'est ainsi que le sultan ottoman envoya son premier message télégraphique comme suit : «Le navire français est-il arrivé ? Y a-t-il des nouvelles de l'Europe ? »³⁰².

Impressionné par cette démonstration, le sultan ottoman écrivit une lettre officielle à Morse, en précisant qu'il avait pris connaissance de son invention et qu'il était prêt à encourager son utilisation. Une médaille d'honneur fut adressée à Morse pour lui féliciter de son invention. Mais, de véritables lignes télégraphiques dans l'Empire ottoman allaient être établies dans l'Empire ottoman à l'occasion de la guerre de Crimée.

²⁹⁹ *Histoire Industrielle, Entreprise, technologie et souveraineté : Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX-XXe siècles)*, Paris, Institut d'Histoire de l'Industrie et Éditions Rive Droite, 1996, p. 33.

³⁰⁰ Eli M. NOAM, et Alex, WOLFSON, « The End of Territoriality in Communications », dans E. Noam and A.J. Wolfson (éd.), *Globalism and Localism in Telecommunications*, Amsterdam, Lausanne, Oxford, Shannon, Tokyo, Elsevier, 1997, p. xvii.

³⁰¹ « Türkiye'de İlk Telgrafı Abdülmeçid Çekti », *Yıllar Boyu Tarih*, n° 7, Istanbul, 1981, p. 24.

³⁰² Ata BAHRI, « The Transfer of Telegraph Technology to The Ottoman Empire in the XIXth Century », mémoire de Master dirigé par Zafer TOPRAK, Istanbul, université de Boğaziçi, 1996, p. 19.

Dès les premiers jours de la guerre, pour une transmission rapide des ordres 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. Une équipe composée de 2 inspecteurs, 5 directeurs, 4 stationnaires électriques 47 stationnaires aériens furent attachés à cette mission³⁰³. À partir de là, le télégraphe allait rapidement se répandre dans l'Empire ottoman.

Au-delà du cadre de la guerre, ce nouveau moyen de communication pouvait permettre au gouvernement ottoman d'asseoir son autorité sur ses provinces secouées par des révoltes constantes. C'est ainsi que celui-ci accueillit favorablement les entreprises étrangères spécialisées dans cette technologie. En réponse à cet intérêt, les capitalistes autrichiens furent les premiers à proposer à la Porte ottomane un projet qui consistait en l'établissement d'une nouvelle ligne télégraphique entre Vienne et Constantinople en passant par Bucarest³⁰⁴.

Un autre projet similaire fut proposé par le consul de France à Constantinople Vincent Benedetti au ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte, Mustafa Reşid Pacha. Il s'agissait de mettre Constantinople en communication avec les réseaux télégraphiques de l'Europe continentale à travers Belgrade. Cette ligne était à l'origine conçue pour la transmission des dépêches militaires. La Porte ottomane finit par statuer sur la construction d'une ligne entre Bucarest et Varna par les Français. Cette ligne allait être par la suite prolongée jusqu'à Constantinople. Le Comte Angles fut nommé à la tête du projet comme inspecteur général des télégraphes³⁰⁵. 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 entreprise³⁰⁶.

Le consul français proposa à la Porte ottomane la construction d'une autre ligne entre Constantinople et Schumla. L'ingénieur français, Adolphe Delarue fut nommé à la tête de ce projet. Delarue désigna Maisonneuve pour occuper le poste télégraphique de Constantinople. Avant d'accéder à ce poste, Maisonneuve devait recevoir une formation à Paris, qui lui serait donnée par l'administration impériale de la télégraphie à Paris. Cette formation consistait en

³⁰³ *Les fastes de la grande armée d'Orient : histoire politique, militaire et maritime des campagnes de Crimée et de la Baltique (7^e édition... augmentée du Rapport officiel...)* par Eugène Pick, de l'Isère, Paris, Librairie Napoléonienne, des Arts et de l'Industrie, 1857, pp. 411-412.

³⁰⁴ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance consulaire et commerciale de Constantinople, 1853 octobre-1856 mars, *Lettre du consul de France à Constantinople pour le Ministère des Affaires étrangères de France, du 5 décembre 1854*, p.183 bis.

³⁰⁵ *Ibid.*, lettre du chargé d'affaires de France à Constantinople pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, du 9 janvier 1855, p. 205.

³⁰⁶ *Ibid.*, lettre du Consulat pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, du 21 janvier 1855, p. 211.

des indications, des cours et des leçons³⁰⁷. La mission de Maisonneuve à Constantinople allait permettre le transfert des savoirs et des usages français dans le domaine télégraphique vers l'Empire ottoman.

Le contrat de concession de la ligne télégraphique entre Constantinople et Schumla (Şumnu) fut passé entre le gouvernement impérial ottoman et Adolphe Delarue, garde général des forêts de la Couronne de France. Par cette convention Delarue s'engageait à installer et faire fonctionner le télégraphe électrique entre les points en question. En vertu dudit contrat, un directeur général chef de service ; un inspecteur général chef de la ligne ; deux employés furent désignés au bureau de Constantinople. De même, deux employés furent désignés pour chacun des bureaux d'Andrinople (Edirne) ; de Schumla (Şumnu) ; de Plovdiv (Filibe), de Sofia (Sofya) ; de Nis (Niş) et de Belgrade (Belgrad), soit un total de 10 personnes. Il était également prévu de désigner des chefs de matériel et de comptabilité pour les réparations sur la ligne entre Constantinople et Sophia. Les premiers agents comptables allaient désigner à Andrinople (Edirne) et à Belgrade (Belgrad)³⁰⁸.

Par ailleurs, les capitalistes et les ingénieurs français envisagèrent une ligne au-delà de Constantinople qui devait aller jusqu'à Alexandrie (İskenderiye), 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 jugé très élevé par l'ingénieur français Delarue.

Pendant la guerre de Crimée, une première ligne télégraphique dans l'Empire ottoman fut construite par des Français entre Varna, Schumla (Şumnu) et Roustchouk (Ruşçuk). En outre, la pose des câbles sous-marins entre Varna et Balaklava fut concédée aux Anglais³⁰⁹. C'est ainsi que le camp des alliés assiégeant Sébastopol fut relié à l'Empire ottoman par un câble sous-marin, se composant d'un fil de cuivre simplement recouvert d'une enveloppe de gutta-percha, de 845 kilomètres de longueur, tendu de Varna à Balaklava. Toutefois, ce câble allait être retiré après la déclaration de paix³¹⁰.

C'est le 15 mai 1855, la ligne télégraphique entre Varna-Schumla (Şumnu) — Roustchouk (Ruşçuk) et Bucarest (Bükreş) fut achevée³¹¹. En outre, un mémorandum du 24 septembre 1855 annonçait que la ligne de télégraphie entre Schumla et Constantinople était

³⁰⁷ A.O., HR.SFR. (4), 15/45, *lettre de l'ambassadeur de l'Empire ottoman à Paris pour le ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte, du 10 septembre 1854.*

³⁰⁸ *Ibidem.*

³⁰⁹ C.H., Numara 740, fi 27 Şevval Pazar günü, 1271 (13 juillet 1855), p. 2.

³¹⁰ Paul LAURENCIN, *Télégraphe terrestre, sous-marin, pneumatique. Histoire, principes, mécanismes, applications, règlements, tarifs, etc.*, Paris, 1877, pp. 320-321.

³¹¹ Nesimi YAZICI, « Osmanlı Haberleşme Kurumu » dans *150. Yılında Tanzimat...*, *op. cit.*, pp. 139-210.

enfin établie, et que les dépêches pouvaient désormais être transmises par cette voie. Le gouvernement français incita d'autres représentants étrangers à Constantinople à utiliser cette voie pour leurs correspondances³¹². Constantinople fut ainsi intégré à l'intérieur d'un grand réseau télégraphique en Europe à travers la Turquie d'Europe.

Enfin, le 14 mars 1856, la Porte ottomane allait conférer aux Anglais, la mission de l'établissement des câbles sous-marins entre Constantinople et Alexandrie³¹³. Cette ligne télégraphique devait être ensuite prolongée par les Anglais jusqu'à la mer Rouge sous l'autorisation du gouvernement ottoman³¹⁴.

Une fois mises en service, les lignes télégraphiques améliorèrent les communications entre l'Europe et l'Empire ottoman. C'est en grande partie grâce à la télégraphie que les puissances alliées allaient réussir les combats face aux armées russes.

1.2 Les communications télégraphiques entre la France et l'Empire ottoman pendant la guerre de Crimée

Les premières lignes télégraphiques établies dans l'Empire ottoman permirent à la France de piloter rapidement l'action de ses armées sur le terrain de la guerre. De plus par les câbles sous-marins, les armées assurèrent une transmission rapide des ordres entre les quartiers généraux en France et les différents corps détachés en Crimée. Les dépêches depuis la France vers la Crimée étaient en général des ordres ou d'autres messages du Ministère de la Guerre, ou celui de la Marine et des Colonies, destinés aux commandants de l'armée d'orient sur le terrain.

Dans l'un de ses messages, l'empereur français s'adressait lui-même à son armée pour encourager ses soldats comme suit : «Le moment est venu de sortir où vous êtes, il faut absolument prendre l'offensive dès que le corps de réserve vous aura rejoint. Rassemblez vos forces et ne perdez pas un seul jour. Je déplore vivement de ne pouvoir aller moi-même en Crimée³¹⁵ ».

Dans le cadre de la guerre, une attention particulière était 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 communication mettant en lien la France avec Crimée : «[...] Allez de renforts

³¹² Paul LAURENCIN, *op. cit.*, pp. 320-321.

³¹³ A.O., A.AMD, 54/27, 7 Receb 1271 (26 mars 1855).

³¹⁴ A.O., A. AMD, 72-15, 3 Cemaziyelevvel 1273 (31 décembre 1856).

³¹⁵ A.N.F., Pierrefitte-sur-Seine, 19 860 703/342, Postes et Télégraphes, *Dépêches pour la Crimée, dépêche du 3 mai 1855*.

pour laisser intacts les services de Varna et de Constantinople. C'est très important pour notre armée toute entière³¹⁶ ».

La fluidité de transmission des messages était souvent altérée par la prolifération des dépêches circulant à travers les réseaux télégraphiques. Le ministre de la Guerre expliquait le retard de sa dépêche, au maréchal Pélissier en Crimée en ces termes : « Retardée par la transmission d'une autre urgence et par une longue attente donnée par Munich pendant la transmission, je prie Francfort de me recevoir [...] »³¹⁷ ».

Les lignes télégraphiques étaient également utilisées par les gouverneurs ottomans soit pour communiquer avec Constantinople, soit avec l'armée ottomane sur les fronts de la guerre. Le 28 avril 1855, à 2 h 30 du matin, le Gouverneur militaire de Varna écrivait à son Excellence Ismaël Pacha, commandant en chef de l'armée de Roumélie (Rumeli), pour lui exprimer son attente de 1300 bourses d'argent qui n'étaient pas encore arrivées³¹⁸.

Dans une autre dépêche télégraphique, le gouverneur Varna faisait part au gouverneur de Schumla (Şumnu) de l'état de la navigation dans le port de Varna : « 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 Schumla³¹⁹ ». Cependant, les communications en langue turque posaient problème. Il était souvent réitéré par les autorités télégraphiques que les dépêches dussent être rédigées en français ou en anglais. Par ailleurs, les lignes télégraphiques dans l'Empire ottoman étaient également utilisées par des acteurs civils pendant la guerre de Crimée. Cependant, l'usage privé des réseaux télégraphiques était interdit durant la guerre³²⁰, dans la mesure où la ligne télégraphique de Varna en Crimée était seulement réservée aux communications officielles³²¹.

La langue turque commença néanmoins à être utilisée dans les communications télégraphiques à partir de 1856. La question de l'usage des caractères arabes dans les télégrammes fut posée pour la première fois par deux fonctionnaires ottomans Mustafa Efendi et Voliç Efendi du bureau de la traduction de la Porte ottomane (*Tercüme Odası*), lorsqu'ils furent envoyés en 1855 en mission auprès de l'ingénieur français le Comte. Celui-ci était

³¹⁶ *Ibid.*, *Dépêches pour la Crimée, Dépêche du 31 juillet 1855.*

³¹⁷ *Ibid.*, *Dépêches pour la Crimée, 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.*

³¹⁸ *Ibid.*, *Varna-Dépêches de Crimée, Avril-Mai 1855, dépêche du 28 avril 1855, du Gouverneur Militaire de Varna pour Ismail Pacha.*

³¹⁹ *Ibid.*, *dépêche télégraphique de Islam Pacha à Ismail Pacha, Varna, le 1^{er} mai 1855.*

³²⁰ *Ibid.*, *dépêche du Directeur à Varna au Chef de Station à Schumla, le 3 mai 1855.*

³²¹ *Ibid.*, *dépêche télégraphique du directeur de Nation pour l'Inspecteur Corvette, de Varna à Roustchouk, Varna, le 6 mai 1855.*

chargé de construire une ligne télégraphique entre Varna et Bucarest (Bükreş). Mustafa Efendi et Volic Efendi devaient accompagner l'ingénieur français pour apprendre la construction et le fonctionnement des lignes télégraphiques et par la suite transmettre leurs connaissances à d'autres fonctionnaires ottomans³²².

Durant leur mission, malgré les difficultés techniques soulevées par les spécialistes étrangers en ce qui concerne l'usage de la langue ottomane telles que la différence de l'alphabet arabe ou encore l'ordre des phrases allant de droite à gauche, ils furent convaincus qu'il était possible d'utiliser l'ottoman dans les télégrammes. À cet effet, ils préparèrent un rapport pour expliquer comment remplacer les caractères latins par des caractères arabes et le soumièrent au secrétaire du Divan (*Divân-ı Hümayûn Beylikçisi*) Afif Bey³²³.

Lorsque Mustafa Efendi fut nommé à la direction du bureau de télégraphe d'Edirne, il envoya le premier télégramme en langue turque depuis ce bureau vers Constantinople, plus précisément un samedi, le 28 Saban 1272 (4 mai 1856), à trois heures et demie. Il s'agissait d'un message de 128 mots qui évoquaient notamment du souhait de la direction d'Edirne d'envoyer des télégrammes en langue ottomane dès le 3 mai (jeudi), mais cet envoi n'avait pu avoir lieu en raison des problèmes techniques³²⁴.

Un mois plus tard, soit le 28 mai 1856, la Commission du télégraphe allait souligner l'intérêt que représentait l'usage de la langue ottomane dans les communications à Constantinople ou dans les provinces ottomanes pour les populations ne connaissant pas la langue française³²⁵. Ces évolutions dans le domaine télégraphique durant la guerre de Crimée allaient s'accompagner de projets ferroviaires.

1.3 Les premiers projets de chemins de fer dans la Turquie d'Europe à l'occasion de la guerre de Crimée

Lors de la guerre de Crimée, la Turquie d'Europe, la mer Noire, et surtout Constantinople, se placèrent au cœur des intérêts politiques et militaires des grandes puissances mondiales. À cet effet, les puissances alliées de l'Empire comme la France et l'Angleterre mirent en œuvre leur industrie et leurs moyens capitalistiques pour développer de nouvelles voies de communication directe entre l'Europe et ces positions géographiques.

³²² Nesimi YAZICI, « Osmanlı Telgrafında Dil Konusu », *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt XXVI, Ankara, 1984, pp. 751-764 (p. 753).

³²³ *Ibid.*, p. 755.

³²⁴ *Ibid.*, p. 756.

³²⁵ *Ibid.*, p. 757.

C'est ainsi que durant la guerre de Crimée de nouvelles technologies de communications et de transports furent introduites dans l'Empire ottoman au moyen d'investissements étrangers.

Comme nous venons de le voir, durant la guerre de Crimée les puissances européennes comme l'Angleterre et la France jouèrent un rôle pionnier dans l'importation de la télégraphie électrique dans l'Empire ottoman. Il en était de même pour les chemins de fer dans la région de la Turquie d'Europe. Cependant, il est à souligner qu'avant la guerre de Crimée, comme nous l'avons montré dans le cadre de notre première partie, les Anglais qui avaient des intérêts en Inde avaient cherché à améliorer le transit d'Égypte dès les années 1830. À cet effet, dès les années 1840, il avait été question de construire une ligne de chemin de fer entre Alexandrie et Suez. Les travaux de la première étape de cette ligne entre Alexandrie et Le Caire commencèrent en 1851. Cette première section allait être achevée en 1856 et son prolongement vers Suez allait être achevé en 1857.

Quant à la Turquie d'Europe, il fut question d'y construire une ligne de chemin de fer pour la première fois durant la guerre de Crimée. À cet effet, le 5 août 1855, le conseil des ministres du gouvernement ottoman (ci-après *Divân*) se réunit en une session extraordinaire et le Conseil supérieur de Tanzimat prépara un rapport sur la question de l'établissement des chemins de fer dans la Turquie d'Europe³²⁶.

Le gouvernement ottoman reçut des propositions de la part des entrepreneurs anglais et français pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Belgrade et Constantinople. D'après ces propositions, le Divan s'interrogea d'abord sur « la nécessité d'ouvrir des routes dans l'Empire ottoman. Dans l'affirmative, devait-il choisir des routes ordinaires, ou des chemins de fer ? S'il fallait établir des chemins de fer, devait-il les faire par lui-même, ou par l'entremise des compagnies ? Si le Divan décidait de faire exécuter la construction par des compagnies, devait-il concéder les travaux et l'exploitation à ces entreprises aux indigènes ou à des compagnies étrangères ? Si la Porte optait pour les indigènes, de quelle façon la concession devait-elle être faite ?³²⁷ ».

Lors de sa réunion extraordinaire, le divan préféra commencer par la ligne entre Belgrade et Constantinople, qui était selon lui, la plus importante du point de vue politique et commercial. Cette ligne devait servir pour ainsi dire de modèle à d'autres qui allaient la suivre.

Par ailleurs, dans sa lettre du 19 septembre 1855, adressée à l'ambassadeur de France à Constantinople, le ministre ottoman Firat Pacha, exprimait le désir « ardent » de son gouvernement pour « l'établissement de grandes voies de communication, de chemin de

³²⁶ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Constantinople, *Lettre du consul de France à Constantinople pour le ministre des Affaires étrangères en France du 5 août 1855*.

³²⁷ *Ibidem*.

fer »³²⁸. Convaincu de la contribution de ces projets au développement de l'Empire ottoman, le Haut Conseil de Tanzimat se montrait désireux d'accueillir les investissements étrangers dans le domaine ferroviaire. À cet égard, le gouvernement ottoman fit même appel aux industriels et capitalistes européens par l'intermédiaire notamment de ses ambassades.

En ce qui concerne le projet de construction de la ligne entre Constantinople et Belgrade, selon le consul français Édouard Antoine Thouvenel, le gouvernement ottoman reconnaissait « l'imperfection de son œuvre ³²⁹ », et il ne voulait pas retarder la concession de ce projet à des capitalistes et des industriels de l'Europe³³⁰. La Porte entama des pourparlers avec l'ingénieur anglais M. Leahy qui avait préparé des cartes détaillées, mais le prix exigé par celui-ci fut jugé très élevé. Il s'agissait en effet de « cinq ou six mille sterling »³³¹.

L'enjeu financier de la ligne entre Constantinople et Belgrade était grand, car il était question de tirer parti des immenses ressources de l'Empire ottoman, et cette ligne risquait même de devenir l'objet d'une lutte politique³³². Cependant, malgré le désir de la Porte ottomane et l'intérêt des investisseurs européens, les chemins de fer ne purent véritablement se développer dans la Turquie d'Europe pendant la guerre de Crimée. Il fallut pour cela attendre la fin des années 1860.

Néanmoins, comme nous le verrons plus tard, dès la sortie de la guerre, une première ligne de chemin de fer allait être construite entre Constanta (Köstence) et Cernavodă (Boğazköy) en 1856. De même, les Anglais allaient terminer la construction d'une ligne de chemin de fer entre Alexandrie et Suez en 1857, dont les travaux avaient commencé en 1851.

De son côté, la Russie chercha également à construire des lignes de chemin de fer pendant la guerre de Crimée. En effet, le gouvernement du Tsar avait déjà commencé à doter la Russie de nouvelles lignes de chemin de fer dans les années 30. En 1838 le Tsar avait fait relier la ville de Saint-Pétersbourg au palais d'été impérial se trouvant à l'extérieur de la ville. À partir du milieu des années 1840, le Tsar se lança dans la construction de lignes de grande envergure, à savoir celles de Saint-Pétersbourg à Moscou et de Saint-Pétersbourg aux frontières d'Autriche et de Prusse. Néanmoins, les constructions ferroviaires en Russie allaient être lentes³³³.

³²⁸ *Ibid.*, lettre du 19 septembre 1855.

³²⁹ *Ibid.*, lettre du 3 mars 1856.

³³⁰ *Ibidem.*

³³¹ *Ibidem.*

³³² *Ibidem.*

³³³ Rondo CAMERON, *La France et le Développement économique de l'Europe (1800-1914)*, Paris, Éditions du Seuil, 1970, p. 191.

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 décimé par la maladie »³³⁴. Selon l'historien Jean-Charles Asselain, cette situation était humiliante pour la Russie.

Par exemple, durant la guerre, le gouvernement russe fit construire sa toute première ligne télégraphique entre Odessa et Saint-Petersbourg³³⁵. De même, pour faciliter la circulation de ses armées, il fit construire des ponts sur le Danube³³⁶. Cependant, l'Angleterre et la France étant les ennemis de la Russie, nous ignorons les acteurs qui contribuèrent à la construction des réseaux télégraphiques russes au moment de la guerre.

Il est curieux néanmoins de constater que, durant la guerre de Crimée, la place financière de Londres avait émis des emprunts à la Russie. En l'occurrence, le gouvernement russe avait effectué deux emprunts : le premier en juin 1854 par le biais de la maison « Hope » d'Amsterdam et le deuxième par le biais des « Mendelssohn » de Berlin. Malgré le refus du Comité de *London Stock Exchange* à cet égard, la Russie avait apparemment reçu ces emprunts³³⁷. Ces mêmes capitalistes allaient d'ailleurs continuer à financer les chemins de fer russes après la guerre de Crimée.

Dès lors, pendant la guerre de Crimée, le télégraphe électrique se répandit à la fois en Russie et dans l'Empire ottoman. Cependant, il était difficile de parler d'un véritable essor ferroviaire pour ces deux empires. Néanmoins, la guerre de Crimée démontra aux États belligérants le rôle déterminant des transports et des communications dans les combats militaires. « Les distances nous tuent ! »³³⁸, s'écriait le Tsar Nicolas à la fin de la guerre. L'enjeu crucial des transports n'avait visiblement pas été assez pris en compte dans les prévisions du Tsar. Si celui-ci avait anticipé le nécessaire établissement d'une voie de chemin de fer entre Saint-Petersbourg et Odessa, le résultat de la guerre aurait pu être en sa faveur.

Or ni la Russie ni l'Empire ottoman ne disposait des technologies et du capital nécessaires pour permettre un essor ferroviaire, d'où leur dépendance vis-à-vis des capitalistes et des industriels européens dans ce domaine. Par ailleurs, les dépenses militaires accrues

³³⁴ Jean-Charles ASSELAIN, *Histoire économique, De la révolution industrielle à la première guerre mondiale*, Paris, Presses de la Fondation nationale des Sciences politiques, Dalloz, 1985, p. 175.

³³⁵ C.H., 15 Ramazan Salı günü 1269 (22 juin 1853), n^o. 628.

³³⁶ C.H., 8 Şevval Perşembe 1269 (15 juillet 1853), n^o. 631.

³³⁷ Olive, ANDERSON, « The Russian Loan of 1855: An Example of Economic Liberalism? », *Economica, New Series*, vol. 27, n^o. 108 (Nov. 1960), Wiley, pp. 368-371.

³³⁸ *L'Empire ottoman et le Canal de Suez*, Paris, E. Dentu, Libraire-Éditeur, 1869, p. 44.

pendant la guerre allaient creuser les déficits dans le budget impérial amenant le gouvernement ottoman à chercher du crédit dans les marchés financiers européens.

2. La détérioration de l'état financier du Trésor impérial ottoman pendant la guerre de Crimée

L'Empire ottoman recourut à l'emprunt étranger pour la première fois dans son histoire à l'époque de la guerre de Crimée, notamment lorsque le gouvernement impérial se trouva en difficulté face aux coûts élevés de ses opérations militaires. En effet, le Trésor impérial ottoman était déjà en déficit constant depuis le début de l'ère des Tanzimat. Les dépenses militaires pendant la guerre d'indépendance grecque (1821-1829) et les deux épisodes de guerre avec Mehmed Ali d'Égypte (1831-1833 et 1839-1841) avaient ruiné l'économie impériale. Par ailleurs, dès le début de l'ère des Tanzimat avec l'institution des nouveaux ministères les dépenses de la bureaucratie avaient augmenté. À cela s'ajoutaient les abus fréquents des percepteurs locaux dans les provinces, qui causaient des fuites importantes dans le budget impérial³³⁹.

Dans un premier temps, le gouvernement ottoman essaya de combler ses déficits par des politiques de dépréciation monétaire. Cependant, cette politique commença à générer une inflation ainsi qu'une baisse des revenus publics à partir des années 1840. Pour remédier à ces problèmes, la Porte ottomane procéda à l'émission des papiers-monnaies (*kâimes*) dès l'année 1840³⁴⁰. Or, cette politique non plus ne réussit à combler les déficits constants dans le budget impérial, qui allaient durer jusqu'à la fin de l'ère des Tanzimat.

Dans la pratique au lieu d'aider l'économie impériale, les papiers monnaies allaient causer des dommages importants pour le Trésor, notamment en raison des faux billets qui envahirent les marchés ottomans. Durant la guerre de Crimée, la Porte ottomane fit imprimer des papiers monnaies spéciaux destinés à l'usage militaire, mais cette démarche fut également un échec. Les papiers-monnaies en question furent utilisés en dehors la zone de guerre³⁴¹, ce qui provoqua des plaintes dans les provinces de l'Empire ottoman. C'est ainsi que la Porte ottomane allait être amenée à abandonner cette pratique en 1862³⁴².

³³⁹ Şevket PAMUK, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, Yurt Yayınları, 1984, p. 53.

³⁴⁰ Ali AKYILDIZ, *Para pul oldu, Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum*, İstanbul, İletişim, 2003, p. 44.

³⁴¹ Şevket PAMUK, *Osmanlı Ekonomisi...*, *op. cit.*, p. 55.

³⁴² *Ibid.*, p. 88.

Malgré ces politiques monétaires, le gouvernement ottoman ne parvint pas à endiguer les déficits creusés depuis les années précédentes. Dès lors, il s'endetta auprès des crédateurs locaux, notamment chez les banquiers de Galata. Les capitalistes de l'Europe, quant à eux, faisaient des pressions sur la Porte ottomane pour l'inciter à recourir à leurs crédits, espérant par ce biais de faire des profits importants. En outre, les dettes du gouvernement ottoman pouvaient générer des intérêts importants. Enfin, les puissances européennes désiraient mettre fin à l'instabilité monétaire qui menaçait leurs opérations commerciales dans l'Empire ottoman³⁴³.

Le capital étranger avait déjà fait son entrée dans l'Empire ottoman avec l'établissement des premières banques européennes dans les années 1840. Un des premiers établissements à commencer ses activités dans l'Empire ottoman fut la Banque de Smyrne, fondée par un groupe de marchands britanniques en 1844 pour répondre aux besoins du commerce européen à Smyrne. Elle dut cependant fermer durant la crise financière de 1847.

Une autre banque anglaise dans l'Empire ottoman fut fondée à Constantinople sous le nom de Banque de Constantinople (*Dersaadet Bankası*) en 1847 avec une mise de fonds de 200 000 pounds. Destinée à aider le redressement de l'économie ottomane, cette banque cessa ses activités en 1852³⁴⁴. C'est d'ailleurs dans ce contexte que le gouvernement ottoman entama les toutes premières négociations d'emprunt dans les marchés financiers de l'Europe. Cependant, pour voir la Porte ottomane emprunter à l'étranger il fallait attendre la guerre de Crimée.

L'économie ottomane n'était guère en mesure de supporter les coûts de cette guerre. Pour la première fois dans son histoire, le gouvernement ottoman s'endetta auprès des crédateurs anglais Palmers Goldsmith en 1854, pour une somme de 3 300 000 livres turques en or. Pour cela, il montra comme gage les revenus douaniers en Égypte. À partir de cette date, la Porte ottomane allait recourir à d'autres emprunts auprès des crédateurs européens.

Le Trésor impérial ottoman sortit de la guerre de Crimée dans une situation financière désastreuse. Les armées manquaient de revenus. La guerre avait dévasté l'agriculture et le commerce local, ce qui aggravait l'instabilité monétaire dans l'Empire ottoman. La Porte ottomane allait prévoir des mesures visant à assainir ses finances, dans le cadre d'un train de réformes envisagées dès la fin de la guerre. Il s'agissait notamment des réformes de *Islâhât Fermânı Hatt-ı Hümayûnu* du 18 février 1856.

³⁴³ *Ibid.*, p. 54.

³⁴⁴ Şevket PAMUK, *The Ottoman Economy and Its Institutions*, Ashgate, Variorum Editions, Farnham, Surrey, 2009, p. 27.

Aux articles 24 et 25 du texte de ces réformes, le gouvernement ottoman prévit, des solutions telles que : « la création de banques et d'autres institutions semblables pour arriver à la réforme du système financier et monétaire, ainsi que la création de fonds destinés à augmenter la source de la richesse publique et matérielle de l'empire ; la création de routes et canaux, qui devaient rendre les communications plus faciles et augmenteraient les sources de la richesse du pays ; et enfin l'abolition de tout ce qui pouvait entraver le commerce et l'agriculture ». Afin de réaliser ces objectifs, le gouvernement ottoman s'engageait surtout à « rechercher les moyens de mettre à profit les sciences, les arts et les capitaux de l'Europe, et de les mettre ainsi successivement à exécution »³⁴⁵.

Cependant, dès la fin de la guerre, sur le plan financier, le Trésor impérial ottoman allait devenir de plus en plus dépendant des emprunts étrangers. Entre 1854 et 1875, il allait être question d'un total de 16 vagues d'endettement extérieur dont le montant total s'élevait à 241 913 000 livres turques. Ces dettes allaient amener le Trésor impérial ottoman au bord de la faillite en 1875. C'est ainsi qu'en avril 1876, le remboursement de ces dettes allait même être interrompu et la question ne serait tranchée qu'à la fin de la guerre russo-turque de 1877-78 lors de la conférence de Berlin avec la création d'une commission de dettes. L'endettement de 1854 annonçait ainsi pour l'Empire ottoman, le début d'une période particulièrement difficile sur le plan financier.

Par ailleurs, la guerre de Crimée avait entraîné non seulement la dépendance financière de la Porte ottomane vis-à-vis du capital européen, mais elle avait en outre favorisé l'accroissement de l'influence des puissances européennes sur l'Empire ottoman, notamment avec la participation de l'Empire ottoman au concert européen dans le cadre du traité de Paris de 1856.

La guerre de Crimée se termina par l'échec des armées russes devant les armées alliées en 1856. Dès la fin de la guerre, un congrès international fut réuni à Paris en 1856 pour écarter complètement la menace politique et militaire de la Russie dans les principautés danubiennes et en mer Noire. C'est ainsi que le traité de Paris fut signé entre les puissances intéressées le 30 mars 1856. L'Empire ottoman était non seulement l'objet principal, mais aussi le signataire de ce traité, auquel 52 États apportaient leur adhésion.

³⁴⁵ A. DU VELAY, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie depuis le règne du Sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours*, Paris, Arthur Rousseau Éditeur, 1903, p. 133.

3. L'accroissement de l'influence politique des puissances européennes sur l'Empire ottoman

La guerre de Crimée se traduit par l'accroissement de l'influence politique de l'Angleterre et de la France sur l'Empire ottoman, notamment lorsque le gouvernement ottoman participa au concert européen dans le cadre du traité de Paris du 30 mars 1856. Mais avant cette participation, ce dernier allait d'abord chercher à régler des problèmes internes concernant les minorités vivant sous sa domination, en prenant un certain nombre de mesures politiques et juridiques de manière à établir un équilibre entre les droits et devoirs des sujets musulmans et non musulmans de l'Empire ottoman dans le cadre des réformes de *Islahat* du 18 février 1856.

3.1 *Islahat Hatt-ı Humayunu* du 18 février 1856 et la participation de l'Empire ottoman au concert européen dans le cadre du traité de Paris du 25 février 1856

Les réformes du 18 février 1856 étaient la continuation, voire l'accomplissement de l'édit de Gülhane de 1839, en ce qui concerne les droits des communautés non musulmanes de l'Empire ottoman. Par ce texte de valeur constitutionnelle, la Porte ottomane — pour la première fois dans son histoire — affirmait ouvertement l'égalité entre les sujets musulmans et non musulmans de l'Empire ottoman. Par l'adoption de ce texte, celle-ci désirait non seulement mettre fin aux révoltes fréquentes dans ses provinces, mais satisfaire également les attentes des puissances européennes relatives du sort des communautés diverses vivant dans l'empire.

Dans les réformes du 18 février 1856, la Porte ottomane prévoyait : « l'égalité de tous devant la loi, le respect de la propriété individuelle et collective, l'admission de tous les sujets aux emplois publics et au service militaire, la liberté des cultes, l'égalité devant l'impôt, l'égalité des témoignages en justice, l'institution des tribunaux mixtes pour toutes les causes commerciales, correctionnelles et criminelles mixtes, la révision des privilèges et immunités des communautés non musulmanes ; la représentation équitable de ses communautés dans les conseils communaux et provinciaux et dans le conseil suprême de justice, la suppression, dans les actes officiels, de toute appellation injurieuse pour les chrétiens, l'abolition du trafic des

faveurs et l'application sévère des lois contre la corruption, les concussion et malversations³⁴⁶ ».

En suivant cette démarche, quelques jours plus tard, la Sublime Porte fut invitée au congrès qui fut réuni à Paris, le 25 février 1856. Les autres puissances qui participèrent à ce congrès étaient l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie et la Sardaigne. Au bout de longues négociations diplomatiques, un traité fut signé à Paris, le 30 mars 1856. Le mois suivant, le 16 avril 1856, les plénipotentiaires ottomans se trouvant à Paris signèrent également une déclaration sur le droit maritime, qui posait le principe de la liberté des détroits maritimes.

Le traité de Paris de 1856 favorisa l'ingérence politique et juridique des puissances européennes dans les affaires intérieures de l'Empire ottoman, notamment à travers la création d'une commission internationale dans le Danube. Cette commission avait pour mission notamment de sauvegarder les intérêts politiques et commerciaux des Principautés danubiennes dans le Danube et la mer Noire.

3.2 L'ingérence politique des puissances européennes dans l'Empire ottoman à travers la création d'une commission internationale dans la région du Danube

La guerre de Crimée se termina avec la signature du traité de Paris le 30 août 1856 entre les puissances belligérantes, mais d'autres conflits allaient surgir dans les Principautés danubiennes, notamment avec le soulèvement des populations locales contre le joug ottoman. Afin d'opprimer ces révoltes, la marine impériale ottomane déploya son armée au bord du Danube au moyen des paquebots de l'arsenal impérial. En outre, le gouvernement ottoman renforça sa surveillance policière dans les régions à haut risque. Cette surveillance visait plus particulièrement la circulation des personnes et de l'information à bord des paquebots à vapeur susceptibles de porter atteinte à l'intégrité de l'Empire ottoman³⁴⁷.

L'Empire ottoman et l'Autriche ne désiraient pas l'unification des Principautés danubiennes ni leur indépendance³⁴⁸. Ces deux pays faisaient ainsi constamment des efforts pour éviter l'union des provinces danubiennes en un seul corps, d'où leurs activités de police et l'affirmation de leurs souverainetés dans le Danube. Cependant, Napoléon III, sur la base

³⁴⁶ Édouard, DRIAULT, *La question d'Orient...*, *op. cit.*, p. 186.

³⁴⁷ C.A.D.N., Nantes, 166PO/400, Postes, *correspondance entre le Directeur des Postes Françaises et le Consul de France à Constantinople, le 26 mars 1857.*

³⁴⁸ T., W., RIKER, « The Concert of Europe and Moldavia in 1857, *The English Historical Review*, vol. 42, n° 166 (avril 1927), Oxford University Press, pp. 227-244.

de son fameux principe des nationalités, était pour l'indépendance des principautés et l'opinion russe se rapprochait de celle des Français.

Pour empêcher l'unification des principautés, la Porte ottomane chercha à couper les communications de la Moldavie avec la mer Noire, en s'emparant dans le Danube du cours entier de Kilia avec tous ses embranchements. L'occupation de l'Empire ottoman dans la partie du Danube située en amont du delta allait être contestée en 1859 par les habitants des bords du Kilia devant la Commission européenne du Danube. Cette affaire était d'une importance majeure, car elle soulevait pour la première fois, aux yeux du droit public international, la nécessité d'une nouvelle démarcation de la frontière turco-moldave³⁴⁹.

C'est d'ailleurs pour lutter contre ce genre d'empiètements que les puissances signataires du traité de Paris du 30 août 1856 avaient établi une Commission internationale dans le Danube. Cette entité supranationale avait pour objectif principal d'assurer la libre circulation des correspondances, des marchandises et des voyageurs sur le Danube, de manière à respecter les souverainetés des États riverains. Le principe de la libre circulation affirmé dans le cadre du traité de Paris de 1856 se basait notamment sur les dispositions de l'acte final du congrès de Vienne 1815 sur « les rivières qui traversent plusieurs États ».

Selon les articles 108 et 109 du traité de Vienne de 1815, la navigation du Danube devait être libre ; elle ne devait être interdite à personne, mais nul ne pouvait se refuser à se conformer aux règlements des États riverains³⁵⁰. Cependant, c'est avant tout avec le traité d'Andrinople de 1828 que les principautés danubiennes furent ouvertes à la libre circulation commerciale. Suite à ce traité, les puissances comme la Russie et l'Autriche, mais aussi d'autres puissances européennes telles que La France, l'Angleterre et la Prusse s'empressèrent d'envoyer leurs consuls et représentants de commerce dans la région du Danube³⁵¹.

Le traité de Paris de 1856 quant à lui, comme celui de 1815, aspirait à établir un équilibre entre le principe de la libre circulation et les souverainetés des États riverains. Pour garantir cet équilibre, le traité de Paris de 1856 prévoyait la création de deux commissions : l'une formée de délégués des puissances signataires³⁵², l'autre uniquement composée de délégués des puissances riveraines et des commissionnaires des trois principautés

³⁴⁹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/196, Ambassade, Turquie, Carton n° 79, Moldo-Valachie, *Couvents Dédiés, Galatz, le 8 octobre 1859, Commission européenne du Danube, Direction politique, lettre n° 98, pour M. le Comte.*

³⁵⁰ J.C., samedi 23 janvier 1858, 13^e année, n° 877, p. 1.

³⁵¹ Henri H. STAHL, « Théories des processus de “modernisation” des Principautés Danubiennes et de l'ancien royaume de Roumanie (1850-1920) », *Review (Fernand Braudel Center)*, vol. 16, n° 1 (Winter, 1993), pp. 85-111, (p. 87).

³⁵² Cette première commission devait durer deux ans. À la fin de son mandat, elle devait être remplacée par la commission permanente.

danubiennes. La première commission se rapportant à la libre navigation relevait de l'intérêt général et la seconde commission s'occupant des droits souverains des États riverains relevait d'intérêts particuliers.

Cependant, la libre circulation n'était pas la seule raison de l'établissement de ces commissions en 1856. La navigation sur ce fleuve pouvait être techniquement très difficile. Les navires européens y éprouvaient de nombreux obstacles physiques, notamment dans le bas Danube. Or dans cette région, se trouvaient de grands entrepôts de céréales qui approvisionnaient les marchés de l'Europe. L'Autriche par exemple chercha à améliorer la navigation sur ce fleuve en établissant un service régulier de phare à Soulina en 1856, aussi bien pour son intérêt que celui du commerce européen. À cette époque cependant, l'Autriche n'avait pas d'autorité territoriale légitime à Soulina³⁵³. Sur le plan politique, la Commission internationale du Danube était loin de satisfaire les réclamations des États riverains, ce qui entraînait des conflits diplomatiques au sein même de la commission.

Avec la création de la Commission européenne, dans le cadre du traité de Paris de 1856, les circulations sur le Danube furent ainsi placées sous une tutelle internationale. Dans ce cadre, la souveraineté de la Porte ottomane dans les Principautés fut peu à peu transférée à cette commission internationale. La Russie, quant à elle, en conséquence du traité de Paris de 1856, ne pouvait plus faire circuler sa flotte militaire dans le Danube, ni dans la mer Noire ni dans les détroits ottomans.

À partir de la fin de la guerre de Crimée, il était ainsi question d'une nouvelle ère marquée par la démilitarisation. Une époque, où les souverainetés nationales s'effaçaient au profit des instances de régulation internationale. Il ne restait plus pour les empires qu'à mener une guerre sur le plan commercial.

Cette nouvelle guerre c'est l'historien Édouard Salvador qui l'annonçait comme suit : « Les conséquences de la Guerre de Crimée : Deux années de lutte héroïque, de triomphes éclatants, et couronnés par le traité de Paris du 30 mars 1856, ont suffi pour inaugurer dans le monde une ère nouvelle de conquêtes pacifiques, rouvrir les mers à l'activité commerciale de l'Europe [...] Dégagés du poids et des anxiétés dévorantes de la guerre, c'est désormais vers les applications les plus utiles de la paix et des forces immenses dont les sociétés modernes disposent que les gouvernements et les peuples vont tourner leur énergie et la fécondité de leurs efforts³⁵⁴. »

³⁵³ F.C. BECKE, *Les Embouchures du Danube, études sur les obstacles physiques que la navigation y rencontre et sur les moyens d'y remédier avec neuf plans traduit de l'allemand par, Vienne, de l'imprimerie impériale de la Cour et d'État*, 1856, pp. I et V.

³⁵⁴ Édouard, SALVADOR, *Histoire commerciale, politique et diplomatique des Échelles du Levant, l'Orient, Marseille et la Méditerranée*, Paris 1857, pp. 428-430.

Dès lors, à partir de l'année 1856, la guerre de Crimée céda sa place à une guerre commerciale à laquelle allaient prendre part les compagnies de navigation à vapeur. La mer Noire étant devenue une zone démilitarisée, la Russie allait désormais chercher à dominer cette mer et la Méditerranée au moyen de sa marine marchande, en établissant notamment une puissante compagnie de navigation à vapeur.

4. L'essor de la marine marchande à vapeur en Russie au lendemain de la guerre de Crimée

4.1 La marine marchande : au cœur des réformes russes d'après-guerre

En effet, la Russie se rendit compte des faiblesses de sa marine impériale et chercha à la renforcer pendant la guerre de Crimée. La guerre provoqua en Russie une « révolution technologique » dans le domaine des sciences navales, notamment à travers le développement de nouvelles techniques dans le domaine de la marine impériale telles que le remplacement du bois par le métal dans la construction des bateaux, ou encore l'utilisation de sous-marins³⁵⁵.

Entre 1854 et 1855, les Russes construisirent rapidement 40 armements dans les chantiers russes et finlandais situés sur la Baltique. De même, la construction des 35 autres navires fut lancée en 1856. En outre, dès la fin de la guerre, le ministère russe de la Marine impériale s'engagea dans un programme de reconstruction de sa puissance navale³⁵⁶.

La période qui suivit immédiatement la guerre de Crimée fut marquée en Russie, par une série de réformes administratives destinées à relancer le développement économique dans le pays. Les transports maritimes et la marine marchande en particulier étaient au cœur de ces réformes. À cet effet, le premier grand projet du gouvernement russe au lendemain de la guerre consistait à faire construire d'un grand réseau de chemins de fer dans les dix années à venir. Un second grand projet consistait au renforcement et au développement de la marine marchande russe dans la mer Noire.

Par ce second projet, la Russie espérait fuir les clauses restrictives des traités de Paris qui l'empêchaient de maintenir sa puissance navale sur les côtes sud de l'Empire en mer Noire. C'est ainsi que le grand projet envisagé par le Grand-Duc Constantine Nicolaevich, le

³⁵⁵ Donald W. MITCHELL, *A History of Russian and Soviet Sea Power*, André Deutsch (éd.), United States, 1974, p. 173.

³⁵⁶ W. Jacob KIPP, « Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-1863 », *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas, Neue Folge*, Bd. 20, H. 2 (Juni 1972), pp. 210-225.

ministre de la Marine depuis 1855, avait pour objectif de rétablir l'influence politique et économique russe dans la Méditerranée et notamment dans le Levant³⁵⁷.

En effet, la Russie pouvait à tout moment se servir de sa flotte commerciale à des fins militaires si la situation venait à l'exiger. Cette possibilité fut l'une des motivations majeures amenant la Russie à établir une grande compagnie de navigation à vapeur en 1856. Cette compagnie avait pour mission d'assurer les communications entre le port d'Odessa et les autres ports russes et étrangers. Les réseaux de la compagnie russe comprenaient un grand nombre de ports en mer Noire, en Méditerranée et en mer d'Azov. En ce qui concerne la Méditerranée, la compagnie russe établit en peu de temps des lignes vers Alexandrie, Trieste en Adriatique et Marseille.

4.2 La naissance de la Société russe de navigation à vapeur

Comme nous l'avons précisé dans le cadre de notre première partie, c'est en 1833 que la Compagnie russe d'Odessa de navigation à vapeur organisa pour la première fois une ligne de navigation à vapeur entre Constantinople et Odessa³⁵⁸. En 1857, ce service fut concédé à la société russe de commerce et de navigation, dont le nom original était « *Russkoe Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli* »³⁵⁹. Dès sa création en 1857, pour pouvoir commencer ses opérations dans l'Empire ottoman la Russie sollicite l'autorisation de la Porte ottomane, par l'intermédiaire l'ambassade ottomane à Saint-Petersbourg³⁶⁰.

La société russe de commerce et de navigation fut formée à Saint Petersburg en 1857, dans le but de développer le commerce de la Russie méridionale au moyen de plusieurs lignes de bateaux à vapeur, ayant leur point de départ à Odessa. Elle devait desservir la mer Noire et la mer d'Azov, la Méditerranée jusqu'à Alexandrie et Marseille, et enfin la mer Adriatique jusqu'à Trieste. Les lignes prévues par la compagnie russe, publiées dans le journal de Constantinople³⁶¹ étaient les suivantes :

1. D'Odessa à Constantinople, Athènes, Smyrne, Rhodes, Alexandrette, Beyrouth, Jaffa et Alexandrie (trois départs par mois)

³⁵⁷ W.E., MOSSE, « Russia and the Levant, 1856-1862: Grand Duke Constantine Nicolaevich and the Russian Steam Navigation Company », *The Journal of Modern History*, vol. 26, n°. 1 (mars 1954), the Chicago University Press, pp. 39-48.

³⁵⁸ Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, *op. cit.*, p. 142.

³⁵⁹ Roberto SCIAKY, *Bulgaria from the Ottoman Empire to the Kingdom, History, stamps and postal history 1840-1908*, Vignola (Italy), Vaccari, 2006, p. 18.

³⁶⁰ A.O., HR.SYS., 1337/66, *lettre du 29 février 1856*.

³⁶¹ J.C., lundi 9 février 1857, 12^e année, n°. 778.

2. D'Odessa à Yalta, Redout-Kalé et Kertch (trois départs par mois)
3. D'Odessa à Galati (un départ par semaine)
4. D'Odessa à Eupatoria, Sébastopol, Yalta, Théodosie et Kertch (un départ par semaine)
5. D'Odessa à Kinburn, Otchakof, Kherson, et d'autres points situés sur le Dniepr (un départ par semaine)
6. D'Odessa à Kinburn, Otchakof, Nicolaiëf et d'autres points en amont du Bug, (un départ par semaine)
7. De Kertch à Marioupol, Berdiansk, Eisk et Taganrog (un départ par semaine)
8. De Kertch à Taman (plusieurs départs par jour)
9. D'Odviopol à Ackermann par le Léman du Dniestr (plusieurs départs chaque jour)
10. D'Odessa à Constantinople, l'île de Syra, Le Pirée, Messine, Naples, Livourne, Gênes et Marseille (18 départs par année)
11. D'Odessa à Constantinople, Syra, Xanthe, Céphalonie et Corfou, Bari, Ancône et Trieste (18 départs par année)

Selon la même source, « le matériel flottant initial de la société se composait de 21 barques pour le transport des chargements ; de 33 bateaux à vapeur, dont 8 à hélice, également pour le service des transports ; et 12 remorqueurs à roues. Sur les 33 steamers de la Compagnie, 6 étaient affectés à la ligne n°.1 ; 4 aux communications avec le Caucase ; 2 à la ligne n°. 5 ; 2 à la ligne n°. 6 ; 3 aux communications avec la mer d'Azov ; 1 à la ligne n°.8 ; 1 à la ligne n°. 9 ; 4 à la ligne de Marseille ; et 4 à la ligne de Trieste. Le capital de la société fut fixé à 6 millions de roubles argent (24 millions de francs), répartis en 20 000 actions de 300 roubles (36 millions de francs), dont les 2 millions appartenaient au gouvernement russe³⁶² ».

La compagnie russe recevoir de son gouvernement, une subvention annuelle de 64 000 roubles argent, une indemnité proportionnelle au nombre de milles, qui devaient être parcourus par les bateaux à vapeur. En outre, le gouvernement russe octroyait à la compagnie d'autres avantages comme la concession d'un terrain houiller de 25 mille sghènes c. (113 800 mètres carrés)³⁶³. Les étrangers étaient exclus de toute participation aux actions de la compagnie.

Grâce à ces privilèges, la compagnie russe allait rapidement se placer une position avantageuse par rapport à ses concurrents. Cependant, la compagnie russe n'était pas la seule

³⁶² *Ibidem.*

³⁶³ *Ibidem.*

à avoir été créée au lendemain de la guerre de Crimée. Dès la fin de la guerre, d'autres compagnies étrangères ou locales allaient commencer à opérer dans les ports de l'Empire ottoman.

5. La multiplication de services de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman au lendemain de la guerre de Crimée

5.1 L'apparition de nouvelles compagnies étrangères dans les ports ottomans

À partir de la fin de la guerre de Crimée, un certain nombre de compagnies étrangères de navigation à vapeur firent leur apparition dans les ports de l'Empire ottoman en Méditerranée orientale. En 1856, il était possible de constater dans le port de Beyrouth de nouvelles compagnies de la marine marchande à vapeur comme la Compagnie anglaise « Lasearide » de Londres ou la Compagnie italienne « Sportati ». Durant la même année, il était question également de l'arrivée dans le port de Beyrouth, d'une compagnie belge et d'une autre compagnie sarde³⁶⁴.

Celles-ci procédaient à des opérations régulières de cabotage entre les divers ports de l'Europe occidentale et les ports de la Méditerranée orientale. Ces compagnies menaçaient la navigation à voile à Beyrouth, puisque leur rapidité et leur régularité les rendaient plus attractives. D'ailleurs, comme nous venons de le montrer dans le cas de la société russe, il était possible de constater le même phénomène dans d'autres ports de l'Empire ottoman.

Par ailleurs, à partir de la fin de la guerre, de nouvelles compagnies marseillaises allaient commencer à opérer dans les ports de l'Empire ottoman à côté des services des Messageries françaises, ce qui allait causer un phénomène de dilatation de la concurrence française en Méditerranée. À cet égard, une société marseillaise nommée « Société phocéenne de Navigation Altaras Caune et Cie » fut créée en 1856 avec un capital de 825 000 francs, sous forme de commandite par actions par Altaras et Caune. Les deux associés de la compagnie venaient des familles de négociants, courtiers et fabricants de savon. Cette nouvelle société marseillaise commença à exploiter des lignes commerciales vers le Levant. Elle établit dans un premier temps un service bimensuel sur le Proche-Orient en touchant Messine, Smyrne et Constantinople puis Rhodes, Mersin et Beyrouth. Dans un deuxième

³⁶⁴ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Beyrouth, 1854-1863, tome 7, *lettre n° 30 de l'Agence et du Consulat général de France en Syrie pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Beyrouth, le 17 août 1856.*

temps, elle commença à assurer une ligne entre Marseille, Philippeville et Bône. Elle cessa ses activités en 1877³⁶⁵.

Une autre compagnie française à faire son apparition dans le marché ottoman de la navigation à vapeur était l'armement « Magnan-Parrot ». Il s'agissait d'une petite entreprise créée en 1856, qui exploita une ligne vers la mer Noire et le Danube, avec l'appui ultérieur de « Mathis et Taffe ». Cette nouvelle compagnie allait toutefois être dissoute en 1859³⁶⁶.

C'est ainsi que, dès les lendemains de la guerre de Crimée, les Messageries françaises n'étaient plus la seule compagnie française de transports maritimes à vapeur opérant dans les ports de l'Empire ottoman. Cependant, elles détenaient encore le privilège du transport postal de la France en Méditerranée. En outre, les nouvelles compagnies françaises étaient de plus petite taille et leurs activités étaient purement commerciales. Celles-ci n'allaient d'ailleurs pas résister la concurrence des grandes compagnies de navigation à vapeur en Méditerranée orientale. Toutefois, à partir des années 1860, d'autres compagnies marseillaises relativement plus puissantes et plus solides comme la Compagnie Fraissinet allaient établir leurs services dans l'Empire ottoman en parallèle des activités des Messageries françaises.

Outre les compagnies françaises, une compagnie grecque commença son exploitation postale et commerciale dans l'Empire ottoman dès l'année 1857. Un navire de cette compagnie desservait le port de Smyrne dans le cadre de sa ligne reliant Syra et Istanbul. En outre, elle entretenait deux steamers qui desservaient la ligne entre Le Pirée et Constantinople. Chaque 15 jours, les paquebots grecs accostaient à Syra, Khalki, Lemnos, Stilidha, Oreou, Amalioupoli, Volo, Salonique, Cavala, port de Lagos, Dardanelles et à Gallipoli³⁶⁷.

Enfin une société belge, « Rampacher et Comp. », établit dès l'année 1858 une liaison régulière entre la Belgique et le Levant. Les paquebots belges au départ d'Anvers desservaient sur leur trajet vers Constantinople : Malte, Syra et Smyrne. La compagnie belge transportait également des marchandises entre Londres et Constantinople³⁶⁸.

C'est ainsi qu'à partir de la fin de la guerre de Crimée, les ports de l'Empire ottoman attirèrent un nombre important de compagnies européennes de navigation à vapeur. Par ailleurs, en parallèle à celles-ci, pour la même période, nous constatons également la naissance de nouvelles compagnies locales.

³⁶⁵ Paul, BOIS, *Histoire du Commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles, Tome 2, Armements Marseillais, Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, Marseille, CCI, 1988, p. 110.

³⁶⁶ *Ibid.*, p. 109.

³⁶⁷ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Salonique, Tome 24, *lettre n° 6, du Consulat de France à Salonique pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Salonique, le 16 janvier/11 mars 1863.*

³⁶⁷ *Ibidem.*

³⁶⁸ J.C., samedi 18 septembre 1858, 13^e année, n° 943, p. 4.

5.2 La création de la compagnie égyptienne « Mecidiye »

L'Égypte fut un lieu privilégié de l'essor du transport maritime dans l'Empire ottoman après la guerre de Crimée notamment avec l'établissement d'une première compagnie égyptienne de navigation de vapeur en 1856 et l'achèvement de la ligne de chemin de fer entre Alexandrie, Le Caire et Suez en 1858.

La guerre s'étant terminée en 1856, il était le grand temps pour le gouvernement d'Égypte de faire son entrée dans la mer Rouge, qui présentait des intérêts économiques et politiques indéniables pour l'économie égyptienne. De nombreux pèlerins musulmans affluaient dans le port de Suez pour être transportés à Hedjaz. En outre, les chemins de fer entre Alexandrie et Suez étaient sur le point d'être opérationnel. Le rail devait sûrement contribuer à accélérer les mobilités vers la mer Rouge. Cependant, en 1856, il n'y avait toujours pas de liaisons régulières entre le port de Suez et Hedjaz au moyen de la navigation à vapeur.

En août 1856, le vice-roi d'Égypte réunit dans son palais quelques-uns des principaux négociants d'Alexandrie pour leur faire part d'un projet d'établissement d'un service de bateaux à vapeur dans la mer Rouge. Par ce projet, le vice-roi voulait répondre aux besoins naissants du développement du commerce sur cette mer. Son souhait était de remédier au manque de communication entre les différents ports de la mer Rouge, dont les communications se faisaient par quelques barques en mauvais état.

Le projet du vice-roi coïncidait avec l'achèvement imminent du chemin de fer du Caire à Suez. Cette nouvelle ligne ferroviaire devait évidemment favoriser les échanges avec l'Arabie et faciliter l'accès à cette zone aux voyageurs européens ainsi qu'aux pèlerins qui chaque année se rendaient à la Mecque.

En effet, la province d'Égypte était vitale pour la Porte ottomane, qui voyait s'affaiblir de jour en jour son autorité sur les provinces arabes. Par exemple, lors des troubles du Hedjaz (Hicaz) et de l'Abyssinie (Habeş), le vice-roi égyptien avait offert son soutien militaire au gouvernement de Constantinople dans l'oppression des soulèvements. Cependant, la Porte ottomane ne désirait surtout pas une autre autorité plus forte que la sienne dans les provinces arabes de l'empire. À ce titre, le souhait du vice-roi, d'établir un service régulier dans la mer Rouge avec 12 bateaux à vapeur, pouvait « réveiller les soupçons du suzerain sur les

intentions de son vassal »³⁶⁹. Dès lors, pour ne pas attirer les soupçons de la Porte ottomane, le vice-roi décida que sa compagnie devait être essentiellement musulmane, qu'elle prendrait le nom de « Mecidiye », et que ses bateaux devaient battre le pavillon ottoman.

La compagnie de Mecidiye fut créée en 1856 par l'initiative du vice-roi qui était détenteur principal de ses actions³⁷⁰. Selon Charles Issawi, celle-ci était sous capitaux égyptien et étranger, et ses navires battaient le pavillon égyptien³⁷¹. L'objectif initial de la Mecidiye était de faciliter le pèlerinage de la Mecque et d'assurer un transport rapide des troupes ottomanes sur les divers points de l'Arabie, où leur présence était nécessaire.

Pour réaliser son projet, le vice-roi Saïd prit les dispositions nécessaires pour procurer à la compagnie une première mise de fonds. En effet, après la liquidation de l'ancienne banque du Caire, le gouvernement égyptien était resté débiteur de 90 000 bourses (11 250 000 francs), pour lequel il payait un intérêt de 10 %. Pour se libérer de cette charge, Saïd pacha avait créé un impôt destiné à payer les créanciers de la banque. Cette politique permit un premier investissement en actions en vue de la création de la compagnie³⁷².

Celle-ci, qui commença son aventure commerciale avec deux navires en 1856, allait ajouter à sa flotte en 1862, 5 navires, qui étaient la plupart montés et commandés par les Européens³⁷³. Grâce aux privilèges dont elle bénéficiait du pavillon ottoman, les paquebots de la compagnie circulaient librement dans les ports de l'Empire ottoman. La compagnie égyptienne prospéra notamment grâce au transport des pèlerins et des marchandises abondantes de Hedjaz (Hicaz), Yémen (Yemen) et Abyssinie (Habeş).

Avec l'entrée des paquebots de Mecidiye dans le golfe, les barques arabes y perdirent de leur importance. Dans la mer Rouge, les ports de Bender Abbas, Bender Bouchir (Benderbuşeyr) ou de Mascate (Muskat), Hedjaz (Hicaz), Yémen (Yemen), Qusair (Kusayr), Suakin (Sevakin) et Massaoua (Masavva) faisaient partie des réseaux de la compagnie égyptienne. En parallèle à ce secteur, celle-ci développa ses services de transport en Méditerranée en établissant à partir du port d'Alexandrie (İskenderiye), des lignes régulières vers Beyrouth (Beyrut), Lattaquié (Lazkiye), Alexandrette (İskenderun) et Mersin, sans

³⁶⁹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/D25/61-63, Agence et Consulat général de France en Égypte, *Projet d'établissement d'un service de bateaux à vapeur dans la mer Rouge, lettre de Benedetti pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, Alexandrie, le 28 août 1856.*

³⁷⁰ *Ibidem.*

³⁷¹ Charles, ISSAWI, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, Chicago, The University of Chicago Press, 1966, p. 415.

³⁷² A.M.A.E., Nantes, 166PO/D25/61-63, Agence et Consulat général de France en Égypte, *Projet d'établissement d'un service de bateaux à vapeur dans la mer Rouge...*, *op. cit.*

³⁷³ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, Tome 26, 1849-1865, *lettre n° 8, du Vice Consulat de France à Suez pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 29 mars 1862.*

oublier la ligne directe de la compagnie entre Alexandrie (İskenderiye) et la capitale ottomane. En outre, ces lignes connurent une expansion vers la mer Noire, jusqu'à Trabzon. L'utilité des services de la compagnie égyptienne pour le gouvernement ottoman était incontestable, d'où sa position privilégiée dans le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

Cependant, la compagnie de *Mecidiye* allait devenir une charge pour le vice-roi égyptien qui allait statuer sur sa liquidation en 1861. Dès lors, ce dernier allait établir à la place, une nouvelle compagnie égyptienne sous le nom de « Aziziye » en 1863³⁷⁴. De son côté, la Porte ottomane était convaincue de l'utilité d'une telle entreprise notamment pour le rétablissement des communications directes de l'Alexandrie avec Constantinople et autres ports de son empire. Celles-ci étaient nécessaires pour la consolider le pouvoir de l'État ottoman, assurer le bien-être de la nation et répondre les exigences du commerce. À ce titre, par rapport à l'ancienne administration de la *Mecidiye* dont la concession était prévue pour 30 ans, la Porte ottomane envisageait d'augmenter la durée de la concession de la nouvelle compagnie à 90 ans et prévoyait de l'octroi des paquebots supplémentaires³⁷⁵.

Par conséquent à partir de la fin de la guerre de Crimée, un grand nombre de compagnies étrangères et locales commencèrent leurs services dans les ports de l'Empire ottoman. Cependant, la réponse de la Porte ottomane face à la prolifération des services notamment étrangers de navigation à vapeur dans ces ports allait être la montée d'un protectionnisme douanier. Dès lors, les services des Messageries françaises allaient se heurter aux barrières douanières dans le cadre de leurs opérations de transport dans l'Empire ottoman dès la fin de la guerre de Crimée.

³⁷⁴ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, Tome 26, 1849-1865, *lettre n° 50, du Vice Consulat de France à Suez pour le ministre des Affaires étrangères à Paris*, Suez, le 29 novembre 1863.

³⁷⁵ A.O., MKT.MHM., 294/38, 8 Şevval 1280 (17 mars 1864) : voir *infra* annexe IV, document n° 4.

IV. L'affirmation des frontières douanières locales vis-à-vis des opérations des Messageries françaises dans l'Empire ottoman (1856-1862)

Dans ce cinquième et dernier chapitre, nous allons montrer l'essor d'un protectionnisme douanier local à l'égard des services des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman à partir de la fin de la guerre de Crimée. Dans ce cadre, nous allons chercher à interpréter les comportements protectionnistes de la Porte ottomane et de son administration provinciale à l'égard des opérations des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman à la lumière du contexte économique local et international.

1. Les taxes arbitraires locales dans la province de Mersin

Dès la fin de la guerre de Crimée, les services des Messageries françaises se heurtèrent à un certain nombre d'obstacles douaniers au niveau des ports de l'Empire ottoman. À ce titre, en 1856, la compagnie française contesta notamment les droits arbitraires exigés par des agents des douanes sur les points de passage de Gülek Boğazı, dans la mesure où ceux-ci mettaient en difficulté la circulation des marchandises entre le port de Mersin et son arrière-pays. Les actes arbitraires du fisc ottoman des provinces à l'égard de ses opérations de transit faisaient questionner la compagnie française sur la mauvaise foi de l'administration fiscale ottomane.

Sur les côtes méditerranéennes de l'Empire ottoman, le port de Mersin était séparé des provinces anatoliennes à l'intérieur des terres ottomanes par la chaîne des Taurus où le gouvernement ottoman avait installé des bureaux de péages notamment à Gülek Boğazı et Maden Başı pour la perception des droits intérieurs. Ces bureaux étaient en effet, affermés par le gouvernement ottoman à une compagnie privée qui percevait aussi des droits sur les produits destinés à l'exportation³⁷⁶.

En principe, les droits en question devaient être perçus sur les produits du sol destinés à être consommés dans l'Empire ottoman. Cependant, selon les Messageries françaises, les deux bureaux en question exigeaient des droits sur toutes les marchandises et les voyageurs

³⁷⁶ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/455, Navigation, *lettre n° 74 de l'Agence principale des Messageries à Constantinople pour l'Ambassadeur de France dans la même ville, Constantinople, le 23 janvier 1862.*

sans aucune distinction. Selon l'agent des Messageries à Mersin, les autorités douanières locales commettaient des abus, en demandant des *bakchich* (pourboires), un usage que l'on maintenait dans la région contrairement aux traités de 1838³⁷⁷.

Cet exemple qui n'était qu'un parmi tant d'autres, soulevait un problème bien connu de l'histoire de l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat : les actes arbitraires des percepteurs d'impôts dans les provinces au détriment du Trésor impérial. En effet, il s'agissait d'une corruption qui mettait nuisait à la fois au commerce local et international. D'ailleurs c'est contre ce genre de pratiques que les réformateurs des Tanzimat cherchaient à lutter dès les réformes de 1839.

En effet, la lutte contre la corruption fiscale dans l'Empire ottoman avait commencé bien avant les réformes des Tanzimat. Les anomalies du régime impérial à partir du XVI^e siècle avaient déjà fait l'objet des propositions de réformes, toutefois sans critiquer le régime. Par exemple le livre (*risâle*) de Koçi Bey écrit pour le sultan Murad IV au XVII^e siècle, dévoilait les raisons derrière la corruption du système traditionnel. Un autre *risâle* dans le même esprit avait été rédigé par Defterdar Sari Mehmet Pacha et soumis au Sultan Ahmed III dans la première moitié du XVIII^e siècle³⁷⁸.

Quant à l'ère des Tanzimat, la corruption fiscale dans les provinces de l'Empire ottoman devint très fréquente. Par exemple, dans une lettre adressée au gouverneur d'Ankara le 4 avril 1856, le *Sadâret* attirait l'attention du gouverneur sur les plaintes des habitants du *kaza* de Beyanabad, relatives à la corruption de directeur de leur localité nommé Ömer Aga et des deux membres de l'assemblée locale Ahmed et Yusuf *efendis*. D'après les habitants ces agents commettent de nombreuses injustices en s'enrichissant au détriment des habitants locaux³⁷⁹. Dans un autre exemple, c'était le sous-préfet Saïd Pacha qui était remis en cause cette fois pour exercer un pouvoir abusif sur les agents de douane de sa circonscription en remettant en cause les revenus du Trésor impérial³⁸⁰.

C'est d'ailleurs pour lutter contre les actes arbitraires des percepteurs dans les provinces que dès les réformes des Tanzimat, le gouvernement ottoman prit une série de mesures visant la centralisation et l'institutionnalisation du système de la perception des taxes et leur transmission vers le Trésor impérial. À cet effet, celui-ci abrogea toutes les taxes coutumières connues sous le nom de taxes coutumières (*tekâlif-i örfiye*), en mettant à leur

³⁷⁷ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/455, Navigation, *lettre de l'agent des Messageries à Mersin pour l'inspecteur de la compagnie à Constantinople, du 25 juillet 1856*.

³⁷⁸ Enver Ziya, KARAL, « Gülhane Hatt-ı hümayununda Batının etkisi », *Belleten*, Cilt : XXVIII, octobre 1964, n^o 112, Ankara, T.T.K., pp. 581-601, (p. 585).

³⁷⁹ A.O., A.MKT.DV., 91/32, 28 Receb 1272 (4 avril 1856) : voir *infra* annexe IV, document n^o 5.

³⁸⁰ A.O., A.MKT.UM., 241/19/1, 23 Şevval 1272 (27 juin 1856) : voir *infra* annexe IV, document n^o 6.

place un système commun d'impôts connu sous le nom de la taxe spéciale (*vergi-i mahsusa*) que l'on appelait tout court la taxe (*virgü*).

De même le gouvernement ottoman abandonna le système d'affermage (*iltizâm*) dans les provinces de l'Empire. Le système d'*iltizam* fut remplacé par celui de *muhasıllık*. Dans le cadre de ce nouveau système, le gouvernement ottoman confiait la tâche de la perception des taxes et de leur transmission vers la capitale ottomane à des fonctionnaires de l'État³⁸¹. Par ces réformes, le Trésor impérial ottoman désirait désormais éviter de passer par des intermédiaires privilégiés et autonomes qui faisaient des profits déloyaux au détriment du Trésor. Néanmoins, l'abolition de l'affermage connaissait quelques exceptions, par exemple celle dans le domaine des postes entre 1852 et 1856.

L'affermage était une pratique courante dans le domaine postal. Jusqu'à l'organisation des services postaux terrestres sous le toit d'un ministère à l'époque des Tanzimat, les communications postales dans les provinces ottomanes, étaient, en grande partie, assurées par des personnes privées, tels que les banquiers (*Sarrafs*). Dans le cadre des contrats de concessions avec l'État, les *sarrafs* travaillaient en leur propre nom.

Cependant, cette exception ne dura pas longtemps. En raison des abus constants des percepteurs locaux, la Porte ottomane fut amenée à abolir ce système, qui causait des dommages importants au Trésor impérial. Les abus en question devinrent courants plus précisément sous l'administration de Çerkes İsmail Paşa et de Liva Ferhat Paşa au moment de la guerre russo-turque. Ces personnages furent pour cette raison, transférés du centre vers Kutahya³⁸². Cependant, malgré l'abolition de l'affermage dans le domaine postal à partir de 1856, les populations dans les provinces ottomanes allaient continuer à faire recours aux services des *sarrafs* pour leurs communications dans l'Empire ottoman.

Par ailleurs, il était possible de constater des exceptions à l'abolition de l'affermage dans l'Empire ottoman notamment dans le domaine douanier. Par exemple, jusqu'à l'année 1866, les douanes d'Alep allaient être affermées à des spéculateurs. À partir de cette date, le gouvernement ottoman décida de confier l'exploitation de ces douanes à l'Administration générale des douanes ottomanes. D'après cette nouvelle décision, l'administration ottomane continuerait comme dans le cadre de l'ancien système, la visite des marchandises ou la perception des taxes³⁸³. L'objectif du gouvernement ottoman dans cette

³⁸¹ Nadir, OZBEK, « Tanzimat Devleti Vergi Sistemi ve Toplumsal Adalet 1839-1908 », *Toplumsal Tarih*, Aralık (décembre) 2014, pp. 24-30, (p. 25).

³⁸² Şekip ESKIN, *op. cit.*, pp. 20-21.

³⁸³ A.O., HR.ID., 811/5, *note verbale n°. 17624-30 du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte à l'Ambassade de France, du 26 septembre 1866.*

assimilation était ainsi d'éviter les fuites liées aux abus des percepteurs privés et concentrer ainsi les revenus des douanes issues provinces de l'Empire ottoman au sein du Trésor impérial.

Au-delà des pratiques locales, les services des Messageries françaises allaient être entravés par les politiques de régulation concurrentielle du gouvernement ottoman favorisant les compagnies locales à partir de la fin de la guerre de Crimée.

2. L'interdiction des opérations nocturnes des Messageries françaises dans l'Empire ottoman

À l'époque de la guerre de Crimée, en raison de leur rôle indispensable dans les communications entre Marseille et Constantinople, le gouvernement ottoman avait bien voulu assimiler les Messageries françaises au régime des navires de guerre. En conséquence, celles-ci étaient autorisées à traverser librement le détroit des Dardanelles sans s'y arrêter. Or dès la fin de la guerre, les autorités douanières de l'Empire ottoman commencèrent à les traiter comme tout autre navire marchand qui ne pouvait traverser les détroits ottomans pendant la nuit sans prendre l'autorisation du gouvernement ottoman. Les Messageries françaises contestèrent cette interdiction qui allait être ensuite élargie à d'autres points de passage stratégiques dans l'Empire ottoman comme sur le fleuve Danube³⁸⁴.

2.1 Le souci de privilégier le secteur local face à la concurrence étrangère

Il est à remarquer que la libre circulation des navires de commerce dans les détroits ottomans n'avait jamais été interdite d'une manière formelle. À ce sujet, la convention des détroits du 19 juillet 1841 ne mentionnait que les bâtiments de guerre. Néanmoins, les navires désirant traverser les détroits ottomans devaient prendre une permission particulière connue sous le nom de « *izn-i sefîne* » de la part du conseil des ministres du gouvernement ottoman (*Dîvân-ı Hümâyun*). Cette pratique qui avait été instaurée au XV^e siècle consistait à exiger des droits de passage aux navires de commerce désirant traverser les détroits des Dardanelles et du Bosphore. Une fois autorisés, les bâtiments de commerce pouvaient circuler dans les détroits sous le contrôle des directeurs des douanes (*gümrük emîni*) établis sur ces points. Les permissions en question étaient enregistrées dans des registres (*izn-i sefîne defterleri*),

³⁸⁴ C.A.D.N., Nantes, Navigation, 166PO/E/455, lettre n^o. 176 de l'Agence des Messageries impériales à Constantinople pour l'Ambassadeur de France dans la même ville, Constantinople, le 28 décembre 1859.

contenant des informations sur les navires, relatives à leurs pavillons, cargaisons, provenances et destinations³⁸⁵.

Cependant, l'obtention de cette permission ne suffisait pas à assurer aux navires une liberté complète de passage dans les détroits ottomans, comme dans le cas de l'interdiction imposée aux navires étrangers de traverser les détroits ottomans durant la nuit. De leur côté, si les Messageries françaises contestaient cette interdiction, c'était parce que les attentes de nuit portaient atteinte à la célérité et la continuité de leur exploitation postale et commerciale dans l'Empire ottoman. De plus elles lorsqu'elles devaient partir dès la levée du soleil, les Messageries françaises devaient remplir un certain nombre de formalités sanitaires ce qui prolongeait leurs attentes. Il arrivait même que les agents sanitaires ottomans ne soient pas présents à leurs postes. Dans ces cas, les capitaines des Messageries françaises quittaient ces ports sans remplir les formalités en question, ce qui entraînait des conflits juridiques entre la compagnie et les autorités locales³⁸⁶.

Afin de se justifier, les agents douaniers dans les détroits ottomans insistaient sur la difficulté de distinguer pendant la nuit un navire de commerce d'avec un bâtiment de guerre. Or leurs comportements étaient révélateurs d'un acte délibéré condamnant les navires de commerce battant des pavillons étrangers. Ce qui était encore plus curieux, c'est que les compagnies locales n'étaient pas concernées par l'interdiction en question. Cette exemption conférait aux compagnies locales un avantage considérable par rapport à leurs concurrents étrangers notamment en termes de trajet. Par exemple, le paquebot *İzzeddin* de la Fevâid-i Osmâniye, parcourait son trajet entre Smyrne et Constantinople en 20 heures seulement. Or les paquebots des Messageries impériales ou ceux du Lloyd autrichien parcouraient le même trajet en 36 heures en raison des escales qu'ils faisaient dans les divers points de l'archipel³⁸⁷.

Dès lors, les paquebots ottomans pouvaient plus facilement traverser les détroits durant la nuit, ce qui amenait les voyageurs entre ces deux ports à préférer les services de la compagnie de Fevâid-i Osmâniye. Sur ce point, l'interdiction de nuit imposée aux compagnies étrangères, n'était-elle pas une politique de régulation concurrentielle déguisée, afin de favoriser le secteur indigène ?

Au-delà de cette hypothèse, dans la pratique, les opérations de nuit exigeaient la mise en place du personnel et des installations supplémentaires pour effectuer des contrôles

³⁸⁵ Idris BOSTAN, « İzn-î Sefîne », dans *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, Tome 23, Istanbul, p. 543.

³⁸⁶ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/465, Sanitaire, lettre n°. 85, de l'Agence de Constantinople, pour l'Ambassadeur de France en même ville, Constantinople, le 22 août 1860.

³⁸⁷ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Smyrne, 1862-1866, lettre n°. 69 du consul général de France à Smyrne pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Smyrne, le 29 mars 1865.

sanitaires et douaniers au niveau des ports de l'Empire ottoman, ce qui entraînait des coûts élevés port l'administration locale.

1.1 Le manque de ressources financières

La réponse donnée par le Conseil Supérieur de Santé à Constantinople aux sollicitations des Messageries françaises vis-à-vis de la levée de l'interdiction de leurs opérations de nuit dans les ports de l'Empire ottoman était d'ordre quarantenaire. En effet, si la Porte ottomane interdisait les opérations nocturnes dans les détroits, c'est parce qu'il était tout simplement question d'un manque de personnel et de ressources financières, qui mettait l'Administration ottomane dans l'impossibilité de faire la vérification de nuit. C'est sur ce motif que le Conseil avait rejeté la sollicitation du directeur des Messageries françaises pour la réception des paquebots de la ligne de Syrie pendant la nuit comme cela se pratiquait sur quelques points, dans les ports de l'Anatolie et de la Syrie³⁸⁸.

Dès lors, si la Porte ottomane avait interdit la libre circulation de nuit, parce que tout simplement, une telle liberté exigeait la mise en place des installations et du personnel sanitaire pour veiller aux opérations de nuit, imposant de coûts importants à la caisse sanitaire. D'ailleurs, lorsque le Lloyd autrichien avait demandé la libre pratique de nuit dans le Danube en 1857, la question était également portée devant le Conseil supérieur de Santé, parce qu'une telle permission exigerait des dépenses supplémentaires sur le budget du gouvernement ottoman consacré à l'administration sanitaire de l'Empire ottoman³⁸⁹.

Selon une autre hypothèse invoquée par les Messageries françaises cette interdiction s'expliquait aussi pour des raisons culturelles, notamment par une habitude existante en Orient d'interrompre toute activité depuis le coucher jusqu'au lever du soleil³⁹⁰. Toutefois, la Porte levait l'interdiction de la libre circulation pendant la nuit lorsqu'il était question des besoins urgents tels que les correspondances diplomatiques et consulaires.

³⁸⁸ C.A.D.N., Nantes, Questions Sanitaires, 166PO/E/464, *lettre du délégué intérimaire français au Conseil supérieur de Santé à Constantinople, Thérapia, le 13 juin 1851.*

³⁸⁹ *Ibid.*, lettre n°. 144 du délégué français au Conseil supérieur de Santé à Constantinople, pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, Constantinople, le 12 novembre 1857.

³⁹⁰ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/454, Questions Sanitaires, *Rapport de la Commission d'enquête sur le passage des détroits et les intérêts sanitaires, 1870.*

1.2 Les exceptions

En effet, les mesures d'interdiction imposées par la Porte ottomane ne concernaient que la circulation des voyageurs et des marchandises parce que celles-ci exigeaient des contrôles sanitaires particuliers. Cependant, dans la mesure où les Messageries françaises procédaient à la fois aux transports postaux et commerciaux il était difficile pour l'administration ottomane de faire la distinction entre ces deux types de transports. Néanmoins, en 1861, la Porte ottomane finit par accorder des facilités, notamment en ce qui concerne correspondances internationales qui voulaient franchir les détroits ottomans pendant la nuit. À cet effet, le Conseil supérieur de santé décida de libérer la délivrance par l'office de santé de Galata des dépêches des légations étrangères dans la nuit sans procéder à la purification³⁹¹.

De même, dès le début des années 1860, la Porte ottomane accorda des privilèges aux compagnies étrangères qui endossaient la mission de ses communications avec ses provinces. C'est ainsi qu'en 1860, en prenant en compte les nécessités de la navigation à vapeur et l'intérêt local de l'île de Crète, le Conseil accorda aux trois principales échelles de cette île à savoir à Réthymnon (Resmo), Souda (Suda) et La Canée (Hanya) la libre pratique de nuit aux pyroscaphes du Lloyd Autrichien. Sans cette concession, la Crète aurait été privée du seul moyen de communication à vapeur avec la capitale et du reste du continent³⁹².

De la même manière, la Porte ottomane privilégiait les paquebots étrangers qui transportaient du matériel pour les travaux publics urgents dans l'Empire ottoman. C'est ainsi que la Porte ottomane permettait aux paquebots étrangers la libre circulation pendant la nuit dans le port de Constanta (Köstence) au mois de décembre 1860. Cette concession avait été faite sur la demande de la compagnie chargée de construire des Chemins de fer dans la région. Cependant, cette permission avait exigé l'augmentation du nombre du personnel douanier et sanitaire, ce qui exigeait une dépense mensuelle de 3050 piastres³⁹³.

Toutes ces dépenses mettaient en difficulté le Trésor impérial, qui de son côté continuait à s'endetter auprès des créanciers étrangers. Or ces emprunts ne suffisaient pas remédier aux déficits budgétaires éprouvés par le gouvernement ottoman. À chaque emprunt

³⁹¹ C.A.D.N., 166PO/E/465, *Circulaire de l'Administration sanitaire de l'Empire ottoman*, n°. 164, Constantinople, le 28 juin 1861.

³⁹² *Ibid.*, annexe du rapport n°. 188 *Rapport de la Commission chargée d'examiner la question de la pratique pendant la nuit, soumis au Conseil le 17 juin 1862, membres de la Commission : M.M. Feizi Effendi, Nejieff Effendi, Fauvel, Pachali, Marchand, Bartorelli, rapporteur.*

³⁹³ C.A.D.N., Nantes, 465, Sanitaire, lettre n°. 85, de l'Agence de Constantinople, pour l'Ambassadeur de France dans la même ville, Constantinople, le 22 août 1860.

la Porte ottomane endossait de nouvelles responsabilités et obligations. D'ailleurs pour cette raison, l'Empire ottoman allait se trouver dans une situation de crise financière vers la fin des années 1850. Cette crise allait pousser la Porte ottomane à chercher de nouvelles sources de revenus au niveau des circulations à travers les douanes ottomanes. C'est ainsi que, durant cette période, les Messageries françaises allaient souffrir des politiques de taxation de la Porte ottomane visant le charbon importé par leurs paquebots dans l'Empire ottoman.

3. La taxation du charbon en transit destiné à l'usage des Messageries françaises dans l'Empire ottoman

Avant même de poser la question de savoir pourquoi la Porte ottomane exigeait des droits sur le charbon importé par les Messageries françaises pour leur propre usage, nous préférons d'abord nous interroger sur les raisons qui poussèrent les compagnies étrangères de navigation à vapeur à importer leur charbon dans l'Empire au lieu de l'acheter chez des fournisseurs locaux.

3.1 La faible exploitation de charbon dans l'Empire ottoman

En raison de la faible exploitation du charbon dans l'Empire ottoman, les Messageries françaises, comme les autres compagnies étrangères de navigation à vapeur opérant dans les ports de l'Empire ottoman étaient obligées d'importer le charbon destiné à l'usage de leurs paquebots.

C'est notamment avec la généralisation de l'usage de la technologie de vapeur à partir de la première moitié du XIX^e siècle que la Porte ottomane commença à rechercher de nouvelles ressources minières et importer les savoirs et les technologies pour les exploiter. Le charbon fut découvert pour la première fois en 1822 dans l'Empire ottoman, par un Ottoman du village de Kestancı à Ereğli, qui présenta les quelques pierres noires qu'il trouva au sultan Mahmud II. La Porte ottomane prit la question plus au sérieux lorsqu'un autre ottoman Uzun Mehmed découvrit une source minière en 1829. C'est à cette occasion que la Porte envoya une commission pour procéder à des recherches nécessaires dans la région³⁹⁴.

Il fallut attendre 1848 pour voir l'État ottoman exploiter les mines d'*Ereğli*. L'exploitation de ces mines fut d'abord confiée au Trésor impérial entre 1848 et 1865. C'est

³⁹⁴ Ahmet Ali, ÖZEKEN, *Türkiye Kömür Ekonomisi Tarihi*, Istanbul, İ.Ü. Yayınları, Milli Mecmua Basımevi, 1955, pp. 4-5.

ensuite la Marine impériale qui reprit le relais pour exploiter les mines d'Ereğli de 1865 jusqu'en 1908. Toutefois, il convient de souligner l'exception du contexte de la guerre de Crimée durant lequel l'exploitation de ces mines fut concédée aux Anglais et ses ressources furent ouvertes à l'usage des alliés.

En effet, le charbon en soi était l'une des problématiques majeures de l'Empire ottoman dans la voie de l'industrialisation, parce qu'il constituait l'énergie indispensable au développement de l'industrie moderne. Hormis le domaine de la navigation à vapeur, le charbon était également indispensable pour le *Darphâne-i âmire* (Hôtel de monnaies). En outre, le charbon alimentait non seulement les machines à vapeur, mais également l'éclairage au gaz de Constantinople. Le charbon utilisé pour l'usine à gaz de Dolmabahçe provenait d'Angleterre par exemple depuis sa mise en service en 1857. Le gouvernement ottoman faisait des efforts pour ne pas dépendre du charbon étranger. À cet effet vers la fin des années 1860 il s'était lancé dans la recherche de mines de charbon dans le pays, et procédait à des études de terrain en particulier en Égypte, où le gouvernement local se trouvait dans l'obligation d'importer le charbon nécessaire pour les chemins de fer, les paquebots et dans les usines locales³⁹⁵.

Les mines d'Ereğli, quant à elles, relevaient entièrement du domaine de l'État et ne faisaient aucun bénéfice commercial. Parfois même, les revenus des mines étaient légués à des organisations de charité. En d'autres termes, ces ressources étaient exploitées et utilisées par l'État et son administration. Le Trésor impérial confiait parfois les entreprises minières à des intermédiaires (*mültezims*). Le charbon extrait par ces derniers ne dépassait pas les 34 000 et 40 000 tonnes par an, ce qui ne suffisait guère à satisfaire les besoins de la flotte ottomane à vapeur³⁹⁶.

Consciente de ces lacunes, la direction du Trésor (*Hazîne-i Hâssa*) créa d'abord un ministère des mines pour ensuite l'assimiler au sein du nouveau ministère de la Marine constitué en 1867. Ce système allait bien fonctionner jusqu'à la guerre russo-turque de 1877-1878 grâce à l'autorité du ministère sur les mines. Cependant, avec l'éclatement de la guerre en 1877, le Ministère de la Marine allait devenir insolvable et éprouver en ce sens des difficultés dans la gestion des mines d'Ereğli.

C'est ainsi que, pour ce qui nous concerne, durant la période allant de 1851 à 1876, généralement il était question d'une faible exploitation minière dans l'Empire ottoman. Le produit des mines durant la première période donc sous la direction du Trésor impérial était

³⁹⁵ A.O., A.MKT.MHM., 305/7/1/2, 1281 (1868): voir *infra* annexe IV, documents n°. 7 et n°. 8.

³⁹⁶ Ahmet Ali ÖZEKEN, *op. cit.*, p. 7.

peu (de 20 000 à 30 000 tonnes en général), et n'avait jamais dépassé les 50 000. Néanmoins, durant l'époque du Ministère de la Marine, l'exploitation des mines dans l'Empire ottoman allait prendre de l'ampleur avec un produit total de 61 000 tonnes en 1865 ; 65 000 en 1870 et 14 000 en 1875³⁹⁷.

Dès lors, la production de charbon dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat n'était pas suffisante pour satisfaire les besoins réguliers des compagnies étrangères de navigation à vapeur. Le charbon produit était de mauvaise qualité et était principalement réservé à l'usage du gouvernement ottoman. Par ailleurs, la Porte ottomane interdisait aux particuliers la vente de charbon aux navires étrangers. À partir de l'année 1858, le gouvernement ottoman avait renforcé ses contrôles sur les opérations de vente de charbon dans l'Empire ottoman. Malgré ces contrôles, les douanes d'Istanbul constataient que certains commerçants et capitaines obtenaient des *tezkires* (permis) pour se rendre à Constantinople, mais ils y distribuaient du charbon aux navires étrangers sur le littoral de l'Anatolie ou de la Roumélie³⁹⁸. Cependant cette vente clandestine ne suffisait pas à satisfaire les besoins des compagnies étrangères de navigation à vapeur en charbon. Pour ces raisons, celles-ci devaient importer le charbon nécessaire à la marche de leurs paquebots.

Comme nous l'avons expliqué dans le cadre du dernier chapitre de notre première partie, l'importation dans l'Empire ottoman, du combustible indispensable à la marche des paquebots à vapeur avait commencé avec le progrès de la navigation à vapeur à partir des années 1830. C'est ainsi que l'administration des postes françaises dans le cadre de son ancien système de paquebots-poste d'abord et les Messageries françaises par la suite, avaient fait construire des entrepôts de charbon de terre dans l'Empire ottoman, à Constantinople, Sinop, Trabzon, Dardanelles Salonique, Smyrne, Rhodes, à Beyrouth et Alexandrie. Hormis le cadre ottoman, elle avait établi d'autres dépôts de charbon : au Pirée, à Syra, Malte, sur les côtes italiennes, ainsi qu'à Alger et Tunis.

Ces dépôts étaient indispensables pour la fluidité des opérations des Messageries Impériales en Méditerranée. Or, les autorités douanières dans l'Empire ottoman exigeaient des droits sur les charbons importés et entreposés sur son sol, pour l'usage de la compagnie française et non pas pour la vente. Mais pourquoi la Porte ottomane cherchait-elle à imposer cet article en transit ?

³⁹⁷ *Ibid.*, p. 26.

³⁹⁸ A.O., A.MKT.UM., 317/96, 23 Zilkade 1274 (5 juillet 1858).

3.2 Le Trésor impérial ottoman à la recherche de nouveaux revenus ?

Durant la période qui fait l'objet de notre analyse, la question des droits d'importation sur le charbon dans l'Empire ottoman fut soulevée par les Messageries françaises lors des deux périodes : l'une entre 1859 et 1862 et l'autre entre 1875 et 1876. Ces deux périodes coïncidaient par deux épisodes de crise financière dans l'histoire de l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat.

En effet, pendant la guerre de Crimée, la Porte ottomane ne pouvait pas imposer le charbon importé par les Messageries françaises, parce que cet article vital, comme d'autres approvisionnements destinés à la consommation des armées des alliées, devait librement circuler sur le territoire ottoman. Cette exemption qui fut d'abord accordée à une ou deux compagnies fut ensuite étendue dans la suite à toute la marine à vapeur. Cependant, en 1859, le gouvernement ottoman se vit dans l'obligation de suspendre la faveur dont jouissaient les compagnies de navigation à vapeur leur permettant de s'alimenter de charbon en transit dans les ports de l'Empire en franchise de douane.

En effet, cette suspension qui provoqua des réactions auprès des Messageries françaises, coïncidait avec une période de crise financière dans l'Empire ottoman. À partir du premier endettement extérieur de 1854, comme nous l'avons déjà souligné, la Porte ottomane était entrée dans une sorte de cercle vicieux. Les finances ottomanes à partir de la guerre se trouvèrent dans une situation délicate.

Le Trésor impérial était fragilisé par les dépenses somptueuses et inutiles de la bureaucratie ottomane à l'étranger ; des révoltes ; la guerre de Crimée ; les dépenses qu'exigeaient les travaux publics pour doter l'Empire de nouvelles infrastructures ; les maladies ; l'émigration, etc. Tous ces problèmes coûtaient de l'argent pour l'État. En outre, la monétarisation soudaine de l'économie ottomane avait eu un impact négatif sur l'économie nationale. L'émission des premiers papiers-monnaies (kâimes) ne suffisait pas à remédier à ces problèmes non plus.

À cet effet, les opérations marchandes des compagnies étrangères de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman constituaient des sources potentielles de revenus qui pouvaient sauver le Trésor impérial. Cependant, la Porte ottomane était démunie de ses moyens d'action fiscale à l'égard de ces opérations, en raison de ses engagements antérieurs de libre-échange, à savoir les anciennes capitulations et les traités de libre-échange de 1838.

D'où, le faible pourcentage des revenus des douanes dans l'ensemble du budget de l'État ottoman pour la période de 1861-1862 avec seulement 9 %³⁹⁹.

Or les revenus des douanes étaient importants pour la Porte ottomane, dans la mesure où ils servaient de gage pour ses emprunts auprès des créiteurs étrangers. Par exemple en 1854, lorsque la Porte Ottomane s'était endettée dans le cadre de la guerre d'Orient pour une somme de 3 300 000 liras turques en or auprès de Palmers Goldsmith, elle avait moyenné pour cette dette les revenus des douanes de l'Égypte. De même, lorsque la Porte ottomane s'était endettée pour une somme de 5 500 000 auprès de Rothschild, elle avait présenté comme gage ses revenus fiscaux en Égypte et les douanes de Smyrne et de la Syrie⁴⁰⁰.

Dès lors, dans l'objectif d'augmenter ses revenus des douanes, le gouvernement ottoman allait chercher à contourner ses engagements dans le cadre des capitulations et des traités de libre-échange de 1838. Les Messageries françaises, quant à elles, refusaient d'acquitter les droits demandés par les autorités ottomanes, sous prétexte que le charbon qu'elles importaient dans l'Empire ottoman était destiné à la consommation à bord de leurs paquebots, et non dans l'intérieur de l'Empire ottoman. Dès lors, selon les Messageries françaises, il s'agissait d'un article en transit sur lequel la Porte ottomane ne pouvait réclamer des taxes.

3.3 Le cadre juridique de la taxation du charbon en transit

Afin de justifier ses politiques protectionnistes à l'égard du charbon destiné à être consommé à bord des paquebots des Messageries françaises, la Porte ottomane faisait valoir l'idée que le charbon en question était destiné à être consommé à l'intérieur de l'Empire⁴⁰¹. Et selon les Messageries Maritimes, le texte de 1838 rendait nulle toute souveraineté fiscale de l'État ottomane dans les mers qui l'entouraient, car le charbon qui devait être exempté des droits d'importation serait consommé en mer et non plus sur le territoire ottoman. Il est fort de constater, à travers cet exemple, que la conception de la mer territoriale n'était absolument pas présente dans l'esprit du traité de 1838.

Par ailleurs, en France, le charbon n'était soumis qu'à un droit d'octroi pour la consommation dans l'intérieur des villes, mais le charbon destiné à être consommé en mer,

³⁹⁹ Tefik GÜRAN, « Osmanlı Kamu Maliyesi 1839-1918 », dans Mehmet GENÇ, Erol ÖZVAR (dir.), *Osmanlı Maliyesi Kurumlar Bütçeler I*, Istanbul, Osmanlı Bankası Arşivi Araştırma Merkezi, 2006, p. 77.

⁴⁰⁰ Refii-Şükrü SUVLA, « Tanzimat Devrinde İstikrazlar », dans *Tanzimat I, Yüzüncü yıldönümü münasebetiyle*, Istanbul, İstanbul Matbaası, 1940, pp. 263-288, (p. 272).

⁴⁰¹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/455, *Mémoire de la Porte instaurant des droits sur le charbon en date du 21 décembre 1859*.

qu'il y ait cabotage ou non, était exempt de tout droit. Même le charbon destiné à la navigation de rivière n'était frappé d'aucun impôt⁴⁰².

Comme dans le cas du charbon, les Messageries françaises contestaient la taxation d'autres produits qu'elles importaient dans l'Empire ottoman, pour l'usage de leurs paquebots. En février 1862, le chef de la Douane de Kireç Kapı, d'après les ordres du directeur des Douanes de Constantinople, Kiani Pacha, exigeait des Messageries françaises un droit de 5 % sur tous les objets que l'administration des Messageries envoyait à Constantinople, pour le service et l'entretien de ses paquebots.

Les Messageries françaises refusaient d'acquiescer les droits sur les objets envoyés de Marseille et destinés aux paquebots des Messageries, parce que tout simplement ces objets étaient consommés à bord et non dans l'intérieur de l'Empire ottoman, et qu'ils étaient dès lors considérés comme en transit. Le droit d'entreposer sans frais les marchandises en transit était reconnu par le Traité de Commerce de 1838.

En 1862, la Porte ottomane allait finir par céder aux pressions diplomatiques sur le charbon et accorder une exemption en la matière à toutes les compagnies de navigation à vapeur opérant dans les ports de l'Empire. Par une décision du 18 octobre 1862 portant le numéro 6234/14, la Porte allait admettre enfin qu'« il n'y avait pas lieu de percevoir aucun droit sur les charbons qui arriveraient à l'adresse des Messageries françaises et qui seraient momentanément débarqués à terre pour elles pour être consommé à bord de leurs bateaux, à l'exception toutefois du charbon, qui aura été acheté ou vendu par cette Compagnie sur place et qui devra être soumis aux mêmes droits de douane que tout autre article de commerce ».

En effet, cette tournure libérale du gouvernement ottoman s'expliquait notamment par l'entrée dans l'Empire ottoman dans un réseau international de libre-échange, à travers la conclusion d'un traité de commerce avec la France le 29 avril 1861, dit Kanlıca.

4. L'essor du libre-échange en Europe et l'Empire ottoman

Dans les années 1840, l'Angleterre entra de libéralisation économique sur le plan interne, notamment avec l'abolition des « Corn-Laws » en 1846⁴⁰³. Quant à la France, dès la fin des années 1850, le ministre français Michel Chevalier entama des négociations avec son homologue Richard Cobden en Angleterre. À cet effet, il prépara un projet de convention de

⁴⁰² C.A.D.N., Navigation, 455, *Note remise à M. Ulman député de Commerce, Constantinople, le 25 juin 1872.*

⁴⁰³ Wolfram KAISER, « Cultural Transfer of Free Trade at the World Exhibitions, 1851-1862 », *The Journal of Modern History*, vol. 77, n° 3, (September 2005), pp. 563-593, (p. 564).

libre-échange, qui prévoyait en résumé : « la suppression des droits sur la laine et les cotons (avec réduction des droits de douane sur les sucres et les cafés) ; une amélioration énergiquement poursuivie des voies de communication ; une réduction des droits sur les canaux, et par suite d'abaissement général des frais de transport ; des prêts à l'agriculture et à l'industrie ; des travaux considérables d'utilité publique ; la suppression des prohibitions et enfin des traités de commerce avec les puissances étrangères⁴⁰⁴. »

C'est le 23 janvier 1860 que la France et l'Angleterre signèrent un traité de libre-échange, en mettant fin à leur rivalité commerciale qui durait depuis plusieurs siècles. Celui-ci allait être suivi par la mise en place de quatorze traités analogues, conclus entre 1861 et 1868, entre les pays comme la Belgique, la Prusse, l'Italie, la Suisse, etc.⁴⁰⁵

Dans le cadre de ces traités, les privilèges réciproques entre la France et l'Angleterre furent étendus à l'ensemble de l'Europe continentale⁴⁰⁶, où les limites au commerce international furent progressivement supprimées. Pour la période allant de 1860 à 1875, un total de 50 traités bilatéraux de libre-échange allait être conclu sur dans le monde⁴⁰⁷, donnant naissance à un grand réseau international de libre-échange, appelé « Cobden-Chevalier ». De son côté, l'Angleterre s'engagea à ne plus demander aux autres pays membres du réseau les mesures de réciprocité par une déclaration unilatérale⁴⁰⁸.

Cependant, en France, cette période libérale, qui commença en 1860, allait être interrompue par la guerre franco-prussienne de 1870-1871, car, à la sortie de l'armistice de 1871, le premier gouvernement de la III^e république allait voir l'administration des douanes comme le moteur du redressement économique. C'est ainsi que, durant les trois années qui suivirent à la conclusion de la paix franco-allemande, le gouvernement français allait mener des politiques de surtaxe à l'égard des produits d'importation, tels que le sucre, le café et autre denrée coloniale. Néanmoins, en 1873, le gouvernement français allait décider la prorogation des traités de libre commerce de 1860 et 1861 jusqu'en 1877, avec l'adoption réciproque de la clause de la nation la plus favorisée⁴⁰⁹.

⁴⁰⁴ Jean BORDAS, *Les directeurs généraux des douanes, l'Administration et la politique douanière 1801-1839*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2004, p. 191. (742 p.)

⁴⁰⁵ André CABANAIS, *Introduction à l'histoire économique et sociale de la France au XIX^e et au XX^e siècle*, Toulouse, Éd. Édouard Privat, 1976, p. 62.

⁴⁰⁶ *Le commerce extérieur français de Méline à nos jours*, Colloque tenu à Bercy le 3 juin 1992, Association pour le développement de l'histoire économique, Comité pour l'histoire et économique de la France, p. 4.

⁴⁰⁷ M. LAMPE, « Effects of Bilateralism and the MFN Clause on International Trade: evidence for the Cobden-Chevalier Network, 1860-1875 », *The Journal of Economic History*, vol. 69, n^o. 4 (December 2009), pp. 1012-1044, (p. 1012).

⁴⁰⁸ Jean BORDAS, *op. cit.*, p. 191.

⁴⁰⁹ *Ibid.*, *op. cit.*, pp. 238-241 ; Dwight LONG, C., « The Austro-French Commercial Treaty of 1866 », *The American Historical Review*, vol. 41, n^o. 3 (Apr., 1936), pp. 474-491, (p. 486).

L'Empire ottoman participa au « réseau Chevalier-Cobden » à travers la signature d'un traité de libre-échange avec la France le 29 avril 1861. Cependant, la Porte ottomane signa ce traité dans un contexte de détresse financière et politique. Sur le plan financier, elle était de plus en plus endettée et insolvable auprès des créiteurs anglais et français. D'ailleurs une partie de l'emprunt ottoman auprès la maison « Mirès et Cie », qui devait venir en aide de la Porte ottomane pour le retrait du papier-monnaie ainsi que pour la liquidation de sa dette flottante avait échoué en raison l'arrestation de du fondateur de la maison Mirès. Cet événement provoqua une crise dans les marchés financiers de l'Angleterre et notamment en France en lien avec l'Empire ottoman. Dès lors, plusieurs maisons de commerce opérant dans l'Empire comme Hava et Baltazzi se déclarèrent en état de faillite. Cette crise provoqua également une panique auprès du marché financier de Galata⁴¹⁰.

Sur le plan politique, la signature de ce traité coïncidait, également avec les troubles intercommunautaires qui secouèrent le Liban. Ceux-ci avaient mis à mal le gouvernement ottoman. Les réformes de 1856 prévoyant l'égalité entre les sujets musulmans et non-musulmans de l'Empire ottoman, avaient paradoxalement accentué les conflits religieux au Liban. Les actes de violence contre les chrétiens de ces contrées provoquèrent une vive réaction chez la presse européenne. La Porte ottomane agit contre ces actes, le 8 juillet, en envoyant Fuad Pacha sur les lieux, pour transmettre au gouvernement local un firman impérial comportant les mesures nécessaires pour établir l'ordre et de procéder à des réformes. De plus, entre 15 000 et 1 000 soldats et des blés furent envoyés sur place⁴¹¹.

Or, l'intervention politique et militaire de la Porte ottomane ne suffisait point à arrêter les massacres qui prenaient des dimensions de plus en plus importantes. Pour remédier à cette situation, Napoléon III prit l'initiative de réunir une conférence internationale à Paris le 3 août 1860. C'est d'ailleurs suivant cette conférence et là que la France débarqua ses troupes au Liban.

La présence des troupes françaises en Syrie poussa la France impériale à désirer les communications postales plus directes et plus fréquentes entre Marseille et Beyrouth. Dès lors, les Messageries françaises mirent à la disposition de leur gouvernement, trois navires à vapeur pouvant transporter ensemble environ 3 000 passagers, 1 800 tonneaux de matériel et pouvant transporter 60 chevaux⁴¹².

⁴¹⁰ A. DU VELAY, *op. cit.*, pp. 164-165.

⁴¹¹ E. Caesar FARAH, *The Politics of Interventionism in Ottoman Lebanon, 1830-1861*, Oxford, The Centre of Lebanese studies, 2000, p. 605.

⁴¹² A.A.F.L., Le Havre, pièce n°. 32, *Marché passé par le ministre de la Marine pour les transports des troupes, de Chevaux et de Matériel, pour l'expédition de Syrie, 1^{er} août 1860.*

Toutefois, à la fin de l'occupation, les Messageries françaises revinrent à leurs itinéraires de départ. Dans un tel contexte difficile, l'Empire ottoman n'avait plus d'autre choix que de céder aux pressions libérales des pays européens. À travers le traité franco-ottoman de libre-échange de 1861, la Porte ottomane consentit ainsi à baisser ses barrières douanières devant les exportations des 12 % jusqu'à 1 %⁴¹³.

Malgré ses engagements, à partir de l'année 1861, la Porte ottomane allait adopter des politiques protectionnistes douanières restrictives à l'égard des circulations marchandes de l'Europe sur son territoire. À partir du traité de 1861, l'Administration fiscale dans l'Empire ottoman renforça ses contrôles notamment sur les articles en transit depuis l'intérieur des terres vers les ports de l'Empire. Cette mesure avait surtout l'objectif de prévenir les fraudes lors du transit, tel que les infractions faites aux interdictions sur les importations et les exportations⁴¹⁴.

Dès lors, en 1862, la Porte adopta des mesures afin d'empêcher le commerce frauduleux du sel sur le territoire ottoman. En effet, l'entrée du sel étranger était déjà interdite par les traités antérieurs de commerce, mais en 1862 certaines dispositions supplémentaires furent adoptées, notamment à l'égard des actes de contrebande des Principautés danubiennes et de l'Égypte⁴¹⁵.

Cependant, la Russie constituait une exception au protectionnisme ottoman des années 60. La Porte ottomane reconnaissait des privilèges importants au commerce russe sur son territoire. Dans le cadre d'un traité signé entre les deux puissances, à partir de 1862, les navires russes, quel que soit leur origine, n'étaient plus tenus de payer des taxes dans les ports de l'Empire ottoman soit à leur arrivée soit à leur sortie, soit durant leur séjour, tant sur les droits de tonnage, de port, de pilotage, d'ancrage, de phare de quarantaine.

À côté de ces exemptions fiscales, la Porte ottomane accorda certains privilèges aux navires russes, concernant les formalités administratives de contrôle dans les ports de l'Empire. C'est ainsi que les firmans exigés des bâtiments russes à leur passage par les Dardanelles et le Bosphore, leur devaient être délivrés aussi promptement que possible. Toutes ces mesures étaient destinées à faciliter la circulation des navires russes dans les ports ottomans. En vertu du principe de la nation la plus favorisée et par réciprocité, les sujets et

⁴¹³ Şevket PAMUK, *Osmanlı Ekonomisi...*, op. cit., p. 20.

⁴¹⁴ A.O., HR.ID., 802/25, *Mémoire relatif à l'exportation, annexé à la lettre n° 39 de la Légation impériale de Russie à Constantinople adressée au ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte.*

⁴¹⁵ A.O., HR.ID., 308/10, *lettre n° 6464/82 de Ali Pacha, au Prince de Samos, du 5 décembre 1862.*

négociants de la Sublime porte, ainsi que ses navires de commerce fréquentant les ports russes devaient être traités de la même façon⁴¹⁶.

Les Messageries françaises, quant à elles, allaient continuer à souffrir des mesures protectionnistes du gouvernement ottoman, malgré le traité franco-ottoman de libre-échange de 1861. En ce sens, elles allaient contester notamment les mesures de la Porte ottomane entravant leurs expéditions des armes depuis Marseille vers Kalas (Galati)⁴¹⁷.

⁴¹⁶ A.O., HR.ID., 800/1, *Traité de Commerce entre la Turquie et la Russie du 22 janvier 1862*.

⁴¹⁷ C.A.D.N, Nantes, 166PO/E/455, *lettre de l'Agence principale des Messageries à Constantinople pour l'Ambassadeur de France dans la même ville, Constantinople, le 14 avril 1862*.

Conclusion de la deuxième partie

Dans le cadre de cette deuxième partie nous avons analysé les divers comportements du gouvernement ottoman et de son administration provinciale à l'égard des services des Messageries françaises à l'intérieur à travers les différents épisodes politiques et économiques de la période allant de l'établissement de leur première ligne de Constantinople en 1851 jusqu'à l'année 1861, qui marquait à la fois la conclusion du traité franco-ottoman de libre-échange et l'accession au trône du sultan Abdülaziz.

Dans un premier chapitre, nous avons étudié l'expérience des Messageries françaises dans l'Empire ottoman depuis leur établissement en 1851 jusqu'au début de la guerre de Crimée en 1853. Durant cette époque, nous avons constaté que les Messageries françaises furent confrontées à un certain nombre d'obstacles douaniers et sanitaires posés par le gouvernement ottoman et ainsi que par le gouvernement local d'Égypte.

Dans ce cadre, dès le début de leurs activités dans l'Empire ottoman, les services des Messageries françaises comme ceux des autres compagnies étrangères furent exclus du secteur urbain des transports maritimes de la ville de Constantinople, lorsque notamment le gouvernement ottoman concéda le monopole de ce secteur à une compagnie locale connue sous le nom de Şirket-i Hayriye en 1851. Nous avons tiré deux hypothèses majeures de cette exclusion. Premièrement, le gouvernement ottoman privilégiait avant tout ses propres intérêts marchands puisque le sultan lui-même et les membres de la Porte ottomane étaient les principaux actionnaires de cette compagnie. Deuxièmement, à travers cette mesure la Porte ottomane voulait favoriser le développement du secteur local naissant face à la concurrence forte des grandes compagnies de navigation à vapeur.

Pour la période entre 1851 et 1853, nous avons constaté en outre que les Messageries françaises furent confrontées aux mesures protectionnistes du gouvernement ottoman et de son administration sanitaire vis-à-vis de ses opérations dans l'Empire ottoman. Lorsque nous avons analysé ces mesures, nous avons constaté que, sur le plan sanitaire, le gouvernement ottoman n'était plus le seul acteur de décision dans l'Empire ottoman. Les épidémies en particulier exigeaient une coopération sur le plan international, d'où la formation d'un Conseil supérieur de Santé composé de délégués des représentants des puissances étrangères à Constantinople ou encore la participation de la Porte ottomane aux conférences sanitaires internationales. C'est ainsi que les obstacles sanitaires auxquels les Messageries françaises

étaient confrontées dans l'Empire ottoman étaient aussi décidés par des acteurs internationaux.

À partir de l'année 1853, l'Empire ottoman entra en guerre avec la Russie. Avant même la participation de la France comme l'alliée de l'Empire ottoman à cette guerre en 1854, dès l'année 1853, les Messageries françaises commencèrent déjà à transporter des troupes ottomanes depuis les provinces ottomanes vers Constantinople. Lorsque la France participa à la guerre de Crimée comme l'alliée de l'Empire ottoman en 1854, par une série de conventions avec leur gouvernement, les Messageries françaises entrèrent au service des armées françaises. La guerre de Crimée fut un tournant dans l'histoire des Messageries françaises dans la mesure où les paquebots de la compagnie française entrèrent pour la première fois dans les régions du Danube et de la mer Noire. Dès l'année 1854, elles établirent leurs premières lignes dans ces secteurs.

Quant à l'Empire ottoman, nous retenons quatre conséquences majeures de la guerre de Crimée. En premier lieu, la guerre joua un rôle de mobile dans l'introduction de nouvelles technologies de communications et de transports notamment dans la région de la Turquie d'Europe. Afin de communiquer avec leurs armées sur les fronts, l'Angleterre et la France établirent des lignes télégraphiques et installèrent des câbles sous-marins dans l'Empire ottoman. C'est ainsi que la capitale ottomane fut connectée aux grands réseaux télégraphiques de l'Europe dès l'année 1855. En outre, les premiers projets de chemins de fer furent conçus pour mettre en lien Istanbul avec les réseaux ferroviaires européens.

Cependant, cette guerre, qui favorisa le développement technologique dans le domaine des transports et communications, ruina aussi le Trésor impérial ottoman qui était déjà en déficit depuis les années 1840. C'est ainsi que la Porte ottomane dut recourir à l'emprunt étranger pour la première fois dans son histoire à l'issue de la guerre de Crimée en 1854. Comme nous l'avons déjà précisé déclencha un processus de difficultés financières pour le gouvernement ottoman.

Une autre conséquence majeure de la guerre de Crimée fut l'entrée de la Porte ottomane dans le concert européen à l'occasion du traité de Paris du 30 mars 1856. Au moment de participer à ce congrès, celle-ci s'engagea dans une série des réformes le 18 février 1856. Par ce texte, pour la première fois dans son histoire la Porte ottomane reconnaissait ouvertement une égalité entre les sujets musulmans et non musulmans devant les lois. Cette reconnaissance était censée à apaiser les révoltes des communautés non musulmanes de l'Empire ottoman, notamment dans la Turquie d'Europe. Or les révoltes dans cette région dès la fin de la guerre allaient prouver que les réformes des Islahat étaient loin de

satisfaire les revendications des communautés non musulmanes de cette région vivant sous la domination du gouvernement ottoman.

En effet, les Principautés danubiennes qui étaient à l'origine de cette guerre furent également au cœur des débats durant la conférence de Paris de 1856. Dans le but de protéger les intérêts des principautés danubiennes, les puissances européennes décidèrent dans le cadre du traité de Paris de 30 mars 1856, la création de la Commission internationale du Danube. C'est ainsi qu'avec la guerre de Crimée, la Porte ottomane perdit son influence politique dans cette région au profit de cette commission. En ce qui concerne la Russie, la conséquence la plus importante du traité de Paris du 30 mars 1856, fut la démilitarisation du Danube et de la mer Noire. Face à cette mesure, la Russie décida désormais de mener sa guerre dans le domaine commercial en établissant une compagnie de navigation à vapeur dès l'année 1857.

Dès lors, la guerre de Crimée constitua un moment décisif pour le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman, puisqu'à côté de la compagnie russe, dès la fin des hostilités, un certain nombre de compagnies étrangères et locales commencèrent à opérer dans les ports de l'Empire ottoman. La réponse de la Porte ottomane à la multiplication des services des compagnies étrangères dans ses ports fut un protectionnisme rampant au niveau des douanes dans les ports de l'Empire.

Dès la sortie de la guerre de Crimée, les services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman furent entravés par des politiques protectionnistes du gouvernement ottoman et de son administration dans les provinces. Dans ce cadre, les services des Messageries françaises se heurtèrent également aux pratiques abusives des percepteurs locaux dans les provinces de l'Empire ottoman, ce qui témoignait surtout du dysfonctionnement de l'appareil fiscal de l'État ottoman conçu par les réformes des Tanzimat.

Quant à la Porte ottomane, dès la sortie de la guerre de Crimée, malgré sa participation au concert européen, à l'issue du traité de Paris ou ses engagements antérieurs de libre-échange, elle affirma ses frontières douanières devant les circulations des compagnies étrangères sur le territoire ottoman. En effet, ce protectionnisme s'expliquait à la fois par le désir du gouvernement ottoman de protéger le secteur local face à la concurrence étrangère et par la détresse financière dans laquelle se trouvait le Trésor impérial depuis la guerre de Crimée.

Dans cet ordre d'idées, la Porte ottomane chercha dès la fin de la guerre de Crimée à imposer des barrières douanières devant les opérations des Messageries françaises dans l'Empire ottoman en contournant notamment ses engagements antérieurs de libre-échange.

Or, contrairement à l'Empire, l'Europe entra dès le début des années 1860 dans un processus de libéralisation des échanges. Ce furent l'Angleterre et la France, qui signèrent le premier traité de libre-échange en 1860, en laissant de côté leur concurrence politique et économique, qui durait depuis des siècles. Plus tard, d'autres pays joignirent ce réseau. C'est dans ce contexte que l'Empire ottoman signa un nouveau traité de libre-échange avec la France.

Sur le plan politique, l'année 1861 dans l'Empire ottoman fut marquée par la fin du règne d'Abdülmeçid et l'avènement du sultan Abdülaziz au pouvoir. Cet événement annonçait le début d'une ère particulièrement protectionniste à l'horizon, notamment dans le domaine postal, car le nouveau sultan allait chercher à supprimer les services des services de postes étrangères sur son territoire dès les premières années de son règne.

TROISIÈME PARTIE

LES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L'EMPIRE OTTOMAN : ENTRE L'EXCLUSION ET L'UTILITÉ (1861- 1875)

Introduction de la troisième partie

Comme nous l'avons constaté dans le cadre de notre deuxième partie, la guerre de Crimée ruina le Trésor impérial amenant le gouvernement ottoman non seulement à s'endetter auprès des crédateurs étrangers, mais aussi à adopter des politiques douanières particulièrement protectionnistes à l'égard des opérations marchandes des Messageries françaises dans les ports de l'Empire.

Cette même guerre, qui dévasta l'économie impériale, joua curieusement un rôle moteur dans l'introduction de nouvelles technologies des communications et des transports dans l'Empire. À cet égard, les gouvernements anglais et français encouragèrent leurs industriels et ingénieurs à investir leurs capitaux et savoirs dans l'établissement des premières lignes télégraphiques et ferroviaires dans la Turquie d'Europe.

L'objectif de ces entreprises était avant tout militaire. Celles-ci étaient nées de la nécessité d'établir des communications rapides et continues entre les quartiers généraux en Europe et leurs armées sur le terrain des combats. Elles étaient également destinées à assurer des correspondances diplomatiques régulières entre les capitales européennes comme Londres et Paris avec Istanbul pour la coordination des actions des armées alliées.

De surcroît, malgré les pertes éprouvées dans les combats navals, la guerre de Crimée servit au développement de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. En particulier, la Marine impériale prit conscience des faiblesses techniques de sa flotte, et l'usage fréquent des paquebots à vapeur dans les transports militaires lui permit une expérience précieuse. Plus important encore, la guerre souligna l'importance stratégique de la navigation à vapeur dans les communications postales.

La guerre étant finie en 1856, le gouvernement du sultan Abdülmeçid (r. 1839-1861) prit une série de mesures afin d'organiser les services de poste maritime à vapeur dans les ports ottomans à une échelle impériale. En ce sens, dès la fin des hostilités, celui-ci réserva une partie des paquebots de la flotte impériale pour ses communications postales. De leur côté, les Postes ottomanes améliorèrent leurs services de poste maritime à vapeur dans les ports de l'Empire, destinés à l'usage des populations locales.

Avec l'arrivée au trône du sultan Abdülmeçid en 1861, les transports postaux qui étaient auparavant effectués par des compagnies privées furent étroitement contrôlés par le Ministère des Postes impériales. En 1864, le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte annonça aux représentants diplomatiques des puissances étrangères à Istanbul, le

souhait de son gouvernement d'exclure les services de postes étrangères du transport des correspondances ottomanes dans les ports de l'Empire. Les Postes françaises et les Messageries françaises furent informées de cette déclaration par le biais de l'Ambassade de France à Constantinople. Cette démarche annonçait au sein de l'Empire ottoman, le début d'une ère particulièrement protectionniste dans le domaine postal.

De nombreux progrès techniques furent enregistrés dans le domaine de la navigation à vapeur dans les années 1860. En particulier, l'introduction des cuirassés dans la Marine impériale permit au gouvernement d'Abdülaziz (r. 1861-1876) d'affirmer progressivement sa puissance maritime sur le plan international. Dès lors, en 1877, la Marine militaire ottomane allait se placer en troisième place après l'Angleterre et la France en ce qui concerne sa flotte⁴¹⁸.

En outre, durant les années 1860, on assista à l'essor du secteur local de navigation à vapeur notamment avec la création de nouvelles compagnies telles que la Şirket-i Osmaniye (1866) et la Şirket-i Aziziye (1872). En parallèle à leurs services commerciaux de transport de marchandises et de voyageurs, celles-ci entrèrent au service des Postes ottomanes. Dès lors, ces dernières devinrent de plus en plus autonomes vis-à-vis des services des compagnies étrangères de navigation à vapeur pour le transport de leurs correspondances entre les ports de l'Empire.

Entre 1867 et 1875, la Porte ottomane se lança dans une série de réformes pour moderniser ses services postaux impériaux. En effet, celles-ci avaient pour objectif d'abolir progressivement les services des postes étrangères et ceux de leurs compagnies de navigation à vapeur sur le territoire ottoman.

Mais en réalité, le gouvernement ottoman n'avait-il plus besoin des services des postes françaises, et par conséquent de ceux des Messageries françaises ? Quel était le degré d'autonomie des réseaux ottomans de poste maritime à vapeur vis-à-vis des services étrangers ? Dans l'ensemble, quelle était vraiment l'utilité des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman ?

C'est donc au départ du constat général d'exclusion des services des Messageries françaises que nous construirons cette troisième et dernière partie de notre thèse. Nous allons nous servir de ce phénomène pour notamment réfléchir les nombreux développements dans

⁴¹⁸ Daniel PANZAC, « Bateaux », dans François Georgeon, Nicolas Vatin, Gilles Veinstein (dir.), *op. cit.*, pp. 154-156, p. 156 : pour le tableau sur la composition de la flotte ottomane en 1872 et pour l'image du paquebot *Talia*, voir *infra* annexe III, documents n^o. 2 et n^o. 3.

les domaines de transports et de communications au cours de la période entre 1861 et 1875, donc sous le règne du sultan Abdülaziz.

En effet, en raison du manque des moyens financiers, les Postes ottomanes n'avaient pas réussi à comprendre certains ports de l'Empire dans le cadre de ses réseaux de poste maritime à vapeur. Par conséquent, les Messageries françaises continuaient à transporter des correspondances, des marchandises et des voyageurs dans l'Empire.

De plus, les Postes ottomanes n'avaient pas mis en place de services réguliers entre les ports de l'Empire et ceux de l'Europe occidentale. Dans ces conditions, le gouvernement ottoman continuait à dépendre des services des Messageries françaises pour ce qui était de ses communications avec la France. Il était également possible de voir celui-ci faire l'usage des services de la compagnie française pour ses transports dans l'Empire. En effet, le gouvernement ottoman et son administration n'étaient pas les seuls à faire l'usage des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman.

Durant les années à partir du milieu des années 1850, les paquebots des Messageries françaises transportèrent également des populations musulmanes du Caucase déportées par la Russie vers les différents ports ottomans. Ils acheminaient en outre des populations locales depuis les régions économiquement pauvres et politiquement instables de l'empire vers les grandes villes portuaires.

Ces mouvements étaient surtout révélateurs de l'existence des disparités économiques au sein de l'Empire à l'époque des Tanzimat. L'une des causes principales de cette situation résidait dans l'isolement de certaines régions en raison de l'insuffisance de transports terrestres. Dès lors les populations de ces régions étaient conduites à se déplacer vers les grandes villes portuaires où se concentraient les ressources économiques.

C'est pour résoudre ce problème majeur que la Porte ottomane allait chercher à attirer l'investissement étranger, notamment pour permettre la construction des chemins de fer et des routes dans l'Empire. Dès lors, notamment à partir de la fin de la guerre de Crimée, les Anglais construisirent de nouvelles lignes de chemin de fer autour des grands ports de l'Empire en mer Noire et en Méditerranée.

En 1869, une société belge obtint la concession de la construction des chemins de fer de la Turquie d'Europe avec l'objectif ultime de relier Constantinople aux grands réseaux ferroviaires de l'Europe continentale. Cependant, il fallut attendre la fin de la guerre franco-prussienne de 1870-1871 pour constater un véritable essor ferroviaire dans l'Empire. C'est ainsi qu'à partir de l'année 1871, la Turquie d'Europe commença à être couverte par des lignes de chemin de fer. Celles-ci connurent une extension rapide vers Istanbul ainsi que vers

İzmit en Anatolie. Cependant, cette expansion fut interrompue avec la banqueroute du Trésor impérial en 1875.

Par ailleurs, dès le tournant des années 1870, une autre révolution importante dans le domaine des transports maritimes dans l'Empire ottoman ainsi que dans le monde, fut l'ouverture du canal maritime de Suez en 1869. Cette entreprise diminua de façon sensible le temps de communications entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient.

Les Messageries françaises avaient déjà établi leurs premières lignes d'Indochine au départ du port de Suez dès l'année 1862. À partir de cette date, l'intérêt de la France avait commencé à se déplacer progressivement depuis les ports ottomans vers l'Extrême-Orient. Le canal de Suez devait favoriser le développement du commerce français dans cette contrée. Cependant, contrairement aux attentes, les Messageries françaises ne purent pleinement profiter de l'ouverture du canal en 1869. Un an plus tard, elles durent entrer au service de la guerre franco-prussienne (1870-1871). De plus, la crise bancaire de 1873 allait amener le gouvernement français à procéder à des restrictions importantes dans les lignes de la compagnie.

I. L'exclusion des services des postes étrangères dans l'Empire ottoman : vers une autonomie des réseaux locaux (1857-1864)

Dès les années 1860, le gouvernement ottoman commença à mener des politiques d'exclusion à l'égard de services des postes étrangères et de leurs compagnies de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire. C'est ainsi qu'en 1864, les Messageries françaises furent exclues du transport des correspondances ottomanes dans ces ports. Cette exclusion soulevait avant tout la question du degré d'autonomie des Postes ottomanes dans le cadre impérial vis-à-vis des services étrangers.

1. L'organisation des services de poste maritime à vapeur dans l'Empire ottoman (1857-1864)

Comme nous l'avons déjà précisé dans notre première partie, le premier paquebot à vapeur fut importé dans l'Empire ottoman depuis l'Angleterre en 1827. À partir de cette date, le gouvernement ottoman continua à acheter des paquebots ou des machines chez les industriels européens. Dès lors, l'Arsenal et le Trésor formèrent leurs propres compagnies de navigation à vapeur. Ces entreprises publiques assurèrent à partir des années 1830, les transports et les communications postales du gouvernement d'Istanbul avec ses provinces. Puis, avec l'établissement de la compagnie de Fevâid-i Osmaniye au début des années 1840, le gouvernement ottoman et son administration postale eurent également la possibilité de recourir aux services de celle-ci pour leurs transports et communications dans le cadre impérial.

Cependant, à cette époque, les services de poste maritime à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman n'étaient toujours pas organisés à l'échelle impériale, puisque le nombre des paquebots à vapeur appartenant à l'État était limité et le combustible nécessaire à leur marche était cher. Dès lors, le peu de paquebots existant était réservé à l'usage du gouvernement ottoman et de son administration provinciale. Les populations ottomanes, quant à elles, avaient toutefois la possibilité de faire appel aux services des compagnies locales et étrangères pour leurs communications dans les ports de l'Empire ottoman.

Néanmoins, dès le début des années 1850, les paquebots des diverses compagnies ottomanes de navigation à vapeur commencèrent à transporter les correspondances et autres articles de poste, qui leur étaient confiés par le gouvernement ottoman et son administration des postes. De son côté, à la sortie de la guerre de Crimée, le Ministère des Postes ottomanes fit ses premières démarches pour organiser ses services de poste maritime au niveau impérial. À cet effet, en 1857, le gouvernement ottoman acheta deux navires à vapeur le *Gemlik* et le *Sürât* pour établir ses propres services de poste maritime dans les ports de l'Empire indépendamment de ceux qui lui étaient fournis par des compagnies locales. Grâce à ces efforts, le gouvernement ottoman inclut en 1857 le port d'Antalya dans le cadre de ses réseaux de poste maritime à vapeur. Il était en outre question de l'extension de cette ligne vers le port d'Alâiye en 1857⁴¹⁹.

Le gouvernement ottoman fit également acquisition d'un paquebot à vapeur pour ses transports et ses communications sur le lac de İşkodra (Shkodra) en 1859. Ce paquebot allait principalement être utilisé à des fins militaires notamment pour opprimer les révoltes au Monténégro. Les consuls de France et de Russie étaient présents à la cérémonie organisée pour le jour de son lancement, qui fut considéré comme un grand événement par les populations locales dans la mesure où c'était la première fois qu'un paquebot à vapeur circulait sur le lac. Le gouvernement local espérait développer ce premier service avec l'aide de la Porte ottomane⁴²⁰.

Par ailleurs, nous lisons dans un ordre du grand vizirat (*Sadâret*) que le gouvernement ottoman entreprit des démarches en 1859 destinées à réformer et organiser les services de poste maritime dans le cadre impérial. À travers ces réformes, celui-ci souhaitait renforcer ses communications avec les provinces éloignées de l'Empire sans être obligé de faire appel aux services des compagnies étrangères de navigation à vapeur. Dans cette perspective, sur un ordre de *Sadâret*, l'Arsenal impérial devait léguer une partie de ses paquebots de petite et de grande taille avec leurs machines, à l'Administration des Postes ottomanes. Ceux-ci devaient être réservés strictement à l'usage du ministère des Postes⁴²¹. Cette première organisation fut le début des développements importants dans le domaine de la poste maritime à vapeur dans l'Empire ottoman.

Lorsqu'Agah Effendi fut nommé comme ministre des Postes impériales en 1278 (1861-1862), il envisagea une réforme postale dans l'Empire ottoman, sur le même modèle

⁴¹⁹ A.O., A.MKT.MHM., 122/53, 4 Cemaziyelevvel 1274 (21 décembre 1857).

⁴²⁰ A.O., HR.MKT., 273/50, 17 Receb 1275 (21 février 1859) : voir *infra* annexe IV, document n°. 9.

⁴²¹ A.O., A.MKT.NZD, 286/62,29 Zilhicce 1275 (30 juillet 1859) : voir *infra* annexe IV, document n°. 10.

que celui développé par l'Angleterre dans les années 1840. Cette réforme prévoyait la détermination des prix standard au lieu d'une modulation selon les distances à parcourir, ainsi qu'une réduction générale des prix des communications postales. La commission de comptabilité de l'Administration des Postes impériales, à son tour, statua sur la détermination des prix des timbres-poste selon les poids et les distances à parcourir. Cependant, celle-ci rejeta la réduction des prix⁴²².

La Porte ottomane destitua Agah Efendi et le remplaça par Salih Bey. Le nouveau directeur fut placé sous les ordres directs du ministre de la Marine impérial en ce qui concerne la poste maritime. L'une des premières démarches de cette nouvelle administration fut le remplacement des officiers étrangers par des officiers ottomans⁴²³. C'est ainsi qu'une nouvelle époque de nationalisations postales commença dans l'Empire ottoman.

2. L'affirmation du monopole des Postes ottomanes entre les ports de l'Empire (1864)

Dès l'année 1864, la Porte ottomane affirma clairement son intention d'interdire les postes étrangères sur son territoire et de se charger de l'expédition ou du transport des dépêches n'ayant pas pour provenance ou pour destination, une localité située à l'étranger⁴²⁴. Dans cette perspective, Ali Pacha, le ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte, transmet aux représentants diplomatiques étrangers à Istanbul, le message de son gouvernement sur le droit exclusif de la Porte ottomane de transporter les correspondances entre les ports de l'Empire. Cette déclaration stipulait que les directeurs ou agents de postes étrangères devaient en principe s'abstenir de recevoir et de distribuer des lettres et dépêches expédiées d'un point quelconque à un autre de l'Empire. Il était ainsi question d'une démarche de nationalisation qui marqua un tournant dans les relations postales entre l'Empire et l'Europe.

La déclaration de monopole émise par Ali Pacha en 1864 peut en effet être interprétée comme une réaction protectionniste à la « première conférence postale internationale » qui s'était tenue à Paris entre les mois de mai et juin de l'année précédente, sous l'impulsion de

⁴²² Şekip ESKİN, *op. cit.*, p. 21.

⁴²³ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Smyrne, 1862-1866, *lettre n° 69, du Consulat général de France à Smyrne pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Smyrne, le 29 mars 1865.*

⁴²⁴ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Sublime Porte, M.A.E., *lettre n° 9199-4 de Ali Pacha pour l'Ambassade de France à Constantinople, le 4 février 1864 : voir infra annexe V, document n° 2.*

Montgomery Blair, *Postmaster* des États-Unis⁴²⁵ avec la participation d'un total de 15 pays d'Europe et d'Amérique⁴²⁶. Les sources que nous avons étudiées jusqu'à présent ne font pas mention à la participation de l'Empire ottoman à cette conférence. Néanmoins, nous savons que l'Autriche, le Danemark, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Hollande et la Prusse étaient les premiers pays à répondre à l'appel de *Postmaster* américain Montgomery Blair en 1862⁴²⁷.

Le message de Ali Pacha fit son effet : dès le 4 mars de la même année, ayant appris la nouvelle, le consul de France en Herzégovine transmet ses inquiétudes à son ambassadeur à Constantinople, en faisant référence à un article paru dans « Ost Deutsche Post du 26 février »⁴²⁸. L'Autriche s'opposa à ce projet en 1864 en affirmant les clauses spéciales des traités de Passarowitz du 21 juillet 1718 et de Zistow du 4 août 1791, qui garantissaient « aide et protection » aux courriers chargés du transport de la correspondance entre le Gouvernement impérial autrichien et l'Inter nonciature à Istanbul⁴²⁹. Or, selon Ali Pacha, il ne s'agissait que d'une facilité accordée au gouvernement impérial autrichien de pouvoir lui-même transporter ses dépêches. Ces traités n'empêchaient donc pas la Porte ottomane d'organiser ses propres services sur son territoire⁴³⁰.

L'Administration des postes françaises et les Messageries françaises étaient directement concernées par cette décision. Cependant, la compagnie française semblait être indifférente à l'égard de cet événement important, qui avait causé une crise diplomatique importante entre Constantinople, Vienne et Saint-Petersbourg durant l'année 1864. En effet, les Messageries françaises n'étaient pas intéressées par le transport des correspondances ottomanes, dans la mesure où cette activité ne générerait aucun bénéfice commercial pour la compagnie.

La Russie, quant à elle, s'opposa aux politiques d'exclusion de la Porte ottomane en 1864. Selon la légation de Russie, ce projet était difficile à mettre en pratique dans la mesure où les Postes ottomanes ne sauraient se substituer aux postes étrangères. À ce titre,

⁴²⁵ « First supplement supplement, United-States of America, Post Office Department, Washington August 4, 1862, M. Blair, Hon. William H. Seward, Secretary of State » et « Second supplement, United-States of America, Post Office Department, Washington December 27, 1862, M. Blair, Hon. William H. », dans *Twenty-Eighth Annual Report, The Post Office Department of United States being for the fiscal year, 1863*, Washington, Government Printing Office, 1864 pp. 112-114.

⁴²⁶ Bob REINALDA, *Rootledge History of International Organisations : From 1815 to the Present Day*, London and New York, Rootledge, p. 89.

⁴²⁷ *Twenty-Eighth Annual Report, op. cit.*, p. 128.

⁴²⁸ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E-400, *correspondance entre le Consulat français à Herzégovine et l'Ambassade de France à Constantinople, du 4 mars 1864*.

⁴²⁹ A.O., HR.ID., 1706/3, *lettre n° 204-27 de l'Ambassadeur de l'Autriche à Constantinople pour Ali Pacha, Constantinople, le 11 mai 1864*.

⁴³⁰ *Ibid.*, *lettre n° 11634-66 de Ali Pacha pour le Comte de Prokersch Ostow, du 19 décembre 1864*.

l'ambassadeur de Russie précisait que l'administration ottomane serait incapable de gérer, toute seule, les communications postales dans les secteurs géographiques concernés, ce qui porterait préjudice aux communications régulières et bien assurées jusque-là⁴³¹.

Si l'Autriche et la Russie contestèrent l'interdiction de leurs services postaux par la Porte ottomane, c'est parce que, pour elles, l'Empire ottoman avait une importance stratégique du point de vue de sa position géographique. Par exemple, pour ses communications avec la Méditerranée le gouvernement russe utilisait la voie de Constantinople⁴³². Avec l'essor du rail dans les années 1840, les correspondances de Saint-Pétersbourg destinées aux ports de l'Europe occidentale arrivaient jusqu'à Cracovie à bord des trains où un courrier russe les transportait en quelques jours à Odessa, en attendant que les chemins de fer russes soient complétés. Dans le port d'Odessa, celles-ci étaient embarquées à bord des paquebots russes et étrangers voyageant vers la Méditerranée. Pour ces raisons, les bureaux des postes russes dans l'Empire ottoman étaient des points de relais incontournables pour les communications de la Russie avec les ports méditerranéens.

De son côté, l'Autriche était un pays voisin de l'Empire ottoman sur les plans terrestre et maritime. Elle y avait établi de nombreux bureaux de poste à travers lesquels le gouvernement autrichien s'informait régulièrement de la situation politique et économique locale à Istanbul et les provinces ottomanes. En outre, l'Empire ottoman constituait un point de transit incontournable pour les communications de Vienne avec la Perse et le reste du continent asiatique.

Toutes ces contestations, en particulier celle de la Russie étaient de nature à remettre en cause la capacité des Postes ottomanes à se substituer aux services postaux étrangers sur le territoire ottoman.

3. La question de l'autonomie des Postes ottomanes vis-à-vis des postes étrangères (1864)

L'Administration des Postes ottomanes utilisait déjà les services des compagnies locales comme la *Fevâid-i Osmâniye* pour le transport de ses correspondances depuis les années 1840. Elle commença à faire l'acquisition des paquebots destinés à son propre usage dès le milieu des années 1850. C'est ainsi qu'elle établit ses services réguliers de poste

⁴³¹ A.O., HR.ID., 1706/5, *lettre n° 11636-54 de Ali Pacha à d'Ignatioff, du 17 décembre 1864.*

⁴³² C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, *lettre du directeur des Postes françaises pour l'ambassadeur de France, Constantinople, le 15 juin 1856.*

maritime entre Istanbul et les divers ports dans les provinces ottomanes. Ces services continuèrent à se développer dans les années 1860 en conférant une certaine autonomie aux Postes ottomanes vis-à-vis des services de transports proposés dans l'Empire par les postes étrangères. Quant aux services postaux terrestres dans l'Empire ottoman, le gouvernement ottoman chercha à les améliorer dès les premiers jours des Tanzimat. Dans les années 1860, une bonne partie du territoire ottoman était couvert par des réseaux terrestres de communications postales. On pouvait dès lors parler d'une certaine connectivité entre les composantes territoriales de l'Empire ottoman. En d'autres termes, les réseaux impériaux des postes terrestres et maritimes étaient suffisamment développés de manière à permettre à assurer les communications dans l'Empire.

3.1 L'état des réseaux impériaux ottomans des postes terrestres en 1864

La première organisation des postes terrestres dans l'Empire ottoman remontait au XVI^e siècle. Depuis cette époque, pour communiquer avec les provinces, le gouvernement d'Istanbul employait des Tatars qui étaient des agents chargés de la mission de transport des correspondances ou autres articles au nom du gouvernement ottoman.

3.1.1 L'organisation des postes terrestres dans l'Empire ottoman

Pour faciliter le transport des correspondances et autres articles de poste, dès le XVI^e siècle les gouvernements ottomans avaient mis en place un système de relais. Dans le cadre de ce système, puisqu'il s'agissait de longues distances, les Tatars pouvaient s'arrêter aux points de relais connus sous le nom de « *menzilhânes* ».

Les services des postes terrestres au niveau impérial furent organisés à l'époque d'Abdülhamid I^{er} (r. 1774-1789) sous l'institution du foyer des Tatars (*Tatarân Ocağı*). Dans le cadre de cette organisation, les Tatars étaient des agents des postes ottomanes, qui circulaient régulièrement à travers les itinéraires précis reliant la capitale ottomane aux provinces de l'Empire. En complément de ces services, le gouvernement ottoman recourait parfois à des hommes d'affaires, ou à des entrepreneurs ottomans ainsi qu'à des postes étrangères, notamment pour satisfaire les besoins croissants des communications postales sur le territoire ottoman.

Plus tard, les gouvernements de Mahmud II (r. 1808-1839) procédèrent à de nombreuses réformes afin d'améliorer les communications postales entre Istanbul et les

provinces ottomanes, puisque celles-ci étaient nécessaires pour rétablir son autorité politique et fiscale dans l'ensemble de son empire.

Cependant, les routes existantes étaient très rudimentaires. Elles étaient souvent dépourvues de chaussées, ce qui rendait difficile le passage en transit. En ce sens, dans une lettre qu'il avait adressée à son gouvernement, Ahmed Fevzi Pacha préconisait le réaménagement de la route entre Istanbul et Izmit pour assurer un transit plus rapide et pour faciliter les activités commerciales. Il conseillait ainsi d'établir sur cette route 5 *menzilhânes*, chacun muni de 30 bestiaux, et des voitures de poste. Cette route selon Ahmed Fevzi Pacha, devait servir de modèle pour d'autres régions dans le cadre de l'organisation ou de l'établissement d'un réseau postal dans l'Empire ottoman. Toutefois, celui-ci fut par la suite délaissé, car la route ne fut jamais achevée pour permettre la circulation de voitures⁴³³.

Quant à l'époque des Tanzimat, les communications postales devinrent primordiales notamment avec la mise en place des réformes visant la centralisation administrative de l'empire. À cet effet, un véritable ministère des Postes ottomanes fut établi en 1840 sur les modèles européens. Le premier bureau de poste (*Postahâne-i Amire*) fut ouvert à Cizyehâne dans la cour de Yeni Cami. D'après la première réglementation postale préparée par le Ministère, les Postes ottomanes s'engageaient à transporter des lettres, des journaux, ou des imprimés⁴³⁴.

Quelque temps plus tard, le ministère du Commerce proposa à *Meclis-i Vâlâ* (Hauts conseil du gouvernement), d'élargir les champs des services postaux ordinaires, au transport d'objets légers et de capitaux. Cette proposition fut approuvée par le sultan en février 1841, date à partir de laquelle les services postaux dans l'Empire ottoman se divisèrent en deux branches : l'une regroupant le transport des lettres et des imprimés et l'autre réunissant le transport d'objets légers.

En 1845, le Ministère des Postes ottomanes adopta des mesures afin d'améliorer son système des relais. À cet effet, en août 1845, la Porte Ottomane promulgua un firman descriptif en expliquant en détail les relais de poste dans l'Empire et leur usage. Cependant, malgré ces mesures, les services impériaux se heurtaient souvent aux actes de brigandage. Il arrivait même que les Tatars se fassent tuer sur les routes. Pour lutter contre ces actes, le gouvernement d'Istanbul décida d'établir des points de gendarmerie sur les routes postales en

⁴³³ Şekip ESKİN, *op. cit.*, pp. 14-15.

⁴³⁴ *Ibidem*.

décembre 1847⁴³⁵. Toutes ces mesures étaient ainsi destinées à garantir la sécurité des communications sur le territoire ottoman.

En outre, les Postes ottomanes devaient faire face à la concurrence de *sarrafs* (banquiers) et d'autres particuliers, qui transportaient clandestinement les correspondances des populations locales, sans rembourser à l'État les taxes à l'issue de cette activité. De la même façon, les fonctionnaires d'État profitaient des failles du système d'affermage dans le domaine postal, pour générer des profits au détriment du Trésor impérial. Ces abus devinrent notamment courants sous l'administration de Çerkes Ismail Pacha et de Liva Ferhat Pacha au moment de la guerre de Crimée (1853-1856). C'est la raison pour laquelle, ces agents furent transférés depuis le centre vers Kutahya. En janvier 1855, en raison des abus constants, la Porte ottomane fut amenée à abolir le système d'affermage dans le domaine postal⁴³⁶.

De leur côté, faute de revenus suffisants, les Postes ottomanes éprouaient des difficultés à entretenir leurs services sur toute étendue de l'Empire. Les services clandestins offerts par des particuliers ou encore des abus commis par des fonctionnaires dans les provinces continuaient à causer des fuites dans la caisse de l'Administration des Postes ottomanes. En outre, en raison de l'illettrisme répandu chez les populations ottomanes, le gouvernement ottoman et son administration constituaient la majorité des usagers des services postaux impériaux. Or ceux-ci cherchaient souvent à profiter de ces services à titre gratuit, en évitant de payer les frais de leurs communications, ou encore ils bénéficiaient des réductions. Par conséquent, les Postes ottomanes étaient privées d'une bonne partie de leurs revenus.

Une loi numéro 2721 semble apporter une solution à ces pertes financières, qui pesaient lourd sur le budget de l'État. À ce titre, pour inciter les agents de l'État à rembourser les frais de leurs communications, l'Administration des Postes ottomanes leur accordait des réductions. C'est ainsi que l'Administration des postes ottomanes s'engageait à transporter des lettres ou des imprimés des fonctionnaires d'État avec une réduction de 1/3 sur le prix ordinaire. Quant aux étudiants des écoles militaires communiquant avec leurs familles et leurs proches dans les provinces, ainsi que les médecins de l'Administration sanitaire, ils bénéficiaient également des réductions de la part des Postes ottomanes⁴³⁷.

Au-delà des problèmes de revenus, en raison de l'insuffisance d'infrastructures de transports terrestres les communications postales dépendaient en grande partie du facteur humain. C'est ainsi que des Tatars parcouraient les relais postaux dans l'Empire, soit à pied,

⁴³⁵ *Ibid.*, p. 20

⁴³⁶ *Ibid.*, p. 21.

⁴³⁷ *Ibid.*, p. 22.

soit aux moyens d'animaux comme des mules chevaux ou chameaux. Néanmoins, avec la mise au point des routes et du rail à partir de la fin de la guerre de Crimée, les Tatars commencèrent à se déplacer à bord de voitures et de trains dans la mesure du possible.

Cependant, dans l'ensemble, le transport des capitaux posait problème dans la mesure où les routes n'étaient pas suffisamment aménagées pour permettre le transport d'objets lourds comme des métaux, et elles n'étaient pas non plus fiables pour le transport de l'argent liquide que le gouvernement d'Istanbul échangeait avec les provinces. C'est ainsi que le premier projet de malle-poste dans l'Empire fut reporté. Pour l'utilisation régulière de voitures dans le transport de colis, il fallait attendre l'année 1901⁴³⁸. Néanmoins, au cours de notre période, le Ministère des Travaux publics fit des efforts pour favoriser l'entretien et la construction de routes dans l'Empire. De plus, malgré les insuffisances techniques, les réseaux réguliers des postes terrestres semblaient couvrir l'ensemble du territoire ottoman dans les années 1860.

3.1.2 L'étendue des postes terrestres dans l'Empire ottoman et leur complémentarité avec les réseaux maritimes

Au cours de l'année de 1864, en Turquie d'Europe, on comptait environ 63 points de relais postaux qui étaient connectés à la capitale ottomane par des services réguliers de Tatars souvent bihebdomadaires. En ce qui concerne la Turquie d'Asie, on y comptait environ 67 relais postaux⁴³⁹.

Les principaux relais des postes terrestres dans l'Empire ottoman en 1864 étaient comme suit :

Figure 1- Les réseaux des postes terrestres dans l'Empire ottoman en 1864

Depuis Istanbul vers la Turquie d'Europe	Edirne (en français, Andrinople), Üsküb, İslimye, İškodra, Ohri, Ehlona, Elbasan, Pravišta, Priştine, Perlepe (Prilep), Plevne, Tırhala, Tekfurdağı, Tiran, Cuma-i Atik, Çorlu, Hasköy, Dupnice, Rahova, Rusçuk, Zağra-i atik, Zihne, Saraybosna, Selanik, Silivri, Servi, Seniçe, Siroz, Şumnu, Şehirköy, Samakov, Sofya, Travnik, Osman
--	---

⁴³⁸ *Ibid.*, p. 18.

⁴³⁹ *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, « Postalara dair malumat », 1864, p. 142-143.

	Pazarı, Aleksanca, Gabrova, Firecik, Filibe, Kızanlık , Kazgan, Kavala, Keşan, Köprülü, Köstendil, Gümülcine, Lofça, Lülebergos, Loma, Malkara, Mekri, Manastır, Mostar, Niş, Vidin, Vişkarad, Hezargrad (Razgrad), Yanbol, Yanya, Yeni Pazar, Yenice, Yenişehir-i Fenâr, Yeni varoş, İbrail, İzvornik, İstolça, İnöz, Ivranya, Baba dağı, Bar, Berat, Berkofca, Belgrad, Belina, Banaluka, Bihke, Dırac, Drama, Dimetoka, Zıştovi, Silistre, Taşlıca, Tolçu, Ergiri, Kırkkilise, Kalas, Köstence, Gelibolu, Maçin, Menlik, Narda, Mostar, Varna, etc ⁴⁴⁰ .
Depuis Istanbul vers la Turquie d'Asie	Adana, Erzurum, Ergani Madeni, Ürgüp, İzmid, İzmir, İznik, Isbarta, Eskişehir, Akşehir, Amasya, Antakya, Urfa, Ayaş, Aydın, İncesu, Brusa, Bağdad, Beypazarı, Burdur, Bolu, Beyrut, Birecik, Bilecik, Tokad, Çerkeş, Cizre, Hama, Haleb, Harput, Denizli, Diyar-ı Bekr, Siverek, Sivas, Şam, Trabzon, Taraklı, Tosya Osmancık, Karahisar Karacalar, Karacaviran, Kırşehir, Koçhisar, Kula, Konya, Kayseri, Keban madeni, Kudüs, Kerkük, Gerede, Kütahya, Göynük, Geyve, Lefke, Mardin, Mudurnu, Merzifon, Manisa, Musul, Nallıhan, Nevşehir, Hendek, Erzincan, Antalya, Alâiye, Beyazıd, Balıkesir, Basra, Trablusşam, Tarsus, Ayntâb, Kars, Kastamonu, Lazkiye, Van, etc.

Les réseaux impériaux des postes terrestres étaient en correspondance avec les réseaux maritimes. Les Postes ottomanes assuraient de transport régulier de correspondances ou d'autres articles de poste entre les ports de l'Empire et les relais des postes terrestres se trouvant à proximité de ces ports au moyen des Tatars. Le tableau suivant fourni dans le

⁴⁴⁰ Les villes indiquées en caractères gros, sont celles où les Postes ottomanes ne proposaient seulement le service de transports de lettres. Pour le reste celles-ci se chargeaient également du transport d'autres articles.

Salnâme de l'année 1869 témoigne de cette connectivité entre les ports et l'intérieur des terres ottomanes.

Figure 2 - Tableau sur la complémentarité entre les réseaux de poste maritime et les réseaux des postes terrestres⁴⁴¹.

Les relais terrestres à partir du port de Salonique	Yenice-i Vardar ; Vidin ; Torbalı ; Manastır ; Ohri ; Elbasan ; Tiran ; Draç (durazzo); Niş ; İşkodra ; Bar ; Siroz (Serres)
Les relais terrestres à partir du port de Volos	Yenişehir (Larissa) ; Tırhala (Trikala) ; Yanya ; Permedi ; Beraat ; Ergiri (Girocaster) ; Sayada ; Narda (Arta) ; Preveza
Les relais terrestres à partir de Karağaç (Lagos)	Yenice-i Karasu (Genisea)
Les relais à partir du port de Cavala	Drama ; Nevrapok
Les relais à partir du port de Varna	Şumnu ; Cem-i Atik ; Pravadi ; Razgrad ; Rusçuk ; Silistre
Les relais à partir du port de Trabzon	Gümüşhane ; Erzincan ; Bayburt ; Masud ; Hoşbekar ; Erzurum ; Hasankale ; Kars ; Valibaba ; Toprakkale ; İkikilise ; Üçkilise ; Ripadin ; Bayazıd ; Tibilis ; Van ; Hakkari
Les relais à partir du port de Samsun	Ladik ; Amasya
Les relais à partir du port de Smyrne	Melemen ; Manisa ; Kasaba ; Amasolun ; Aydın ; Muğla ; Nazilli ; Denizli ; Burdur ; Sarayköy

C'est ainsi que les correspondances arrivant dans les ports de l'Empire devaient transiter les relais terrestres pour arriver à leurs destinations dans les terres. À ce titre, les courriers ottomans jouaient un rôle important dans la transmission des correspondances entre l'Europe et la Perse via le port de Trabzon. En effet, le chah Kirkuk Khan entretenait des relations commerciales privilégiées avec les pays européens, ce qui augmentait l'importance

⁴⁴¹ *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye*, 1869, pp. 186-187.

des communications postales entre l'Europe et la Perse. Pour cela, il avait été nécessaire de coopérer avec les postes ottomanes. Dans le cadre de cette coopération, les courriers ottomans assuraient régulièrement le transport des correspondances entre le port de Trabzon, Bayezid et Bagdad. De là, ces correspondances traversaient les frontières pour rejoindre leurs destinations en Perse. Cependant, ce service était soumis à l'autorisation du gouvernement ottoman⁴⁴².

La coopération avec les Postes ottomanes était également essentielle pour les communications postales de la France avec les pays riverains du Danube, notamment parce que durant la saison d'hiver ce fleuve était fermé à la navigation en raison du gel. À ce titre, le directeur des postes françaises à Istanbul F. de Soucy avait fait la proposition à son ambassade en 1858, de faire intervenir des courriers ottomans pour les saisons durant lesquelles le Danube devenait impraticable pour les paquebots français. La France avait déjà conclu de telles conventions avec Naples en 1842, avec l'Autriche en 1857 ou encore avec la Grèce en 1858⁴⁴³.

La question de la transmission des correspondances françaises par des courriers ottomans à partir de Varna fut portée par l'ambassadeur de France à Istanbul, Édouard Thouvenel devant son ministre des Finances. À son tour, le ministère des Postes ottomanes accepta cette proposition selon laquelle les correspondances expédiées de Varna pour Tulcea (Tulcea), Ibraila (Brăila) et Kalas (Galati) devaient être transportées par les courriers ottomans. Quant à celles échangées entre Varna et Maçin (Macin) elles étaient transportées par des courriers moldo-valaques⁴⁴⁴.

Cependant, malgré cette connectivité accrue entre les différentes composantes territoriales de l'Empire au sein des réseaux des Postes ottomanes, les communications par la voie maritime présentaient d'importantes lacunes. Les services de poste maritime à vapeur dans l'Empire ottoman étaient loin de satisfaire les besoins provoqués par les communications à la fois impériales et internationales.

3.2 Les services impériaux de poste maritime à vapeur et leurs lacunes

Les compagnies ottomanes de navigation à vapeur assuraient déjà les communications postales entre les ports de l'Empire de façon régulière depuis le début des années 1850. Dès

⁴⁴² C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Postes, *lettre du directeur des Postes françaises Constantinople pour l'ambassadeur de France dans la même ville, Constantinople, le 9 janvier 1858.*

⁴⁴³ *Ibidem.*

⁴⁴⁴ *Ibidem.*

lors, en apparence, les réseaux impériaux de poste maritime semblaient couvrir un bon nombre de ports ottomans⁴⁴⁵.

Or malgré cette apparence, faute des moyens financiers suffisants et notamment en raison du nombre limité des paquebots réservés aux communications postales, un certain nombre de ports de l'Empire ottoman n'étaient pas couverts par des réseaux impériaux de poste maritime. D'ailleurs, le gouvernement ottoman lui-même expérimentait des interruptions fréquentes dans ces communications avec les provinces de l'Empire.

3.2.1. Les problèmes de communications entre les ports de l'Empire

Malgré leurs importances politiques et économiques indéniables au sein de l'Empire, certains ports ottomans n'étaient pas accessibles dans le cadre des réseaux impériaux de poste maritime à vapeur. Par exemple, en 1857, en raison de l'absence de lignes régulières ottomanes touchant les ports de l'île, le gouvernement local s'était trouvé dans l'obligation de faire appel aux services du Lloyd autrichien. Cependant, ces services ne satisfaisaient pas non plus le gouvernement local, dont les correspondances se perdaient lors des trajets effectués par les paquebots autrichiens⁴⁴⁶.

Au début des années 1860, l'île de Chypre était encore ignorée dans le cadre de réseaux impériaux de poste maritime à vapeur. C'est la raison pour laquelle, le gouvernement local avait sollicité le capitonat (*kapudâne*) à Istanbul en 1862, notamment pour lui faire part des interruptions et des retards dans ses communications avec d'autres ports de l'Empire. Dans sa lettre, celui-ci souhaitait savoir s'il y avait des paquebots disponibles à l'Arsenal impérial ou encore dans les autres îles environnantes⁴⁴⁷.

C'est ainsi que malgré les sollicitations des gouvernements locaux, la Porte ottomane et son administration postale éprouvaient des difficultés à établir des communications postales régulières entre certains ports de l'Empire. Tel était encore le cas, lorsque le gouverneur d'Alep avait sollicité le gouvernement d'Istanbul en 1865, pour demander un paquebot à vapeur au service des communications entre Mersin et Alexandrette⁴⁴⁸. La réponse de la Porte ottomane était négative, car le nombre parce qu'il n'y avait pas de paquebots suffisants dans

⁴⁴⁵ Pour la carte des réseaux de poste maritime à vapeur et leurs principales correspondances terrestres dans l'Empire ottoman entre 1852 et 1875 : voir *infra* annexe II, carte n° 2.

⁴⁴⁶ A.O., HR.MKT., 257/64, 8 Cemaziyelevvel 1274 (25 décembre 1857) : voir *infra* annexe IV, document n° 11.

⁴⁴⁷ A.O., A.MKT.MHM., 238/18, 23 Zilhicce 1278 (21 juin 1862) : voir *infra* annexe IV, document n° 12.

⁴⁴⁸ A.O., A.MKT. MHM., 355/61/3, lettre n° 1, 19 Nisan 1282 (1^{er} mai 1866) : voir *infra* annexe IV, document n° 13.

l’Arsenal impérial, pour mettre en place un tel service. Néanmoins, celle-ci annonçait l’envoi prochain de l’une des corvettes d’État sur lesquelles on installait des machines dans l’Arsenal impérial⁴⁴⁹.

De fait, le problème des communications postales dans certains ports de l’Empire ottoman était, en grande partie, lié au manque de ressources financières. Il y avait seulement un nombre limité de paquebots destinés aux communications postales et aux transports du gouvernement et leur entretien ainsi que le charbon coûtaient cher. C’est la raison pour laquelle la compagnie de Fevâid-i Omâniye, au-delà de ses déficits constants, était souvent débitrice auprès de l’Arsenal impérial entre 1865 à 1871. Ses dettes s’étaient accumulées au cours des années, ce qui empêchait le développement de ses services. D’ailleurs, comme nous le verrons plus tard, la Fevâid-i Osmâniye allait laisser sa place à plus puissante compagnie connue sous le nom d’« İdâre-i Aziziye » en 1873⁴⁵⁰.

Or le contexte politique fragile notamment dans les provinces éloignées de l’Empire nécessitait la mise en place des lignes supplémentaires. À ce titre, le port de Tripoli était déjà connecté à Malte par une ligne télégraphique depuis 1861⁴⁵¹, mais il n’était toujours pas desservi par des lignes ottomanes de poste maritime à vapeur. En raison de l’importance stratégique de cette contrée, l’Arsenal impérial avait réservé un paquebot puissant au service d’une nouvelle ligne de navigation à vapeur entre la Crète, Malte, Tripoli, Benghazi en 1866. À côté de ses services de transport des correspondances et des fonctionnaires du gouvernement ottoman, ce paquebot devait acheminer les soldats et les munitions de l’armée ottomane, destinés à opprimer les éventuelles révoltes locales. Le gouvernement ottoman avait consacré une partie de son budget au renforcement de sa flotte au service de cette ligne⁴⁵². Par ailleurs, le port de Tripoli allait également attirer l’attention des compagnies européennes à partir de la fin des années 1860. C’est ainsi que pour renforcer sa position en Méditerranée, à la même époque, l’Italie allait établir des lignes régulières de navigation à vapeur vers ce port⁴⁵³.

Cependant, la ligne régulière de Tripoli établie par le gouvernement ottoman en 1866 n’allait pas durer très longtemps. Il fallait attendre l’institution de la compagnie d’İdâre-i Aziziye en 1873, pour voir ce port rejoindre les réseaux impériaux.

⁴⁴⁹ *Ibid.*, lettre n°. 2, sur le même document, datée du 1^{er} mai 1866.

⁴⁵⁰ Deniz Müzesi Komutanlığı Arşivi (ci-après D.M.K.A.), Tersâne, İdare-i Aziziye Müsvedde Defteri n°. 775-427, « Hazîne-i celîle-i bahriyenin mülga Fevâid-i Osmâni idâresinde olan matlûbenin mikdârı », 1865-1871, p. 10

⁴⁵¹ Lisa ANDERSON, « Nineteenth-Century Reform in Ottoman Libya », *International Journal of Middle East Studies*, vol. 16, n°. 3 (août 1984), Cambridge University Press, pp. 325-348, (p. 330).

⁴⁵² A.O, A.MKT.MHM. 371/72, 23 Şaban 1283 (30 décembre 1866).

⁴⁵³ Şekip ESKİN, *op. cit.*, p. 25.

En effet, les communications postales de l'Empire ottoman avec Tripoli soulevaient la question de la navigation ottomane en Méditerranée occidentale au-delà des limites impériales.

3.2.2. Le problème des communications postales entre les ports ottomans et les ports étrangers

Tout au long de l'ère des Tanzimat, la Porte ottomane n'allait pas parvenir à étendre ses réseaux réguliers de poste maritime à vapeur vers les ports de l'Europe occidentale, d'où le recours fréquent du gouvernement ottoman aux services des Postes françaises et de ceux des Messageries françaises pour ses communications avec ses représentants diplomatiques et consulaires en France ainsi qu'avec le gouvernement français à Paris. Il en était de même pour les commerçants ou les populations établis sur les différents points de l'Empire. Ceux-ci devaient passer par les bureaux des Postes françaises ou encore des agences des Messageries françaises de leurs localités pour communiquer avec Marseille, ainsi qu'avec d'autres ports européens en Grèce et en Italie, faisant partie des itinéraires des paquebots français.

Néanmoins, le gouvernement ottoman avait également la possibilité de faire transporter ses valises diplomatiques et consulaires, occasionnellement par ses propres paquebots ou par ceux des compagnies étrangères qui lui offraient des prix plus avantageux et une régularité dans le transport.

En effet, l'Empire ottoman n'était pas le seul à faire l'usage des services des Messageries françaises ou des compagnies étrangères pour ses communications avec la France. Les paquebots des Messageries françaises étaient aussi porteurs des correspondances entre l'Italie, la Grèce et la Russie. Jusqu'à la rupture de la guerre de Crimée, c'étaient les paquebots français qui assuraient en grande partie la correspondance de la Russie avec l'Europe via le port de Constantinople. Cependant avec l'établissement de la Société russe de navigation à vapeur en 1857, la Russie commença à transporter elle-même ses correspondances avec les divers ports de la mer Noire, la Méditerranée et l'Adriatique.

Par ailleurs, l'agent de postes françaises à Athènes avait proposé au ministre plénipotentiaire de la France à Constantinople de solliciter la direction des Services maritimes des Messageries Impériales pour que les plis autrichiens soient transportés à Vienne par les

paquebots français depuis Istanbul. Cependant, l'échange avec les bureaux autrichiens causait une perte considérable de temps pour la France⁴⁵⁴.

Les paquebots du Lloyd autrichien, quant à eux, jouaient un rôle principal dans les communications maritimes de l'Empire ottoman avec le port de Trieste ; les ports italiens (comme Venise, Chioggia, Bari ou Citta Nova) ; les ports grecs (presque tous les ports de la partie orientale de la Grèce en rentrant jusqu'à Missolonghi voire Corinthe) et les îles ioniennes se faisaient par les paquebots du Lloyd autrichien⁴⁵⁵.

De leur côté, les paquebots de la compagnie anglaise constituaient les principaux moyens des communications postales entre les ports de l'Empire ottoman et les ports de l'Angleterre comme ceux de Southampton et de Liverpool. Dans le cadre de leur ligne de Constantinople, les paquebots anglais touchaient également les ports de Gibraltar, Porto, Malte et les ports grecs avant de relier l'Empire ottoman. Il en était de même pour les paquebots russes qui constituaient les vecteurs principaux de poste maritime entre les ports de l'Empire ottoman et les ports russes en mer Noire⁴⁵⁶.

Malgré l'absence de lignes régulières ottomanes de poste maritime à l'étranger, les navires de la marine marchande ottomane parcouraient les ports européens en Méditerranée occidentale. Les navires de l'amirauté ottomane circulaient entre Marseille et Istanbul. En 1869, dans le port de la Soude, un navire de la Marine ottomane avait même fourni aux quatre pyroscaphes de la Compagnie française de bateaux à vapeur « Claude Clerc et Cie », 2 988 quintaux de charbon⁴⁵⁷.

En outre, l'état du mouvement de la navigation dans le port de Brindisi en 1873 déclaré par le consul ottoman dudit lieu au Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, nous montrait que 30 navires ottomans jaugeant au total de 605 tonneaux avaient fréquenté le port de Brindisi en 1872. Les cinq autres pays dont les navires fréquentèrent ce port selon l'ordre d'importance de tonnage étaient l'Italie, l'Angleterre, la France, l'Autriche et la Grèce⁴⁵⁸.

En effet, la présence des navires ottomans dans les ports italiens était, avant tout, révélatrice de l'importance des échanges entre Royaume d'Italie et l'Empire ottoman. Néanmoins, les navires à vapeur battant le pavillon ottoman étaient peu nombreux en

⁴⁵⁴ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Postes, *lettre de l'agent des Postes françaises à Athènes au directeur des Postes françaises, Athènes, le 22 avril 1859.*

⁴⁵⁵ *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye*, 1859 (1275), p. 125.

⁴⁵⁶ *Ibid.*, p. 124.

⁴⁵⁷ A.O., HR.H., 119/55, *Correspondance entre Safvet Pacha et Server Pacha, no. 34-469, 39, du 12 mars 1873.*

⁴⁵⁸ A.O., HRC.SFR., *Correspondance du Consulat de Turquie à Brindisi avec le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, du 8 février 1873.*

Méditerranée occidentale. D'ailleurs, comme nous l'avons souligné précédemment, le gouvernement ottoman était dans l'incapacité d'organiser ses communications postales à l'étranger au moyen de la navigation à vapeur. En conséquence, celui-ci allait canaliser ses efforts vers l'amélioration des réseaux impériaux.

II. L'essor de nouvelles compagnies locales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1859-1872)

À partir du milieu des années 1860, les communications postales entre les ports maritimes et sur les fleuves de l'Empire allaient commencer à s'améliorer, notamment avec la naissance de services de nouvelles compagnies locales de navigation à vapeur.

1. La naissance de nouvelles compagnies maritimes (1856-1873)

Au cours de la période étudiée, en ce qui concerne les compagnies maritimes ottomanes de navigation à vapeur nous constatons deux catégories. La première comprend les compagnies instituées sous l'impulsion du gouvernement d'Istanbul et opérant à une échelle impériale. Il s'agit notamment de grandes compagnies de la marine marchande à vapeur au service des Postes ottomanes. Quant à la deuxième catégorie, elle est constituée des compagnies établies dans les provinces par les gouvernements locaux.

1.1 Les compagnies impériales

1.1.1 La « Şirket-i Osmaniye » (1856)

L'Administration des Postes ottomanes avait certes commencé à organiser ses services de poste maritime depuis les années 1850, mais dans la pratique elle éprouvait des difficultés techniques et financières à assurer ces services, qui prenaient des dimensions de plus en plus importantes. C'est pour cette raison dès la fin de la guerre de Crimée la Porte ottomane établit une compagnie de poste maritime à vapeur, connue sous le nom de « Şirket-i Osmâniye » en 1857⁴⁵⁹.

Dès son établissement celle-ci s'engagea à assurer les transports des Postes ottomanes dans les ports de l'Empire. Elle endossa en outre la mission des transports du gouvernement ottoman et de son armée. En parallèle à ces obligations, la Şirket-i Osmaniye allait effectuer des opérations marchandes de transport de marchandises et des passagers, dont les recettes

⁴⁵⁹ D.M.K.A., A.M.MKT. 32/3, 2 Ramazan 1273 (26 avril 1857).

allaient être utilisées pour l'expansion commerciale de la compagnie. Dès l'année 1857, afin de faciliter la circulation des paquebots de la compagnie dans le port d'Alexandrie, le gouvernement ottoman transmit un ordre au gouvernement d'Égypte⁴⁶⁰.

Malgré ces développements, le secteur local de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman était jeune et fragile, donc il avait besoin d'être protégé contre une concurrence étrangère écrasante. De surcroît, selon la Porte ottomane, les compagnies locales devaient rester entre les mains des entrepreneurs ottomans. À ce titre, celle-ci prenait des mesures protectionnistes en interdisant par exemple la participation des étrangers dans les actions des compagnies ottomanes de navigation à vapeur⁴⁶¹.

De même, pour favoriser le développement du secteur local, la Porte ottomane ordonnait à ses personnels l'usage des services des paquebots ottomans en condamnant le recours aux paquebots étrangers⁴⁶². Cependant, pour voir s'établir une grande compagnie postale il fallut attendre l'année 1873.

1.1.2 L'« İdâre-i Aziziye » : la naissance d'une grande compagnie impériale (1873)

L'İdâre-i Aziziye fut instituée en 1873, par Bogos Bey, l'ancien directeur des Postes impériales et par Yavuz Bey effendi⁴⁶³. Dès son établissement, en dehors de ses activités commerciales de transport de marchandises et de voyageurs, l'İdâre-i Aziziye fut investie par la Porte ottomane de la mission du transport de ses correspondances dans les ports de l'Empire⁴⁶⁴. Le siège de la compagnie fut fixé à Istanbul. La durée de sa concession fut prévue pour trente années à partir de la date du firman impérial sanctionnant les présents statuts⁴⁶⁵. Son capital fut fixé à un million de livres turques, et fut divisé en 5000 actions de 20 livres chacun⁴⁶⁶.

L'İdâre-i Aziziye avait pour objectif de relier les principaux ports de l'Empire ottoman au moyen de la navigation à vapeur, avec faculté d'étendre ses services aux ports étrangers. Elle avait la liberté de faire accoster ses navires à toutes les échelles de l'Empire ottoman pour

⁴⁶⁰ D.M.K.A., A.M., MKT., 31/151, Bahriye nezareti, Mısır Valisine, 10 Şevval 1273 (3 juin 1857).

⁴⁶¹ L'article 1 du Code ottoman de Commerce maritime (*Ticâret-i Bahriye Kânûn-nâmesi*) de l'année 1861, dans *Düstûr*, 1866, p. 319.

⁴⁶² A.O., A.MKT.MHM., 341/61, 21 Rebiülahir 1282 (11 septembre 1865).

⁴⁶³ CH, 7 Safer 1289 (16 avril 1872), n°. 1884, p. 1.

⁴⁶⁴ A.O., A.MKL., 80/36, 12 Safer 1289 (20 avril 1872), article 7 du contrat de concession.

⁴⁶⁵ A.O., I.DH., 625/43463, *Statuts du Şirket-i Aziziye, Compagnie Impériale Ottomane de Navigation et de Commerce du 10/22 novembre 1870*, art. 4.

⁴⁶⁶ *Ibid.*, art. 5.

embarquer et débarquer des passagers et des marchandises. La compagnie ottomane se chargeait en outre d'effectuer le transport maritime des correspondances de la poste impériale ainsi que des transports militaires et administratifs du gouvernement impérial.

Enfin la compagnie était chargée de la mission de remorquer des navires dans toute l'étendue des mers de l'Empire ottoman. En outre, elle s'était engagée à établir des bassins de radoub flottant, construire des chantiers de construction et des magasins de dépôt⁴⁶⁷.

Le sultan Abdülaziz céda à la société la part du matériel flottant et fixe de l'administration de la Fevâid-i Osmâniye. C'est ainsi que celle-ci acquit les privilèges et immunités dont bénéficiait jusqu'alors la compagnie de la Fevâid-i Osmâniye, notamment pour tout ce qui concernait les services des douanes, des phares et d'autres administrations semblables. Son service des échelles était ainsi exempt de toutes ces charges et responsabilités⁴⁶⁸.

Dès son établissement, la compagnie reçut le privilège des transports maritimes de la ville de Constantinople ainsi que dans les secteurs des îles, d'Ayastefanos (Yeşilköy), de Kartal, de Pendik et d'İzmit⁴⁶⁹. La compagnie s'engageait en outre à établir des communications régulières entre le port de Constantinople et les ports de la mer noire (jusqu'à Batum) de la Méditerranée (jusqu'à Alexandrie à l'est et Tripoli à l'ouest) et en Adriatique (jusqu'aux côtes de l'Albanie)⁴⁷⁰.

C'est notamment face aux réclamations des populations locales et en raison de l'importance commerciale et politique du port de Tripoli, que la Porte ottomane avait décidé d'établir une ligne régulière entre Constantinople et ce port tous les 15 jours au moyen des paquebots de la Compagnie de İdâre-i Azîziye⁴⁷¹. Cependant, cette ligne allait souffrir des problèmes de régularités.

Dans la mesure où cette nouvelle société, avait endossé la mission des transports du Gouvernement ottoman et de l'Administration des postes ottomanes, la Direction des Postes ottomanes (*Postahâne-i Âmire*) octroyait à la compagnie, une subvention annuelle de 10 000 livres turques, pour une durée de concession de 25 années⁴⁷². L'İdâre-i Azîziye constituait un bel exemple de la fusion entre l'État et l'entreprise dans l'Empire ottoman des

⁴⁶⁷ *Ibid.*, art. 2.

⁴⁶⁸ *Ibid.*, art. 6.

⁴⁶⁹ A.O., A.MKL., 80/36, l'article 1 du contrat de Concession du 1 safer 1289 (10 avril 1872).

⁴⁷⁰ *Ibid.*, l'article 15.

⁴⁷¹ A.O. I.MMS, 48/2026, 13 Zilkade 1289 (13 janvier 1873).

⁴⁷² C.H., 19 Safer 1289 (28 avril 1872), n°. 1893, p. 8405.

Tanzimat. En principe, la compagnie était exemptée des droits sur le charbon importé, ce qui lui conférait une position privilégiée vis-à-vis de la concurrence étrangère⁴⁷³.

Cependant, malgré ces privilèges, la compagnie s'endettait à l'égard de l'Arsenal ottoman ou encore à l'Artillerie pour l'achat d'équipement, ou encore à l'Administration du Trésor pour le charbon acheté aux mines d'Ereğli. En effet, la navigation à vapeur était une activité coûteuse dans la mesure où elle était dépendante en charbon. Il fallait en outre maintenir les paquebots en bon état, réparer les machines et suivre les derniers développements. Toutes ces exigences généraient des coûts pour la direction de İdâre-i Azîziye. Or les revenus de la compagnie ottomane étaient faibles parce que la Porte ottomane et son administration, qui étaient les usagers principaux de ses services, ne remboursaient pas les frais de leurs transports. Malgré ces inconvénients, le secteur local, notamment dans les provinces, continuait à se développer dans l'Empire ottoman avec la naissance de nouvelles compagnies au début des années 1870 tel que la compagnie d'Oman.

1.2 Les compagnies locales dans les provinces de l'Empire ottoman

1.2.1 La compagnie d'Oman (1873)

Le golfe Persique constituait une route avantageuse vers l'Inde et elle était utilisée alternativement par les Anglais qui ne désiraient pas utiliser le canal de Suez. De son côté, le gouvernement ottoman s'intéressait de près à ce secteur géographique en raison son importance politique et économique au sein de l'Empire.

Sur le plan politique, le golfe Persique était une position stratégique, qui pouvait permettre au gouvernement d'Istanbul de contrôler de manière effective les provinces de son empire dans cette contrée qui faisaient souvent l'objet des révoltes. À cet effet, le gouvernement ottoman avait institué une compagnie régionale dans la mer d'Oman, connu sous le nom original de Ummân-i Osmâni Kumpanyası (La Compagnie ottomane d'Oman).

Cependant, le seule paquebot *Babil* à la disposition de cette dernière, n'était conçu que pour le transport de passagers, ne permettant pas les transports sur les longues distances. C'est la raison pour laquelle, le gouvernement ottoman le réservait aux transports de l'Arsenal impérial dans le détroit d'Ormuz. Dans l'objectif d'améliorer les communications dans la

⁴⁷³ A.O., A.MKT.MHM., 449/6, 2 Muharrem 1290 (1^{er} mars 1873).

région, le gouvernement ottoman prévoyait la commande de deux autres paquebots à l'Angleterre. Les frais de cette commande devaient être à la charge du *vilâyet* de Bagdad⁴⁷⁴.

Les compagnies locales dans les provinces de l'Empire devenaient peu à peu des symboles de l'autonomie des gouverneurs locaux. En ce sens, une compagnie égyptienne établie en 1873 allait devenir l'un des symboles de l'indépendance du vice-roi d'Égypte vis-à-vis du gouvernement ottoman.

1.2.2 La naissance des Paquebots-postes khédiviaux (1873)

L'ouverture de l'isthme de Suez en 1869, que nous allons étudier dans le cadre du dernier chapitre de cette présente partie, contribua au développement local en Égypte tout en attirant l'intérêt de la marine marchande internationale vers cette région. Le vice-roi Ismail Pacha (*r. 1863-1879*) profita de ce contexte pour affirmer son pouvoir local en achetant les parts de la Compagnie des Paquebots-poste khédiviaux. Celle-ci allait devenir un instrument de pouvoir pour le vice-roi Ismaïl qui s'était d'ailleurs vu conférer le titre de Khédive par un firman de la Porte ottomane en 1867. À partir de cette date, l'autonomie locale du gouvernement égyptien se fit sentir notamment dans le domaine postal. D'ailleurs, en 1869, lorsque la poste égyptienne afficha sur les murs de ses locaux le titre de « poste royale d'Égypte », elle rencontra une vive réaction de la part du ministre des postes et des télégraphes de la Sublime Porte⁴⁷⁵.

C'est en 1873 que les actions de la compagnie des Paquebots-poste khédiviaux furent achetées par Ismail. La compagnie passa désormais sous la direction du gouvernement local, prenant le nom d'Administration de Paquebots-postes khédiviaux. Les 26 paquebots de cette compagnie transportaient des correspondances, des marchandises et des passagers entre l'Égypte et les côtes méditerranéennes de la Syrie, de l'Anatolie, et de la Grèce, les Dardanelles et le Bosphore. En mer Rouge, les ports comme Suakin (Sevakin), Massawa (Masavva), Yanbu, Djeddah (Cidde) et Hodeïda (Hudeyde) faisaient partie de ses réseaux. Cette compagnie publique devint tellement forte que le gouvernement du vice-roi réussit à évincer la Compagnie russe du port d'Alexandrie moyennant le paiement de 2 000 livres turques au cabinet de Saint-Pétersbourg⁴⁷⁶.

⁴⁷⁴ A.O., MKT.MHM., 453/34, 2 Rebiülevvel 1290 (1^{er} mars 1873) : voir *infra* annexe IV, document n^o. 14.

⁴⁷⁵ La Turquie, mercredi 30 juin 1869, 3^e année, n^o. 6, p. 1.

⁴⁷⁶ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Postes françaises, *lettre du Consulat de France à Alexandrie pour la Direction des Postes françaises à Constantinople, 1875*.

Par ailleurs, dès les années 1850, les entrepreneurs et industriels dans l'Empire avaient commencé à s'intéresser à la navigation fluviale, dans la mesure où les fleuves permettaient des liaisons avantageuses entre les positions maritimes et les positions terrestres. Les fleuves étaient en ce sens, des facteurs qui augmentaient l'accessibilité de l'intérieur des terres ottomanes.

2. Les compagnies fluviales (1859-1873)

2.1 La naissance de nouvelles lignes fluviales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1859-1866)

Les premières lignes de navigation à vapeur dans les fleuves de l'Empire ottoman datent de la fin des années 1850. À ce titre, en 1859, la Porte concéda l'exploitation d'une ligne fluviale de navigation à vapeur entre İnöz (Enos), Edirne-Filibe (Philippopoli) sur le fleuve Meriç, à une entreprise locale en 1859. Ce fleuve, qui jouait un lien géographique important entre la ville d'Edirne (Andrinople) et la Bulgarie, fut ouvert à la navigation à vapeur pour la première fois en 1858.

Le firman de concession pour la navigation à vapeur sur la Maritz fut délivré aux noms des personnes suivantes : « MM. Camondo, Fran Holasoglou, Costaki Boyadjoglou, Nissim Alfassa⁴⁷⁷ ». La nouvelle compagnie s'engageait à assurer les transports sur le fleuve entre Enos, Andrinople et Plovdiv pour une durée de 22 ans à partir de la signature du contrat⁴⁷⁸.

La navigation fluviale allait devenir un moyen privilégié de transport dans l'Empire ottoman notamment parce qu'elle permettait un mouvement plus fluide des marchandises et des voyageurs en comparaison au transport par voie terrestre, davantage contraint par les distances et le relief montagneux de l'Empire. La navigation fluviale avait toutefois ses propres contraintes, comme la nécessité d'aménager les cours d'eau ou la fermeture de certaines voies fluviales en raison du gel d'hiver ou de sécheresse l'été.

C'est ainsi que d'autres fleuves importants dans l'Empire ottoman, comme celui de Sakarya, allaient être ouverts à la navigation à vapeur vers la fin des années 1850. Cependant, il fallut attendre les années 1870 pour voir ce fleuve s'ouvrir à la navigation à vapeur.

⁴⁷⁷ J.C., mercredi 6 janvier 1858, 13^e année, n^o. 872, p. 3.

⁴⁷⁸ A.O., A.DVN.MKL. 1/9, 6 Cemaziyelevvel 1274 (23 décembre 1857) Meriç nehrinde vapur işletilmek üzere mukavele name, birinci madde (article 1 du Contrat de Concession des services du fleuve de Meric).

L'exploitation des lignes de navigation à vapeur sur ce fleuve fut concédée à un particulier nommé, Alexiadis en 1873⁴⁷⁹. À la même époque, un autre fleuve dont l'ouverture à la navigation à vapeur était en question était le Kızılırmak⁴⁸⁰. En effet, si la navigation fluviale avait mis du temps à se développer parce que tous ces fleuves nécessitaient des travaux d'aménagement.

Enfin, en 1866, des lignes de navigation à vapeur allaient être établies sur les fleuves de Dicle (Tigre) et Firat (Euphrate). En effet, le Tigre fut ouvert à la navigation à vapeur pour la première fois en 1830 lorsque le gouverneur de Bagdad concéda l'exploitation de cette ligne à un Anglais, James Taylor. Cependant, pour voir les premiers essais il fallut attendre 1836. Les paquebots anglais commencèrent à transporter des correspondances et des passagers sur les fleuves de Tigre et Euphrate entre 1839 et 1842.

Le gouvernement ottoman autorisa le capitaine Lynch, à mettre en place une ligne régulière avec deux paquebots en 1841. À cet effet, au début des années 1860, les Anglais établirent une ligne de navigation à vapeur sur le Tigre entre Bagdad et Bassora. Dès lors, les paquebots de la Compagnie anglaise Lynch, assurèrent dès l'année 1860 le transport régulier des malles de l'Inde entre ces deux points. Grâce à cette ligne, la distance entre Bağdad (Bagdad) et Basra (Bassora) fut réduite à 5 à 8 jours, à contrecourant ; et 4 à 5 jours dans le sens inverse. En outre, le prix du transport diminua le rendant désormais accessible aux populations de la région⁴⁸¹. Le journal de la Turquie, quant à lui, annonçait que le trajet entre Bagdad et Basra était réduit à 52 à 60 heures alors que le même trajet était effectué par les voiliers auparavant en 5 à 8 jours⁴⁸².

En dehors de son concurrent ottoman, qui était une compagnie semi-publique « Ottoman Administration », la compagnie anglaise allait continuer à opérer dans le secteur du Tigre jusqu'à la Première Guerre mondiale. Jusqu'à la mise en circulation de la ligne de chemin de fer en Iraq après la Première Guerre mondiale, la navigation fluviale allait être le seul moyen moderne de transport dans la région⁴⁸³.

De leur côté, les paquebots ottomans avaient commencé à circuler dans le Tigre dès l'année 1866. À cet effet, le gouverneur (vâli) de Bağdad sollicitait le gouvernement d'Istanbul pour la commande de trois bateaux en France⁴⁸⁴.

⁴⁷⁹ A.O., Ş.D., 1173C/3, 26 Şaban 1290 (19 octobre 1873).

⁴⁸⁰ A.O., MVL., 1043/9/13, 6 Zilhicce 1282 (22 avril 1866).

⁴⁸¹ Charles ISSAWI, *The Economic History of the Middle East...*, op. cit., pp. 146-148.

⁴⁸² *Ibidem*.

⁴⁸³ *Ibidem*.

⁴⁸⁴ A.O., HR. ID., lettre n°. 17451-389 de la Ali Pacha pour l'Ambassadeur de France à Istanbul, du 5 décembre 1866.

2.2 L'Îdâre-i Nehriye : une compagnie ottomane dans le secteur du Danube (1867-1873)

En 1867, le gouvernement ottoman établit une compagnie publique dans le secteur du Danube sous le nom d'Îdâre-i Nehriye. Grâce à cette société qui fut fondée par Midhad Pacha, la marine ottomane à vapeur affirma sa supériorité notamment dans le bas-Danube dès l'année 1867. Les premiers directeurs Şâkir Bey et Dilâver Pacha, dotèrent leur société des grands paquebots bien aménagés pour le transport de marchandises et de passagers. Afin d'attirer leurs clients, ils offrirent dans le marché des tarifs modestes. C'est ainsi que le trafic des passagers augmenta considérablement à la fin de leur sixième et au commencement de leur septième année d'exploitation⁴⁸⁵.

Cependant, l'Îdâre-i Nehriye fut touchée par la grande dépression en 1873. Dans un tel contexte, c'est la flottille turque du Danube, qui reprit la direction de la compagnie en 1873. C'est ainsi que les mécaniciens étrangers furent remplacés par des officiers de la marine impériale. Pour des raisons financières comme la cherté du charbon, la situation pécuniaire de la compagnie empira à partir de 1873, la menant au bord de la faillite en 1875⁴⁸⁶.

Il ressort de ces constats qu'au tournant des années 1870, malgré les problèmes financiers le secteur local de navigation à vapeur continuait à s'élargir avec l'établissement des services de nouvelles compagnies ottomanes dans les ports maritimes et sur les fleuves de l'Empire. La Porte ottomane allait se servir de ces progrès pour continuer à affirmer son autonomie vis-à-vis des postes étrangères.

⁴⁸⁵ *La Turquie*, 9^e année, dimanche 5 et lundi 6 décembre 1875, n^o. 280, pp. 1-2.

⁴⁸⁶ *Ibidem*.

III. La montée du protectionnisme postal dans l'Empire ottoman (1867-1875)

Dès l'année 1867, la Porte ottomane tenta une seconde fois de supprimer les postes étrangères de son territoire. En 1874, les puissances européennes se réunirent au sein d'une Union postale dans l'objectif d'instaurer la liberté des communications postales à l'échelle internationale. L'Empire ottoman participa à cette Union. Néanmoins, cette participation n'allait pas arrêter la montée du protectionnisme postal dans l'Empire ottoman vis-à-vis des services des postes étrangères.

1. La question de l'abolition des postes étrangères dans l'Empire ottoman et l'Union générale des postes (1867-1874)

Le gouvernement ottoman considérait les directions postales étrangères sur son territoire comme une menace à sa territorialité. De ce point de vue, en 1867, on reparlait d'une possibilité d'abolition des postes étrangères dans l'Empire ottoman. À cet égard, l'ambassadeur impérial de Russie à Constantinople signalait ses inquiétudes au Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte sur l'abolition prochaine de la poste russe à Constantinople et par mesure de précaution confiait ce service à l'Agence principale de la Société russe de navigation à vapeur et de commerce dans la capitale ottomane⁴⁸⁷.

En effet, la multiplication des compagnies locales, malgré les difficultés financières, avait eu comme conséquence une connectivité postale accrue entre les ports de l'Empire. C'est d'ailleurs cette connectivité qui expliquait la montée du protectionnisme du gouvernement ottoman à l'égard des postes étrangères opérant sur son territoire. Cependant, les postes étrangères étaient inquiètes de cette montée. C'est la raison pour laquelle l'Empire ottoman fut amené à participer à l'Union générale des Postes en 1874.

En effet, les politiques protectionnistes du gouvernement ottoman dans le domaine postal à partir de la fin des années 1850 menaçaient les communications postales de l'Europe dans l'Empire ottoman et dans les pays auxquels cet empire servait d'intermédiaire. Or en parallèle à la libéralisation des échanges commerciaux, les puissances européennes

⁴⁸⁷ A.O., HR.ID., 1706/6, *lettre de l'Ambassade impériale de Russie à Constantinople pour le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, Pera, le 29 septembre/10 janvier 1867/8.*

cherchaient à enlever les barrières réglementaires nationales devant les circulations postales internationales.

C'est justement pour cette raison qu'un premier congrès de l'Union postale fut réuni pour la deuxième fois en 1874, après celle de 1863 que nous avons mentionnée précédemment. Avec sa participation à l'Union générale des Postes en 1874, l'Empire ottoman devint ainsi un membre officiel de l'Union Postale composée de 22 États dont : Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Danemark (y compris l'Islande et les îles de Féroé), Égypte, Espagne (y compris les îles Baléares, les possessions espagnoles sur la côte septentrionale d'Afrique et les bureaux de poste espagnols sur la côte occidentale du Maroc), États-Unis d'Amérique, France et Algérie, Grande-Bretagne (y compris l'île de Malte), Grèce, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal (y compris l'île de Madère et les Açores), Roumanie, Russie (y compris le Grand-duché de Finlande), Serbie, Suède, Suisse et Turquie⁴⁸⁸.

Ce congrès était réuni pour coopérer au développement, à l'amélioration et au perfectionnement des communications internationales⁴⁸⁹. Il s'agissait plus concrètement de mesures comme la garantie de la liberté de transit sur le territoire de l'Union ; l'uniformisation des taxes à percevoir par chaque pays pour les envois de la poste aux lettres, destinées à l'ensemble du territoire de l'Union, etc.⁴⁹⁰

Cependant, malgré les efforts internationaux, la montée du protectionnisme postal était inévitable, durant la période entre 1868 et 1876, la Porte ottomane allait continuer à mener des politiques d'exclusion vis-à-vis des postes étrangères sur son territoire.

⁴⁸⁸ L. CHAUBERT, *L'Union postale universelle, Son statut juridique, sa structure et son fonctionnement*, Éditions Herbert Lang et Cie SA Berne 1970, p. 13.

⁴⁸⁹ *Ibid.*, p. 14.

⁴⁹⁰ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, *Les Actes de l'Union postale universelle révisés à Vienne 1874 et annotés par les soins du Bureau international*, page. XI.

2. Le renforcement des contrôles sur les circulations des postes étrangères sur le territoire ottoman

Malgré sa participation à l'Union postale en 1867, la Porte ottomane allait renforcer ses contrôles douaniers sur les circulations des postes étrangères pour des raisons politiques et financières. Ces contrôles allaient faire l'objet des contestations auprès des postes étrangères.

2.1 L'intervention de la police ottomane dans les bureaux des Postes françaises

2.1.1 La censure des propagandes défavorables à l'intégrité de l'Empire

Les Postes françaises souffraient de l'intervention fréquente de la police ottomane dans ses bureaux situés sur le territoire ottoman, pour dépouiller les dépêches arrivant dans ces bureaux. Or la direction des Postes françaises à Istanbul, refusait de recevoir dans ses bureaux toute autre autorité locale, que les inspecteurs des finances, des postes ou encore des magistrats de l'ordre judiciaire requis à cet effet par un procureur impérial ou un préfet⁴⁹¹.

Du côté de l'Empire ottoman, généralement l'intervention de la police ottomane dans les bureaux des postes étrangères se justifiait par deux motivations principales : l'une politique et l'autre financière. Sur le plan politique, le gouvernement ottoman renforçait son contrôle policier pour prévenir toute circulation susceptible de mettre en péril l'intégrité politique de l'Empire ottoman. Afin d'éviter la circulation de ces propagandes, le plus souvent, sous forme des journaux, la police ottomane intervenait dans les bureaux des postes étrangères. À ce titre, les douanes ottomanes en 1865 signalaient à la Sublime Porte une contravention aux règlements douaniers de l'Empire ottoman en matière postale, pratiquée et exploitée sur une vaste échelle⁴⁹².

Par ailleurs, une réglementation postale de la Porte ottomane du 2 juillet 1287 (1870), autorisait dès son article premier toute intervention de la police ottomane pour contrôler les circulations postales dans les bureaux de poste établis sur le territoire ottoman. Le législateur ottoman y affirmait clairement son intention d'empêcher l'entrée sur le territoire ottoman, de lettres ou de journaux qui étaient susceptibles de remettre en cause l'intégrité territoriale de

⁴⁹¹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Postes, *lettre du directeur des Postes françaises à Constantinople pour le Chargé d'affaires de la France dans la même ville, le 11 février 1860.*

⁴⁹² A.O., HR.ID., 810/6, *circulaire aux représentants étrangers, n° 15356-31, du 23 octobre 1865.*

l'Empire⁴⁹³. Il était notamment question des journaux politiques porteurs de propagandes séparatistes, qui arrivaient dans l'Empire ottoman, en particulier depuis la Grèce, et pénétraient le territoire ottoman par le biais des Messageries françaises⁴⁹⁴.

Selon les procédures en vigueur, avant d'intervenir dans les bureaux étrangers et, dans notre cas, dans les bureaux de postes françaises, la Porte ottomane passait d'abord par l'Ambassade de France pour transmettre ses avertissements à la Direction des Postes françaises à Constantinople. Ces avertissements étaient souvent des ordres qui exigeaient non seulement le retrait des journaux interdits des bureaux de poste, mais aussi leur non-réception par les paquebots des Messageries françaises.

La situation n'en était pas moins différente en Russie où les autorités étaient tout aussi inquiétées vis-à-vis de la circulation des propagandes politiques sur leur territoire par la voie postale. Dès lors, les postes russes imposaient des censures aux circulations dans leurs bureaux. C'est ainsi que les circulaires commerciales, les journaux français et italiens, et ceux de Constantinople devaient passer par des bureaux de censure à la frontière du Nord ou dans le midi de l'Empire avant de pénétrer la Russie⁴⁹⁵.

Par ailleurs, la Porte ottomane renforçait son contrôle vis-à-vis des circulations postales sur son territoire, parce que certaines fraudes postales constituaient des fuites financières pour le Trésor impérial.

2.1.2 La lutte contre les fraudes fiscales et les contrefaçons

Le 16 août 1866, le consul turc à Vienne dénonçait quelques négociants à Vienne, qui, dans le but de se soustraire aux taxes douanières avaient fait parvenir, par la voie de la Poste autrichienne, à leurs correspondants à Istanbul, des paquets sous forme de lettres, contenant du fil d'or pour broderies (*sirma*) destiné à la vente publique. Cet acte, selon le consul, constituait un délit flagrant de contrebande qui créait aussi une concurrence déloyale aux commerçants dudit article⁴⁹⁶.

La poste était également devenue un vecteur de contrebande en ce qui concerne la circulation clandestine des fausses monnaies. De fausses *kaîme* (papiers-monnaies) circulaient

⁴⁹³ « Posta Nizamnamesi », fi 2 temmuz 1287, article 1, dans *Düstûr*, 1873, p. 461.

⁴⁹⁴ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Postes françaises, *lettre de l'agent des Postes françaises au chargé d'affaires de la France à Constantinople, le 25 mars 1857*.

⁴⁹⁵ *Ibid.*, *lettre du directeur des Postes françaises à Constantinople pour l'Ambassadeur de France, le 15 juin 1856*.

⁴⁹⁶ A.O., HR.ID., 810/10, *lettre n° 102/52 du Consulat général de Turquie à Paris, pour Ali Pacha, ministre des Affaires étrangères de la Sblime Porte à Constantinople, du 16 août 1866*.

à bord des paquebots à vapeur dans les grands ports de contrebande de la Méditerranée tels que les ports de Marseille, Livourne ou Istanbul. La fabrication des fausses monnaies était une affaire internationale. Nous lisons dans le journal ottoman « *Cerîde-i Havâdis* » que la police italienne avait arrêté une bande fabriquant de faux billets ottomans (de 10 et 20 *kaîme*)⁴⁹⁷. De même, en 1866, la police ottomane avait correspondu avec le commissaire central de Marseille au sujet d'une activité suspecte de fabrication de fausses *mecidiye* et *berat*⁴⁹⁸.

Ces pratiques causaient des pertes pour le Trésor impérial ottoman. Et pour prévenir les fraudes dans l'Empire, Ali Pacha, en sa qualité du ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte, avait d'ailleurs sollicité la coopération des légations étrangères établies dans la capitale ottomane. À cet effet, le 23 septembre 1865, il avait adressé une circulaire aux représentants de la Suède-Norvège, de l'Angleterre, de la Russie, de l'Italie, de la Hollande, de l'Amérique, de la Perse, de la Prusse, de l'Autriche, de la Grèce, de l'Espagne et de la France. Dans sa circulaire, Ali Pacha soulignait les plaintes de l'administration douanière de l'Empire ottoman relatives à une contravention aux règlements douaniers, qui était pratiquée sur une vaste échelle⁴⁹⁹.

Les légations belge⁵⁰⁰ et britannique⁵⁰¹ offrirent leur soutien à l'administration ottomane dans sa lutte contre les fraudes dans le domaine postal. De son côté, la légation de Russie interpréta les conditions invoquées par la Porte comme « entièrement superflues », car l'administration en Russie prenait déjà les mesures nécessaires pour prévenir de tels abus. D'après la légation de Russie, lorsque la transmission se faisait par voie maritime, les autorités douanières russes visitaient les paquebots russes. De même, il était possible que les voyageurs transportent de tels objets dans leurs bagages personnels. Dans ce cas, la douane russe se réservait aussi le droit de faire des contrôles nécessaires⁵⁰².

Quant à la France, la Direction générale des Postes, émit un ordre à la Direction des Postes françaises à Istanbul, en prohibant l'admission des lettres concernant les objets passibles de droits de douane. En France, une loi du 5 nivôse an V, défendait d'insérer dans les lettres, de l'or, ou de l'argent, des bijoux ou d'autres objets précieux et des valeurs payables au porteur. Cependant, cette loi ne prévoyant aucune pénalité précise, les fraudes devinrent fréquentes. En revanche, la loi du 4 juin 1859 interdisait ces pratiques de façon plus

⁴⁹⁷ C.H., 6 Şaban 1274 (22 mars 1858), n°. 879, p. 1.

⁴⁹⁸ A.O., HR.SFR. (4), 106/20, *lettre de Safvet Pacha pour Ali Pacha, du 2 février 1866.*

⁴⁹⁹ A.O., HR.ID., 810/6, *circulaire aux représentants étrangers, n°. 15356-31, du 23 octobre 1865.*

⁵⁰⁰ A.O., HR.ID., 810/6, *lettre n°. 24 de la Légation belge pour Ali Pacha, Constantinople, le 26 octobre 1865.*

⁵⁰¹ A.O., HR. ID, 810/6, *lettre n°. 6 de la Légation britannique pour Ali Pacha, Constantinople, le 4 décembre 1865.*

⁵⁰² A.O., HR.ID., 810/6, *lettre n°. 67/6 de la Légation impériale de Russie pour le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, Pera, le 27 janvier/3 février 1866.*

efficace, sous la sanction d'une pénalité. En outre, un arrêté du ministre des Finances du 6 juillet 1859 interdisait expressément la circulation d'or, d'argent, de bijoux ou d'autres effets précieux dans les lettres chargées comme lettres ordinaires⁵⁰³.

C'est ainsi que la police française surveillait de près les circulations postales dans le port de Marseille. Le 14 juillet 1868, une perquisition à Marseille à bord du paquebot des Messageries françaises, le *Tanaïs*, avait fait découvrir, en la possession du deuxième cuisinier à bord, six lettres originaires d'Istanbul qu'il transportait en fraude. La contravention était constatée par un procès-verbal régulier, et le capitaine du *Tanaïs* était poursuivi comme responsable des actes des hommes d'équipage placés sous ses ordres. Le tribunal de Marseille prononça l'acquittement du contrevenant le 30 novembre 1868 ; mais sur l'appel du ministère public, il fut condamné par la cour impériale d'Aix, le 12 février 1869, à 100 francs d'amende et aux dépens.

En ce qui concerne l'Empire ottoman, malgré toutes les mesures et les avertissements de la Porte ottomane, l'Administration des douanes ottomanes continuait à constater des fraudes. À ce sujet, le 24 avril 1867, Fuad Pacha s'adressa aux représentants de France, d'Autriche, de Prusse, de Grèce et d'Italie pour leur faire part de l'urgence de mettre en place une mesure permettant à l'Administration des douanes ottomanes de procéder au dépouillement des paquets ou encore des valises de poste en cas de nécessité⁵⁰⁴.

La légation royale de Prusse déclara ne pas avoir un système régulier de courriers dans l'Empire ottoman, et pour cette raison elle ne se sentait pas concernée par cette mesure⁵⁰⁵. Cependant, selon la légation de Grèce à Istanbul la question était « très délicate », car elle créait un principe nouveau, et en dehors des traités et Conventions en vigueur, et allait surtout à l'encontre du secret de l'inviolabilité incombant spécialement au service postal⁵⁰⁶.

Si les mesures prises par la Porte ottomane permettant aux agents de la douane ottomane de procéder à des contrôles sur les circulations postales sur le territoire ottoman suscitèrent tant de réactions chez les représentants diplomatiques des puissances étrangères à Istanbul, c'est parce que ces contrôles étaient de nature à ralentir les communications de ceux-ci dans l'Empire. Par ailleurs, à partir du milieu des années 60, la Porte ottomane allait

⁵⁰³ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Postes françaises, *correspondance du directeur des Postes françaises à Constantinople avec le Chargé d'affaires de la France dans la même ville, du 17 septembre 1866.*

⁵⁰⁴ HR.ID., 810/12, lettres n°. 18950-12-10-9-5-7 du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte respectivement pour l'Italie, la France, l'Autriche, la Prusse et la Grèce, du 24 avril 1867.

⁵⁰⁵ A.O. HR.ID., 810/12, lettre n°. 3434 de la Légation royale de Prusse à Constantinople pour Fuad Pacha, du 27 avril 1867.

⁵⁰⁶ *Ibid*, lettre n°. 1102-3403 de la Légation de Grèce à Constantinople pour Safvet Pacha, ministre des Affaires étrangères, Pera, le 17/29 juin 1867.

continuer à mener des politiques protectionnistes à l'égard des opérations des postes étrangères opérant sur le territoire ottoman.

3. Les politiques postales du gouvernement ottoman entre réformes et nationalisations (1863-1873)

Comme nous l'avons précédemment montré, la Porte ottomane, à l'époque des Tanzimat, avait cherché à supprimer les postes étrangères à deux reprises, une première fois en 1864 et une seconde fois en 1867. De même, à partir du milieu des années 1860, celle-ci procéda à des réformes pour organiser ses services postaux dans l'Empire. En effet, il s'agissait dans le fond des nationalisations déguisées sous forme des réformes postales.

3.1 L'impression des timbres ottomans

L'autonomie du Ministère des Postes ottomanes vis-à-vis des postes étrangères et de leurs compagnies de navigation à vapeur dépendait avant tout d'une concentration effective des revenus des communications postales sur le territoire ottoman. Sur ce point, le Ministère des Postes ottomanes décida de remplacer les anciennes *tuğra* (« monogramme du sultan ») par des timbres inspirés des modèles européens. Les premiers timbres de poste furent imprimés à la lithographie du Ministère des Postes ottomanes en 1863. Ces timbres portaient l'étoile et le croissant, symboles de l'Empire ottoman. Entre 1865 et 1867 un grand nombre de timbres furent commandés à des imprimeries en Europe, en particulier à Paris.

Les timbres postaux dans l'Empire ottoman étaient de différentes couleurs représentant chacun un prix déterminé selon les distances à parcourir et des moyens de transport à employer. Un autre critère important pour l'Administration des Postes ottomanes dans la détermination des prix de ses services était le poids des lettres et des objets à transporter. Chaque lettre destinée à circuler dans l'Empire ottoman était ainsi affranchie par des timbres dont la couleur variait suivant les prix : le timbre violet coûtait 10 paras ; le vert 20 paras ; le jaune 1 guruş ; l'orange 2 guruş ; le bleu 5 guruş et enfin le rouge 25 gurus⁵⁰⁷.

Les frais des communications postales par la poste maritime étaient également calculés selon le poids et les distances entre le lieu d'expédition et la destination jusqu'à

⁵⁰⁷ A.O., HR.ID., 810/6, *Circulaire aux représentants étrangers, n° 15356-31, du 23 octobre 1865.*

3 *dirhems* (soit 48 karats ou 9,6 grammes)⁵⁰⁸, les lettres à bord des vapeurs ottomanes coûtaient 40 paras quelle que soit la destination. Pour les lettres supérieures à 3 *dirhems*, l'Administration des Postes ottomanes imposait pour chaque dirhem 20 paras. Quant aux métaux précieux, dont le poids était souvent important, l'Administration des Postes ottomanes déterminait le prix des transports selon la valeur des métaux⁵⁰⁹.

L'adoption du système de timbres par les Postes impériales témoignait de la modernisation de l'administration postale dans l'Empire ottoman suivant les modèles européens. La réforme des timbres n'était que le premier chaînon d'une grande vague de modernisation postale, qui allait avoir lieu entre 1868 et 1872. Cependant, dans le cadre de ces réformes, elle allait procéder, dans le même temps, à des nationalisations.

3.2 Les nationalisations sous le masque des réformes (1868-1872)

Dans l'objectif d'améliorer ses services et concurrencer les postes étrangères, l'Administration des Postes entreprit un certain nombre de réformes entre 1868 et 1872. Il s'agissait plus précisément de réorganiser ses services postaux au niveau impérial, renforcer leur sûreté et leur rapidité, élargir leurs champs géographiques, augmenter leur fréquence et assurer la concentration des revenus des communications postales au sein du Trésor impérial. Grâce à ces réformes, les réseaux indigènes de poste maritime dans l'Empire ottoman connurent une expansion. Un nouveau service de navigation à vapeur qui relierait au continent ottoman les îles de Rhodes, Chio, Samos, Nicharia, Calymnos, Stanchio et Macri fut décidé, et les travaux et l'exploitation de cette ligne furent confiés à la direction de Smyrne⁵¹⁰.

Par ailleurs, entre 1868 et 1872, Jérusalem et Jaffa joignirent les réseaux nationaux ; un service régulier hebdomadaire de poste maritime fut mis en place entre Gaza et Hébron ; une ligne régulière de navigation à vapeur fut établie entre l'île de Chypre et les Sporades et enfin un service gratuit de poste maritime fut proposé aux habitants de la capitale désirant communiquer avec leurs proches en pèlerinage à la Mecque et à Médine⁵¹¹.

⁵⁰⁸ Calculé selon les tableaux sur les poids et mesures dans l'Empire ottoman fourni dans le cadre de la correspondance financière de l'Ambassade de France : C.A.D.N., 166PO/E/373, Finances, *Poids turcs en poids français*, 2 février 1858.

⁵⁰⁹ *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye*, « Mâlûmât-ı Bahriye », 1869, pp. 188-189.

⁵¹⁰ A.O., T.DMI, 794/15, *Mémoire présenté au Ministère des Travaux Publics de la Sublime Porte, Constantinople, le 8/20 septembre 1869, signé Yaver*.

⁵¹¹ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Sublime Porte, Ministère des Affaires étrangères, n^o. 30379-10, *circulaire des Postes impériales ottomanes, adressée à l'Ambassade de France, le 21 juin 1871, sur « L'organisation du*

Cependant, sous le masque de ces réformes la Porte ottomane continuait à nationaliser les services postaux sur son territoire. À cet effet, dans le cadre des réformes de 1868-1872, cinq lignes étrangères fonctionnant sur le territoire ottoman à savoir : les postes autrichiennes entre İşkodra (Scutari d'Albanie) et Antivari ; celles entre Edirne et Sofya (Sofia) et les postes françaises, russes et italiennes entre Alep et Alexandrette, furent supprimées et remplacées par des services réguliers des Postes ottomanes. En 1868, l'Administration des postes ottomanes évinça la poste autrichienne de la Serbie. Cependant, les commerçants de cette contrée écrivaient au Bey de Serbie qu'ils préféraient les services autrichiens⁵¹².

Toutefois, ces nationalisations ne signifiaient pas une suppression totale des postes étrangères sur le territoire ottoman. D'ailleurs, faute de moyens financiers suffisants, le Ministère des Postes impériales ne pouvait pas procéder à l'abolition totale des services des postes étrangères sur le territoire ottoman. Dès lors, en 1872, le gouvernement ottoman autorisa le consul de France à établir un service postal entre Alep et Alexandrette. Ce service fut confié à un Français, nommé Pounière. Celui-ci fut spécialement nommé par le Ministère des Postes ottomanes comme directeur du centre postal à Alep. Ce service contribua fortement au développement local. Suivant l'exemple français, d'autres puissances comme l'Italie ou la Russie établirent des services analogues entre Alep et Alexandrette⁵¹³.

On constate, en outre, qu'une autre compagnie anglaise, la Compagnie T.B. Morton Company avait repris les services postaux de la mer Noire et du Danube en 1870. Cette situation était probablement liée à l'affaiblissement des compagnies indigènes dans ces secteurs et notamment dans le Danube à partir du début des années 1870⁵¹⁴. Il en était de même pour la Compagnie anglaise Peninsular & Oriental qui avait accepté, en 1873, de transporter gratuitement les correspondances du gouvernement ottoman de Suez à Aden⁵¹⁵.

Dès lors, la Porte ottomane, tout au long de l'ère des Tanzimat, n'avait pas réussi à intégrer la totalité ses composantes territoriales et maritimes dans le cadre des réseaux nationaux des transports et des communications. C'est pourquoi, malgré sa volonté de supprimer les postes étrangères sur son territoire, dans la pratique, elle continuait à être dépendante des services des postes étrangères à la fois pour ses communications indigènes et

service postal dans l'Empire ottoman, services réguliers à partir de 1861. Note détaillée des réponses réalisées dans l'Administration des Postes impériales Ottomanes depuis 1868 jusqu'au 1^{er} janvier 1871 ».

⁵¹² C.H., n°. 961, 19 Safer 1285 (11 juin 1868).

⁵¹³ A.O., HR.ID., 1705/5, *Les Postes françaises dans l'Empire ottoman, le 5 mars 1872*.

⁵¹⁴ Roberto Sciaky, *op. cit.*, p. 19.

⁵¹⁵ A.O., HR.ID., 1706/10/3, *réponse à la dépêche ministérielle n°. 34036/13 relative au transport par la Compagnie Péninsulaire et Orientale des valises du Gouvernement Impérial destinées au vilayet de Yémen, lettre n°. 5101/55 de l'Ambassadeur de la Sublime Porte à Londres pour le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte à Istanbul, Londres, le 20 mars 1873*.

étrangères. De ce fait, l'État et les populations de l'Empire ottoman continuaient à utiliser les services des Messageries françaises pour leurs communications dans l'Empire ottoman ou à l'étranger.

IV. L'usage des services des Messageries françaises par des acteurs locaux dans l'Empire ottoman

Malgré l'exclusion partielle de leurs services postaux dans l'Empire ottoman, les Messageries françaises continuaient à acheminer des correspondances, des marchandises et des voyageurs dans l'Empire ottoman.

1. Un usage avant tout institutionnel

1.1 Le rôle vecteur des Messageries françaises dans les communications postales entre Istanbul et Marseille

Les réformes à l'époque des Tanzimat donnèrent naissance à une nouvelle organisation du gouvernement ottoman sous forme de ministères parmi lesquels le Ministère des Affaires étrangères occupait une place majeure. Celui-ci communiquait régulièrement avec ses représentants diplomatiques et consulaires établis à l'étranger. Pour ce qui était de ses communications avec la France, il utilisait notamment les services des Messageries françaises. Dans ce cadre, comme nous l'avons précisé dans le cadre de notre deuxième partie, le gouvernement ottoman faisait des efforts constants auprès de la compagnie française afin de faire transporter ses correspondances diplomatiques et consulaires à titre gratuit.

En outre, en 1869, toute la correspondance officielle entre la légation de Turquie à Athènes et la Sublime Porte à Istanbul était transportée par les paquebots des Messageries françaises. Cependant, il était possible de constater des irrégularités lors de l'expédition des plis ou des colis officiels. Le 30 juin 1869, un paquet ministériel envoyé d'Istanbul par le navire *l'Ebre*, au lieu d'être remis au représentant de la Porte, à S.E. Photiades Bey à Athènes, était parti à Marseille. Le paquet en question ne lui parvint qu'une semaine plus tard par le paquebot *Volga* en provenance de Marseille⁵¹⁶.

La Porte ottomane utilisait également les services de la Compagnie Fraissinet pour ses communications avec la France. La Sublime Porte préférait d'ailleurs recourir à cette Compagnie pour le transport de sa correspondance entre Marseille et Istanbul, parce qu'elle exigeait moins de formalités que celles exigées par les Messageries françaises qui dépendaient

⁵¹⁶ A.O., HR.ID., 1705/3, correspondance n°. 5422-52 entre Serkis Effendi et M. Astima (directeur de l'agence des Messageries françaises à Constantinople), du 28 juillet 1869.

du Ministère des Finances en France. D'ailleurs, elle acceptait de transporter gratuitement la correspondance, les colis et les valises de la Porte ottomane. C'est ainsi que le consul général de l'Empire ottoman à Marseille communiquait avec le ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte à Istanbul, au moyen du paquebot *Euxène* de la Compagnie Fraissinet⁵¹⁷.

En dehors de la correspondance diplomatique et consulaire, la Porte ottomane devait régulièrement s'informer des nouvelles politiques, économiques et sociales en Europe. À cet effet, elle s'était abonnée à des journaux européens. Ces journaux étaient transportés vers la capitale ottomane soit via le port de Marseille à bord des paquebots des Messageries françaises, soit via le port de Trieste par les paquebots de la compagnie du Lloyd autrichien.

Figure 3 - Liste comparative des journaux arrivant au Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte depuis Marseille et Trieste en 1867⁵¹⁸.

Les ports de Provenance	Noms et prix des Journaux	Nombre total
Marseille	Le Moniteur français (80 fr.); le Journal des Débats (96 fr.); le Constitutionnel (85 fr.); Le Pays (85fr); la Patrie (85 fr.); la France (85 fr.); le Siècle (85 fr.); la Presse (85 fr.); la Liberté (85 fr.); l'Opinion Nationale (85 fr.); l'Avenir National (85 fr.); l'Union (94 fr.); le Monde (85 fr.); le Temps (85 fr.), le Charivari (94 fr.); la Revue des Deux Mondes (60 fr.); le Sémaphore (113 fr.); le Nord (113 fr.); le Times (197 fr.); Galignani's Messenger (145 fr.)	20
Trieste	L'Indépendance belge (84 fr.); l'Europe (63 fr.); la Correspondance générale.	3

Par ailleurs, comme nous l'avons déjà montré en parlant des échanges entre Marseille et Istanbul dans le cadre de la guerre de Crimée, les ambassades ottomanes en Europe, dont celle de Paris, jouaient un rôle important notamment dans le transfert des supports matériels de l'information scientifique politique, littéraire ou artistique depuis l'Europe vers la capitale ottomane. L'Empire ottoman des Tanzimat était en pleine modernisation dans le domaine de

⁵¹⁷ A.O., HR.H., 119/51, correspondance entre Munir Pacha et Khalil Pacha, Paris le 11 octobre 1872.

⁵¹⁸ A.O., HR.ID., liste n°.18424-19, *des journaux reçus par le Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte à Constantinople, à partir du 1^{er} janvier 1867 annexée à la lettre de Ali Pacha à la Direction de la Banque Impériale Ottomane, du 13 février 1867.*

l'éducation. Notamment avec l'institution de nouvelles écoles franco-ottomanes dans les années 60, un grand nombre de livres ou d'autre matériel scolaire furent envoyés de Paris vers Istanbul via Marseille.

Par exemple, les meubles et matériels scolaires expédiés pour le lycée de Galatasaray inauguré en 1868 voyagèrent depuis Paris jusqu'à Constantinople à bord des paquebots des Messageries françaises. Les commandes commencèrent dès l'arrivée de M. Ignon à la direction du lycée au mois de février 1868.

Dans une lettre du 26 février 1868, Monsieur Ignon annonçait à l'ambassadeur qu'il venait de recevoir «46 caisses envoyées de France par M. Bandoire en contenant des livres classiques, des instruments de physique, des modèles en plâtre, etc. Les livres étaient en parfait état, mais les instruments laissaient quelque peu à désirer, bien qu'il y en ait eu quelques-uns de faussés et des portées en verre brisées ; mais les plâtres ont été retirés des caisses sans le plus triste état, à l'exception de quelques modèles, 4 sur 10 environ, qui ont été trouvés intacts. Quelques débris pourront encore être utilisés ; mais la plus grande partie est hors service. J'ai inventorié tout, bien que je n'aie pu n'ayant pas eu à ma possession, la totalité des factures, constaté si tous les objets achetés avaient été expédiés. Il y a une chose dont l'absence m'a frappé : j'ai trouvé le cadran de l'horloge destinée à la façade de l'établissement...»⁵¹⁹. En dehors du matériel scolaire, certaines fournitures destinées au dortoir étaient commandées et expédiées par Paris⁵²⁰.

Tous ces exemples témoignaient d'un usage institutionnel des services postaux des Messageries françaises dans l'Empire ottoman. De la même façon, les membres du gouvernement ottoman ou de son administration étaient nombreux à utiliser les services des Messageries françaises pour leurs mobilités entre les ports de l'Empire ottoman. Cependant, cette utilisation donnait souvent lieu à des conflits entre les agents de la compagnie française et les acteurs locaux.

1.2 Rapports litigieux entre les agents des Messageries françaises et les membres de l'administration ottomane

Il s'avère que l'usage que faisaient les acteurs institutionnels locaux dans l'Empire des services des Messageries françaises, pour leurs échanges et mobilités, s'avérait souvent conflictuel. Ces conflits sont importants selon nous, dans la mesure où ils nous offrent des

⁵¹⁹ A.N.F., Paris, Pierrefitte-sur-Seine, F21, *correspondance entre la direction du Lycée de Galata Saray et l'Ambassade de France, du 26 février 1868.*

⁵²⁰ *Ibid.*, *Correspondance entre la direction du lycée de Galata Saray avec l'Ambassade de France à Constantinople, du 27 mai 1868.*

perspectives intéressantes sur l'usage que faisait l'Administration ottomane des services des Messageries françaises pour ses échanges et mobilités dans l'Empire. De même, ils faisaient entrer en jeu les mécanismes juridiques locaux.

Malgré les politiques protectionnistes du gouvernement ottoman visant à interdire l'usage des services des compagnies étrangères de navigation à vapeur à ses agents, les membres du gouvernement ottoman continuaient à faire l'usage des services de la compagnie française pour leurs communications dans l'Empire ottoman. Cet usage était à l'origine d'un certain nombre de conflits entre les membres du gouvernement ottoman et les personnels des Messageries françaises.

Les différends entre les Messageries françaises et l'Administration ottomane étaient souvent liés à des irrégularités dans les services des Messageries françaises. Par exemple, en 1864, le manquement par la compagnie à ses obligations de transport des canons et des militaires ottomans jusqu'à leur destination avait causé des litiges entre le Ministère de la Défense de la Sublime Porte (*Seraskerlik*) ottoman et les Messageries françaises.

Mais le problème ne venait pas seulement du côté de la compagnie : en occurrence, l'administration ottomane ne respectait pas ses engagements vis-à-vis des Messageries françaises. En ce sens, il est possible des exemples de ces différends dans les correspondances de la compagnie française ou encore dans les archives ottomanes.

Par exemple, les paquebots des Messageries françaises avaient transporté de Kalas à İstanbul, pour le compte de l'administration de *Tabhâne*, « environ dix tonneaux de cuivre (morceaux de vieux canons) à raison de 2 francs et 20 centimes les 100 kg, somme à laquelle il fallait ajouter pour passage de seconde classe de l'officier turc Hussein qui accompagnait cet envoi (70,50 francs) ». Cependant, toutes les démarches de la compagnie française pour obtenir le paiement de cette somme étaient restées sans résultat⁵²¹.

Par ailleurs, dans le cadre de leurs services dans l'Empire ottoman, les Messageries françaises se plaignaient souvent des mauvais comportements de l'Administration ottomane vis-à-vis de leurs agents. Inversement, les fonctionnaires ottomans se plaignaient du mauvais traitement de la part de l'équipage des Messageries françaises. Au-delà de leur portée factuelle, ces litiges dévoilaient non seulement l'aspect humain de l'expérience des Messageries françaises dans l'Empire ottoman, mais faisaient intervenir également des mécanismes juridiques locaux. Les litiges en question survenaient soit à bord des paquebots des Messageries françaises soit au niveau de leurs agences.

⁵²¹ C.A.D.N., 166PO/E/456, Navigation, Constantinople, lettre n°. 38 de l'Agence principale des Messageries à Constantinople pour le Chargé d'affaires de France dans la même ville, Constantinople, le 26 juillet 1861.

Par exemple, lorsque l'agent des Messageries impériales fut attaqué par des locaux dans l'agence de la compagnie à İnebolu, l'affaire fut jugée devant les juridictions ottomanes. Il était en effet question d'une attaque armée dirigée contre la demeure de Castravelli, en qualité de l'agent distributeur provisoire des Postes françaises et l'Agent des Messageries impériales à İnebolu. Celui-ci expliquait cette attaque comme la manifestation de l'assentiment des populations musulmanes d'İnebolu contre les Européens résidant dans cette ville⁵²².

Saïd Efendi, en tant que traducteur, fut envoyé à İnebolu pour y mener une enquête. Les coupables furent convoqués à Constantinople et emprisonnés sur place. Le *Meclis-i Vâlâ* déclara que « la peine de l'emprisonnement portée par la loi contre le délit des individus en question ayant été appliqué ; et le *müdir* du *kaza* était emprisonné également d'avoir frappé l'un des membres du *meclis* qui l'avait injurié »⁵²³.

Les exemples de tensions entre les Messageries françaises et l'Administration ottomane étaient nombreux. Dans un autre exemple, un officier du cinquième corps de l'armée impériale se rendant de Giresun à Constantinople avait pris passage sur le bateau à vapeur des Messageries françaises « *Le Times* ». Durant la traversée, quelques matelots du bord l'assaillirent et se mirent à le frapper. Cet officier fut débarqué à Samsun où il porta plainte devant les autorités impériales et le gouverneur de Canik en demandant au consul de France dudit lieu la comparution avec l'assistance du Drogman des inculpés devant le tribunal pénal⁵²⁴.

Par ailleurs, une affaire d'agression entre les matelots français du navire *Clyde* et les matelots turcs du navire *Avnullah* faisait apparaître la question de la compétence de la juridiction de l'État du pavillon. À ce titre, il ressort d'un rapport du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte en 1872 que l'Ambassade de France refusa d'envoyer un citoyen français « accusé de s'être porté à des voies de fait sur la personne d'un matelot de la corvette ottomane l'*Avniye* ». Ce refus était motivé par l'allégation que l'incident dont il s'agissait avait eu lieu à bord d'un bâtiment français et partant, il relevait de la compétence de la juridiction française. Il n'en était pas moins vrai que, suivant le droit maritime international de l'époque, les crimes et les délits survenus à bord d'un bâtiment étranger dans les eaux

⁵²² C.A.D.N., Nantes, Navigation, 455, *lettre de l'Agent des Messageries Impériales à Inéboli pour l'Agence de Constantinople, Inéboli, le 19 août 1859.*

⁵²³ C.A.D.N., Nantes, Navigation, 455, *lettre n°. 87 du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, le 3 janvier 1860.*

⁵²⁴ A.M.A.E., Constantinople, *lettre n°. 18307-2 du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, le 10 janvier 1867.*

territoriales n'appartenaient à l'autorité du pavillon que lorsqu'ils étaient commis par l'équipage du navire en ce qui concerne la discipline à bord⁵²⁵.

Tous ces exemples n'étaient rien que des faits courants dans le monde maritime. Mais il est important de les souligner pour comprendre la dimension humaine de l'expérience des Messageries françaises dans l'Empire ottoman. Jusqu'à présent, nous avons parlé d'un usage particulièrement institutionnel des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman. Or il est également possible de repérer d'autres profils de voyageurs ottomans à bord des paquebots de la compagnie française.

2. Les divers profils des voyageurs ottomans à bord des paquebots des Messageries françaises

À côté des services des compagnies locales, les Ottomans faisaient également l'usage des services des Messageries françaises pour leurs échanges et mobilités.

2.1 Une clientèle composée d'élites et de pèlerins

À l'époque des Tanzimat, la modernisation administrative de l'État fit émerger de nouvelles classes de fonctionnaires dans la société ottomane. De plus, avec l'augmentation du pouvoir d'achat de la société ottomane, on assista à l'apparition de nouvelles classes moyennes. Il s'agissait de classes aisées qui se concentraient autour des grands ports de l'Empire ottoman. Ces populations avaient un goût pour les vêtements européens et les produits de l'industrie parisienne comme les objets de mode et de fantaisie, les armes de luxe, la quincaillerie, etc. Elles faisaient également l'usage des services de navigation à vapeur pour leurs échanges et mobilités.

On parlait de ces classes dans les œuvres littéraires de l'époque des Tanzimat. Ahmet Midhad, commence son roman intitulé *Un Turc à Paris*, en relatant son propre voyage à bord d'un paquebot des Messageries françaises faisant son voyage entre Constantinople et Marseille. Il décrit en détail le navire et ses passagers. À bord du navire outre les passagers français se rendant en France, l'auteur parle de deux passagers ottomans, Zeka Bey et Remzi

⁵²⁵ A.O., HR.ID., note verbale à l'Ambassade de France, n°. 33 300-42, le 7 octobre 1872.

Efendi qui voyageaient à Paris pour une visite touristique. D'après ces descriptions, les deux personnages turcs du roman appartenaient probablement à l'élite ottomane⁵²⁶.

Par ailleurs, dans son ouvrage intitulé, *Hüseyin Fellah*, Ahmet Mithad Efendi décrivait les passagers voyageant à bord des voiliers dans l'Empire ottoman. Parmi les passagers qui embarquaient à bord du navire *Şeytan-ül Okyanus* à destination d'Alexandrie, certains allaient visiter leurs proches en Égypte, d'autres se rendaient à la Mecque. Ce voilier après avoir traversé le Gallipoli, Mytilène, Rhodes et la Crète parvenait à Alexandrie⁵²⁷. Les pèlerins musulmans étaient également nombreux à utiliser les services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman pour se rendre à la Mecque.

Les Messageries françaises ouvrirent leurs services au transport des pèlerins musulmans entre Suez et la Mecque dès l'établissement de leur première ligne d'Indochine en 1869 que nous allons étudier dans le dernier chapitre de cette présente partie. En outre, les paquebots de la compagnie française jouèrent un rôle important dans le transport des pèlerins musulmans de l'Afrique du Nord vers la Mecque⁵²⁸.

Cependant, en 1863, ce service était concurrencé par la compagnie anglaise Bulkeley, qui transportait des pèlerins à raison de 40 francs au lieu de 75 que demandaient les Messageries françaises. Cette concurrence dans une période de deux ans diminua les recettes de la Compagnie française de 300 000 francs environ. Or, pour éviter cette baisse, les Messageries françaises auraient pu établir une ligne spécifique pour le transport des pèlerins dans le Golfe arabe, ce qui ne fut pas le cas. D'ailleurs, les pèlerins locaux, pour se rendre à la Mecque, préféraient voyager à bord des barques arabes ou sur les paquebots égyptiens⁵²⁹.

Par ailleurs, un voyageur français décrit les passagers ottomans embarquant à bord d'un paquebot des Messageries françaises dans le port d'Alexandrette. Il s'agissait notamment des personnages importants comme des juges (*kadıs*), des pachas qui étaient accompagnés de leurs familles souvent très nombreuses, des femmes, des enfants. Certains membres de la haute bureaucratie ottomane apportaient avec eux en outre des cadeaux au Sultan. Ces personnages portaient également avec eux des capitaux. Les passagers ottomans voyageant à

⁵²⁶ Erol Ülgen (dir.), *Ahmet Mithat Efendi, Paris'te bir Türk*, Ankara, T.D.K., 2000, p. 5. (532 p.)

⁵²⁷ Kazım Yetiş, Necat BİRİNCİ, M. Fatih ANDI (éd.), *Ahmet Mithat Efendi, Bütün Eserleri, Romanlar 1, Dünya'ya İkinci Geliş Yahut İstanbul'da Neler Olmuş, Felâton Bey ve Rakım Efendi, Hüseyin Fellah*, Ankara, T.D.K., 2000, pp. 338-342.

⁵²⁸ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, Tome 26, 1849-1865, *Rapport sur le commerce de Suez en 1868, annexé à la lettre n° 34, du Vice-consulat de France à Suez pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 7 octobre 1861.*

⁵²⁹ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, Tome 26, 1849-1865, *lettre n° 57, du Vice-consulat de France à Suez pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 29 mai 1863.*

bord des paquebots des Messageries françaises plongeait dans la culture française. Ils échangeaient avec les passagers français par exemple autour des petits concerts de piano⁵³⁰.

2.2 Les Messageries françaises : représentantes de la culture matérielle française dans l'Empire ottoman

L'équipage des paquebots des Messageries françaises était composé de Français. En outre, il y avait des bibliothèques à bord. Par exemple, on trouvait dans la bibliothèque du paquebot *Moeris* des livres religieux ou encore des livres de voyage⁵³¹. Les paquebots des Messageries françaises étaient décorés par des tableaux peints par des artistes français. Des décorateurs et des architectes travaillaient côte à côte avec les ingénieurs pour construire les paquebots de la compagnie⁵³².

On écrivait dans le Bulletin de la Société de Géographie que « Le confort et le luxe étaient au rendez-vous des passagers qui appréciaient dès leur réveil. Le matin à huit heures, café ; à dix heures, déjeuner copieux ; à midi, lunch ; à cinq heures, dîner ; à huit heures, thé. Quand on se réveille dans la nuit, on en vient à se demander si ce n'est pas le maître d'hôtel qui a interrompu votre sommeil, pour vous inviter à ressaisir votre fourchette »⁵³³. C'est ainsi que le passager ottoman voyageant à bord d'un paquebot des Messageries françaises découvrait la cuisine française.

D'ailleurs, la navigation à vapeur était un vecteur de la culture matérielle européenne dans l'Empire ottoman. Cette culture avait créé son propre marché. Les annonces publicitaires dans la presse locale, ou encore les récits de voyageurs témoignaient, dans l'Empire ottoman des Tanzimat, de l'apparition d'une nouvelle économie du marché des transports.

Pour attirer des clients, les compagnies ferroviaires diffusaient leurs annonces publicitaires dans des journaux locaux en langue ottomane ou en langue française. Les compagnies exposaient dans leurs publicités leurs itinéraires et vantaient la qualité et les services de leurs paquebots. Le luxe, la rapidité et la régularité faisaient partie de la rhétorique publicitaire pour attirer les consommateurs dans l'Empire ottoman.

Les annonces en question s'adressaient aux couches les plus instruites de la société ottomane qui savaient lire et écrire l'ottoman et le français, surtout à celles qui avaient le

⁵³⁰ M. l'Abbé DELAPLANCHE, *Le pèlerin : voyage en Égypte, en Palestine, en Syrie à Smyrne et à Constantinople*, Paris, 1875, pp. 438-439.

⁵³¹ R.P. RIGAUD, *Souvenirs de Jérusalem*, par le, Poitiers, Éd. H. Oudin, 1866, p. 7.

⁵³² *Gazette des Beaux arts*, 04/1859 (A1, T2) -1859/06, pp. 191-192.

⁵³³ *Bulletin de la Société de Géographie*, Paris, 1867/01 série. 5, T.13, 1867/06, pp. 313-314.

pouvoir d'achat. Il s'agissait notamment de membres de la haute bureaucratie, de fonctionnaires, de commerçants, d'industriels ou encore d'Européens établis dans l'Empire ottoman tels que des commerçants ou des représentants diplomatiques et consulaires.

On constate dans ces annonces que l'aspect touristique des voyages était mis en avant. À cet égard, une annonce de la compagnie des chemins de fer de Smyrne-Kasaba en 1872 était remarquable. La compagnie proposait à ses voyageurs un voyage par la voie la plus rapide pour aller vers l'intérieur de l'Asie-Mineure, « pour visiter les églises de Pergame (Bergama), Thyra (Akhisar), Sardes (Salihli) et Philadelphie (Alaşehir) ainsi que les beaux villages de Bournabat (Bornova) et de Cordéglio (Karşıyaka) ». Les trains assuraient le service depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. Pour ceux qui étaient intéressés, l'agence de la compagnie invitait les voyageurs à venir les voir dans le quartier de Basmahâne de Smyrne⁵³⁴.

Comme les transports étaient importés dans l'Empire ottoman depuis l'Europe, le langage technique ou publicitaire utilisé était également en langues européennes. Les compagnies étrangères utilisaient souvent la langue française dans leurs relations avec leur clientèle ottomane. Il en était de même pour les compagnies ottomanes. Or l'administration ottomane insistait sur l'usage de la langue ottomane. Le directeur général de l'Exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe, écrivit ainsi au directeur général le 2/14 octobre 1873, qu'il jugeait contraire au paragraphe II du règlement touchant les Commissaires Impériaux, que la Compagnie ottomane des chemins de fer n'affiche les renseignements sur les voyageurs et le transport des marchandises qu'en langue française et pas en langue turque. En ce sens, le directeur chargea le commissaire impérial Coumbary Effendi pour discuter avec le directeur général sur l'affichage en langue turque dans chaque station⁵³⁵.

Les Messageries françaises, quant à elles, semblaient faire des efforts pour adapter leurs services à la clientèle ottomane. C'est ainsi qu'elles distribuaient un repas traditionnel turc (*pilav*) à leurs passagers dans le port de Salonique pour faire concurrence aux compagnies opérant dans le même secteur⁵³⁶. Les Ottomans, quant à eux, continuaient également à faire l'usage des services des compagnies locales de navigation à vapeur pour leurs échanges et mobilités dans l'Empire ottoman.

⁵³⁴ *La Turquie, journal national*, 1 janvier 1872, n^o. 6, p. 4.

⁵³⁵ A.O., T.TEK, 492/80, *lettre directeur général de l'Exploitation des Chemins de fer de la Turquie d'Europe au directeur Coumbary le 2/14 octobre 1873*.

⁵³⁶ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Salonique, Tome 24, *lettre n^o. 17, du Consulat de France à Salonique pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Salonique, le 26 mai 1863*.

3. Les profils de voyageurs à bord des paquebots ottomans

3.1 Les voyages du sultan Abdülaziz

Par conséquent, les membres du gouvernement et de son administration ainsi que les militaires étaient nombreux à voyager à bord des paquebots de *Fevâid-i Osmâniye* dans le cadre de sa ligne de la mer Noire. Par ailleurs, le sultan Abdülaziz lui-même voyageait à bord des paquebots indigènes.

Le sultan Abdülaziz fit l'usage des navires à vapeur pour ses déplacements dès les premiers jours de son règne. Afin de renouer des liens avec le peuple égyptien, le sultan décida d'abord de se rendre en Égypte. Depuis la première conquête de l'Égypte par Yavuz Sultan Selim (1517), c'était pour la première fois qu'un sultan ottoman s'y rendait en personne. Pour cela, il embarqua ainsi à bord du *Feyzîcihâd* à partir du pont de Beşiktaş. Ce paquebot, qui était le cadeau de Ismail Pacha pour le sultan, transportait à côté du sultan des personnages importants comme Yusuf Izzedin Efendi, Fuad Pacha, Kapudan Mehmet Pacha, Mabeynci Yaver, Hasan Halid, Emin Beyler, Başkatip Mustafa Efendi, Médecin principal (başhekim) Marko Pacha) et était accompagné par les paquebots *Mecidiye*, *Taif* et *Kars* ainsi qu'une corvette nommée *Izmir*⁵³⁷.

Une fois arrivé à Alexandrie, le sultan ottoman prit le train pour se rendre au Caire. En revenant vers Istanbul, le sultan fit escale à İzmir, où il emprunta la première ligne de chemin de fer, construite par les Anglais entre İzmir et Aydın. Lors de ce voyage, il visita Éphèse⁵³⁸.

Avant de quitter Smyrne, le sultan fit le discours suivant devant les habitants de la ville :

« Tous mes efforts tendent constamment au progrès et à la prospérité de mon pays et au développement du bien-être et du bonheur de toutes les classes de mes sujets indistinctement : le seul but qui me guide en voyageant dans mes États et en visitant moi-même mes fidèles sujets, c'est de montrer ma vive sollicitude à cet égard [...] Smyrne est un grand centre de commerce dans notre Empire. Autant je suis satisfait de voir et de juger par mes propres yeux les développements que cette ville a acquis, autant je suis content et ravi de l'accueil enthousiaste qui m'est fait par toutes les classes de mes sujets, et par les négociants et sujets des puissances amies. Les voies de communication qui sont ouvertes et celles qui sont en voie de construction serviront immanquablement au développement

⁵³⁷ Ali Kemâlî AKSÛT, *Sultan Azizin Mısır ve Avrupa Seyahati*, Ahmet Sait Oğlu Kitabevi, İstanbul, 1944, p. 9.

⁵³⁸ *Ibid.*, pp. 43-45.

du commerce et de l'agriculture. J'appliquerai désormais ma sollicitude personnelle et mes efforts, tout particuliers à la poursuite des travaux publics d'une nature si importante... »⁵³⁹.

Quatre ans après son voyage d'Égypte, en 1867 le sultan Abdülaziz décida de se rendre à l'Exposition universelle de Paris, pour obtenir l'appui des puissances européennes comme l'Angleterre et la France notamment vis-à-vis des révoltes en Serbie et en Crète. Sur l'invitation de l'empereur Napoléon III, le sultan ottoman voyagea à Paris, et de là à Londres. Il quitta Istanbul à bord de son paquebot *Sultaniye*, accompagné d'une flottille de 4 navires à vapeur⁵⁴⁰. Lorsqu'il débarqua à Toulon, il prit le train pour Marseille et il rejoignit Paris à bord d'un autre train⁵⁴¹.

Après son séjour à Paris, le sultan embarqua à bord d'un cuirassé *Reine Hortense* dans le port de Boulogne pour traverser la Manche. Dans le port de Douvres, le sultan ottoman fut accueilli par une cérémonie, puis il prit le train pour Londres⁵⁴².

Pour son retour à Constantinople, le sultan allait voyager par la voie terrestre, en passant par Liège, où il fut accueilli par le roi. À partir de Liège, il prit le train pour aller à Vienne en passant par la Prusse. De là, le sultan voyagea sur le Danube jusqu'à Vidin à bord d'un paquebot à vapeur en passant par la Hongrie. Depuis Vidin il rejoignit Roustchouk où il prit le train pour Varna. Le paquebot *Pertevpiyâle* l'attendait pour le conduire à Istanbul⁵⁴³.

Les voyages du sultan Abdülaziz résumaient bien la modernité de son époque. Dans ses discours, il soulignait à chaque fois l'importance que son gouvernement accordait aux progrès technologiques dans le domaine des transports et des communications. Le sultan n'était pas le seul à faire l'usage des paquebots ottomans. Les populations ottomanes faisaient également appel à des services des compagnies locales pour leurs mobilités dans l'Empire.

⁵³⁹ *Ibid.*, pp. 48-59.

⁵⁴⁰ *Ibid.*, p. 98.

⁵⁴¹ *Ibid.*, p. 117.

⁵⁴² *Ibid.*, p. 156.

⁵⁴³ *Ibid.*, p. 201.

3.2 L'étude des listes de passagers de la *Fevâid-i Osmâniye* à partir du port d'İnebolu (1867-1868)

En ce qui concerne les mobilités ottomanes à bord des paquebots des Messageries françaises, nous avons déjà étudié dans notre deuxième partie les divers profils des passagers ottomans sur la base des données statistiques que nous avons constituées à partir des listes des passagers de la compagnie française à l'époque de la guerre de Crimée. Or nous ne disposons malheureusement pas de listes pour la période à partir des années 1860.

Néanmoins, nous allons chercher à remédier à cette lacune en étudiant les listes de passagers de la ligne de la mer Noire de la compagnie *Fevâid-i Osmâniye* issues des années 1867 et 1868, que nous avons trouvées dans les registres de la compagnie, conservés actuellement dans les archives de la Marine à Istanbul⁵⁴⁴. À l'aide de celles-ci nous chercherons à donner un aperçu concret des mobilités locales dans les ports ottomans durant la période en question, notamment en étudiant les catégories socioprofessionnelles des voyageurs ainsi que leurs provenances et leurs destinations.

Les paquebots de la *Fevâid-i Osmâniye* transportaient des correspondances, des voyageurs et des passagers entre la capitale ottomane et les divers ports de l'Anatolie en mer Noire, à savoir : Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize et Batum. En ce qui nous concerne, nous avons pu trouver des informations sur les passagers qui voyageaient vers les différents ports de cette ligne notamment à partir du port d'İnebolu.

Dans ce cadre, pour les années 1867 et 1868 réunies, nous avons compté au total 3 701 passagers qui embarquèrent à bord des paquebots de *Fevâid-i Osmâniye* à partir du port d'İnebolu en mer Noire. 61 % de ces passagers avaient pour destination le port d'Istanbul. Seulement 13 % de ces passagers avaient pour destination un autre port de la mer Noire. Cependant, nous ne connaissons pas la destination des 26 % restant des passagers enregistrés. La place prépondérante du port d'Istanbul parmi les destinations des passagers d'İnebolu paraît évidente. La capitale ottomane étant le centre politique et économique de l'empire, il est normal qu'elle draine de nombreuses personnes.

En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles, nous avons pris les listes de l'année 1867 comme échantillon, car les renseignements sur les passagers y apparaissaient de façon plus lisible. Dès lors, parmi un total de 1 312 voyageurs voyageant à bord des

⁵⁴⁴ D.M.K.A., Tersâne, *Fevâid-i Osmâniye Defterleri*, 717, defter n°. 396, R.1283-1285: pour voir deux exemplaires de listes de passagers issues de l'année 1868, voir *infra* annexe IV, document n°. 14.

paquebots de la compagnie à partir du port d'Inebolu vers les divers ports de la ligne de la mer Noire en 1867, d'emblée, on constate que 53 % des passagers étaient des fonctionnaires ottomans. Il s'agissait plus précisément de gouverneurs, commissaires, agents des postes, directeurs des ports, directeurs des télégraphies, personnels de la Trésorerie et de la douane, militaires ainsi que des passagers portant des titres de « *Bey* », « *Hacı* » ou « *Ağa* ».

Les 47 % restant, étaient soit enregistrés en tant que « *refik* », terme qui désigne un compagnon ou bien renvoyait à des catégories diverses. Cette catégorie « passagers divers » était composée de femmes ou d'enfants voyageant seuls, de personnes démunies (*fukarân*), d'agents de compagnies de navigation à vapeur, d'artisans, d'émigrés et d'un certain nombre de Grecs ou d'Arméniens.

Parmi ces catégories, en particulier les émigrés ou les populations démunies étaient également nombreux à voyager à bord des paquebots des Messageries françaises. Ces mobilités, qui étaient contrôlées de près par les autorités locales dans les ports ottomans, étaient révélatrices des problèmes économiques importants au sein de l'Empire à l'époque des Tanzimat.

4. Les Messageries françaises : vectrices de l'émigration et de l'exode rural dans l'Empire ottoman

L'immigration et l'exode rural constituaient des problèmes majeurs de l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat. En particulier, les mouvements des populations musulmanes fuyant la Russie mettaient à mal le gouvernement ottoman qui éprouvait des difficultés constantes dans la gestion de ces mouvements.

4.1 L'afflux de populations musulmanes de Russie vers l'Empire ottoman

Durant l'ère des Tanzimat, trois vagues d'émigration mirent en difficulté le gouvernement d'Istanbul. Celles-ci se concentraient entre 1856-1857, 1860-1862, 1864-1865. Tous ces déplacements étaient la conséquence des politiques de déportation que la Russie menait à l'égard des populations techerkesses, tchéchènes, nogaises et daghestanaises depuis la guerre de Crimée.

Istanbul avait été envahie par ces populations en hiver 1860, durant lequel environ 25 000 réfugiés furent logés de façon précaire dans la ville, puis entre le mois d'août et fin décembre de la même année, les convois amenèrent dans la capitale ottomane 30 000 émigrés

en plus⁵⁴⁵. Certains avaient été en proie au typhus au moment de leur transport à bord des navires. D'autres étaient touchés par d'autres maladies comme la dysenterie et les fièvres palustres.

Les émigrés partis de Russie arrivaient dans l'Empire ottoman le plus souvent par la voie maritime. En outre, il y en avait ceux qui arrivaient aussi par la voie terrestre à travers Batum et Kars. Pour ceux qui arrivaient dans les ports, ils étaient transférés en voitures spéciales vers les différentes provinces de l'Empire, ou encore ils étaient envoyés vers d'autres ports de l'Empire ottoman désignés par le gouvernement ottoman⁵⁴⁶.

L'hébergement de ces populations dans l'Empire était une tâche encore plus compliquée que leur transport. Lorsque le nombre des réfugiés à Constantinople atteignit son maximum en 1860, le gouvernement décida de transférer une majeure partie d'entre eux vers le littoral du Danube (Tuna), à Rumeli (Edirne, Selânik) ; l'Anatolie (Hudâvendigâr, Aydın, Ankara, Kastamonu, Konya, Sivas, Erzurum, Trabzon, Adana) ; Cezâyir-i Bahr-i Sefîd (les îles) ou vers la Syrie. Les conditions difficiles de ces transferts provoquaient des soulèvements chez certains émigrés qui ne voulaient pas quitter la capitale ottomane. C'est ainsi que la Porte ottomane était confrontée à difficultés constantes dans la gestion des flux d'émigration vers son territoire.

Les émigrés arrivaient notamment dans les ports de la mer Noire comme ceux de Trabzon, Samsun et Sinop. Cependant, la situation était particulièrement difficile dans le port de Trabzon, où les migrants affluaient sans interruption par centaines à bord de paquebots à vapeur, ou de barques. Ces dernières pouvaient transporter jusqu'à quatre ou cinq cents personnes en une fois. En raison de la dureté des conditions des traversées, certains succombaient lors du voyage⁵⁴⁷.

C'est dans ce contexte que, le 13 décembre 1864, le paquebot *Tançrède* des Messageries françaises avait quitté le port de Trabzon avec 115 passagers circassiens à bord. Par précaution sanitaire, on leur avait défendu l'entrée dans le navire en bloquant le pont. Ces émigrés avaient ainsi été tenus loin des passagers et des marchandises, ce qui n'avait pas empêché l'éclatement d'une épidémie du typhus à bord⁵⁴⁸. Afin de gérer les crises sanitaires et humanitaires lors de ces déplacements, la Porte Ottomane avait constitué une Commission de l'émigration circassienne. Cette commission travaillait avec le Conseil supérieur de santé à

⁵⁴⁵ « L'Émigration circassienne en Turquie », extrait de la *Gazette Médicale d'Orient*, du juillet 1864, Constantinople, Imprimerie du Levant Herald, 1864, p. 5.

⁵⁴⁶ A.O., A.MKT.UM., 453/29, 19 Receb 1277 (31 janvier 1861), cité dans Uğur ÜNAL (dir.), *Osmanlı Belgelerinde Kafkas Göçleri I*, İstanbul, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2012, pp. 52-54.

⁵⁴⁷ « L'Émigration circassienne en Turquie », *op. cit.* p. 6.

⁵⁴⁸ *Ibid.*, p.8.

Istanbul pour faire cesser la propagation des maladies comme la variole et le typhus, qui avaient fait beaucoup de victimes parmi les émigrés.

Un an plus tard, les ports de l'Empire ottoman furent touchés par une grande épidémie de choléra. Cependant, le service sanitaire de l'Empire ottoman était dans l'impasse financière face à des progrès envahissants de choléra et devant les exigences de l'Europe. C'est ainsi qu'une commission fut instituée sur les instances du gouvernement pour créer de nouveaux revenus afin d'alimenter le budget sanitaire⁵⁴⁹.

Au-delà de l'émigration des populations musulmanes de la Russie vers l'Empire, le gouvernement ottoman rencontrait également des difficultés dans la gestion des mouvements de ses propres populations qui migraient depuis les régions pauvres reculées à l'intérieur des terres vers les grandes villes portuaires. La navigation à vapeur en particulier avait accéléré ces mouvements. C'est ainsi que la Porte ottomane avertissait régulièrement les Messageries françaises pour éviter le transport de ces populations problématiques.

4.2 Les mouvements de populations démunies des provinces ottomanes vers les grandes villes portuaires de l'Empire

L'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat était devenu un vaste territoire marqué par le mouvement des populations qui fuyaient la pauvreté, la disette, l'instabilité politique ou encore la guerre. Ce problème n'était pas seulement propre au XIX^e siècle. Durant les époques précédentes, les différents gouvernements ottomans avaient cherché à limiter le déplacement des populations des provinces ottomanes vers Istanbul. À l'époque des Tanzimat, l'État ottoman continua à adopter des mesures pour interdire la circulation des personnes sur son territoire. Il s'agissait d'une pratique administrative qui était connue sous le nom de *Men-i Murûr* et qui avait pour objectif d'empêcher les déplacements de personnes qui constituaient une menace pour la sécurité intérieure. Le sultan Mahmud II avait adopté des politiques en ce sens afin d'éviter le retour des janissaires envoyés dans les provinces après la suppression de leur corps en 1826⁵⁵⁰.

Les personnes désirant voyager à l'intérieur de l'Empire devaient se munir de permis de circulation (*Murûr Tezkîresi*), qui étaient délivrés par des autorités locales. Cependant, en raison des abus dans la délivrance et dans l'usage, en 1841, la Porte ottomane adopta un

⁵⁴⁹ A.M.A.E., Nantes, Sanitaire, 166PO/E/465, L'Administration sanitaire de l'Empire ottoman, *La question du Conseil de Santé, ses résultats-ses lacunes, séance du 17 mars 1874*.

⁵⁵⁰ Musa ÇADIRCI, «Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men-i Mürur ve Pasaport Nizamnameleri », *Belgeler*, Cilt XV, Sayı 19, Ankara, T.T.K., 1993, pp. 169-183, (p. 170).

règlement sous le nom de « *Men-i Murûr Nizamnâmesi* ». Celui-ci prévoyait dans son article 5 des mesures qui compliquaient l'obtention des permis, par exemple, en exigeant de demandeurs le gage solidaire de deux témoins). Ce même texte prévoyait également des conditions relatives aux voyages vers l'étranger⁵⁵¹.

Notamment avec l'essor de la navigation à vapeur, durant l'ère des Tanzimat, les mouvements depuis les provinces vers les grandes villes portuaires de l'Empire ottoman devinrent incontrôlables pour la Porte ottomane. Dès lors, celle-ci émit des avertissements aux Messageries françaises, en demandant à la compagnie de ne plus prendre les « vagabonds » et les gens « sans aveu » notamment dans le cadre de leur ligne entre Trabzon et Istanbul.

En outre, le gouvernement ottoman reprochait à la compagnie française de ne pas contrôler suffisamment les passeports ou des papiers de ses voyageurs. Selon la Porte ottomane, c'est à cause de cette négligence que beaucoup d'individus entraient sur le territoire ottoman à bord des paquebots français sans faire viser leurs passeports par les consulats ottomans, et même sans passeport⁵⁵². En effet, la direction des Messageries françaises imposait à son personnel d'exiger des passagers ottomans, des permis de voyage (*tezkere*) visés par les autorités locales⁵⁵³. Cependant, malgré les avertissements de la Porte ottomane, les paquebots de la compagnie française continuaient à transporter les populations démunies des provinces de l'Empire vers la capitale ottomane ou encore vers les grandes villes portuaires.

En particulier, des habitants pauvres de l'Anatolie de l'Est partaient à pied pour rejoindre les différents ports de la mer noire (Trébizonde, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop, Inebolu). À leur arrivée dans ces ports, ces populations logeaient à crédit dans des *khans*. De là, ils prenaient les paquebots des Messageries françaises pour se rendre à la capitale ottomane, où ils cherchaient du travail comme maçons, terrassiers, portefaix, etc. C'est notamment un employé spécial des paquebots des Messageries françaises, désigné par le nom « polisagi » (*poliçeci*), qui se chargeait d'aider ces passagers à voyager gratuitement et s'occupait même de leur prise en charge dans la capitale ottomane, en se mettant en contact avec les maîtres des khans et des cafés de cette ville. Les passagers en question une fois embauchés devaient rembourser leurs dettes au polisagi avec intérêts⁵⁵⁴.

⁵⁵¹ *Ibid.*, p. 172.

⁵⁵² C.A.D.N., Nantes, Navigation, 456, lettre n°. 5383/115 de la Sublime Porte pour l'Ambassade de France à Constantinople, le 3 octobre 1861.

⁵⁵³ *Ibid.*, lettre n°. 55 de l'Agence principale des Messageries à Constantinople pour le Chargé d'affaires de France dans la même ville, Constantinople, le 7 novembre 1864.

⁵⁵⁴ C.A.D.N., Nantes, Navigation, lettre n°. 11, de l'Agence principale des Messageries maritimes à Constantinople pour le Chargé d'affaires de la France à Constantinople, Constantinople le 5 mai 1871.

Tous ces mouvements étaient, avant tout, révélateurs de disparités économiques entre les différentes régions de l'Empire. Notamment en raison de l'absence d'infrastructures de transports terrestres, les habitants des régions inaccessibles à l'intérieur des terres d'Anatolie ne pouvaient bénéficier des développements économiques qui se concentraient autour des grands ports de l'Empire ottoman. Le manque de transports terrestres conditionnait également l'instabilité politique dans ces régions. Dès lors, le gouvernement ottoman allait chercher à développer des routes et des chemins de fer tout au long de l'ère des Tanzimat.

V. Le nécessaire établissement des réseaux de transports terrestres dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat

L'un des plus grands problèmes de l'ère des Tanzimat était l'insuffisance des transports terrestres. Celui-ci entravait le développement économique et la cohésion politique au sein de l'Empire ottoman.

1. Le problème de transports terrestres dans l'Empire ottoman

La pérennité politique et le développement économique de l'Empire dépendaient en grande partie de la mise en place des réseaux de communications entre ses différentes composantes non seulement maritimes, mais aussi territoriales. Or, pendant que les grands ports ottomans, comme ceux d'Istanbul, de Selânik, d'İzmir et de Trabzon, se banalisaient dans le cadre des grands réseaux transnationaux de navigation à vapeur, certaines positions terrestres de l'Empire, loin de ces ports, étaient dépourvues de la moindre infrastructure de transport.

Dans la mesure où, les denrées alimentaires, comme des céréales étaient souvent encombrantes et lourdes, en l'absence de chemins de fer, il était difficile de les acheminer par la voie terrestre, notamment lorsqu'il s'agissait de grandes distances et d'une topographie difficile. Dès lors, celles-ci circulaient dans l'Empire ottoman, principalement par la voie maritime, au moyen de voiliers et de paquebots à vapeur.

Cependant, leur transport depuis les ports vers l'intérieur des terres s'avérait extrêmement compliqué en raison de l'absence d'infrastructures de transports terrestres, notamment dans les régions montagneuses, comme en Anatolie orientale. C'est la raison pour laquelle les céréales arrivant dans les ports étaient directement vendues sur place. Dès lors, les habitants des régions inaccessibles à l'intérieur des terres, qui dépendaient de cet aliment de base, devaient se déplacer vers les grands ports, pour s'en procurer. Or ces déplacements étaient eux aussi entravés par le manque d'infrastructures routières ou ferroviaires.

Par exemple, les navires transportant des céréales depuis Odessa étaient d'une importance majeure pour l'alimentation des habitants de l'intérieur des terres de l'Anatolie, durant les périodes de mauvaise récolte, voire de disette. Cependant, en raison de l'absence

des routes et du rail, les habitants de ces régions ne pouvaient se déplacer vers les grands ports durant les rudes saisons⁵⁵⁵. En outre, les plus grands dépôts des produits de manufacture se trouvaient dans les grandes villes portuaires. Par exemple, des marchands ou des paysans d'Edirne devaient se rendre à Istanbul pour se procurer des produits manufacturés⁵⁵⁶.

L'absence de transports terrestres était ainsi à l'origine de l'instabilité politique ou économique dans certaines provinces de l'Empire ottoman.

Comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, l'inégale répartition de richesses entre les différentes régions de l'Empire se reflétait notamment dans les mouvements des populations tout au long de l'ère des Tanzimat. Ces mouvements étaient en effet, révélateurs des paralysies éprouvées par le gouvernement ottoman dans la gestion de ses propres « effets spatiaux ».

Par exemple, à Ankara et dans ces environs 80 % des terres agricoles étaient inexploitées en raison de l'insuffisance de transports dans la région⁵⁵⁷. Par ailleurs, pendant la période de la disette en Anatolie en 1875, en raison du même problème, les populations de Konya ou d'autres villes d'Anatolie n'avaient pu recevoir les aides alimentaires nécessaires à leur survie, et elles avaient dû émigrer vers d'autres régions de l'Empire⁵⁵⁸.

C'est ainsi que le développement économique et politique dans les provinces ottomanes dépendait de la mise en place des réseaux effectifs transports terrestres. À cet effet, la Porte ottomane affirma clairement son intention de faire des efforts constants pour doter l'Empire de nouvelles infrastructures de transports dans sa réglementation du 18 cemaziyelevvel 1286 (26 août 1869). Avec cette réglementation, le Ministère des Travaux publics de la Sublime Porte procéda à une organisation administrative des travaux publics sur le territoire ottoman. En ce qui concerne la construction de routes, celui-ci nomma un directeur routier (*tarîk emîni*) et un ingénieur en chef pour chaque département (*vilâyet*)⁵⁵⁹. Le même ministère prévoyait, en outre, d'autres mesures, notamment pour la construction, la protection et la réparation des routes, telles que la nomination d'ingénieurs pour l'étude du terrain, la cartographie et surtout la surveillance des travaux.

De surcroît, le gouvernement ottoman allait prendre des mesures pour attirer l'investissement étranger notamment dans le domaine des transports ferroviaires. Afin de

⁵⁵⁵ J.C., jeudi, 24 juillet 1851, 6^e année, n^o. 317, p. 3.

⁵⁵⁶ J.C., lundi 4 août 1851, 6^e année, n^o. 319, pp. 3-4.

⁵⁵⁷ Tefîk GÜRAN, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, p. 84.

⁵⁵⁸ Mehmet Yavuz ERLER, *Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kitlik Olayları (1800-1880)*, İstanbul, Libra Kitap, 2008, pp. 231-238.

⁵⁵⁹ « Nizâmât-ı İdâre-i Nâfia, (La réglementation de l'Administration des Travaux Publics) fi 18 Cemaziyelevvel sene 1286 », article 10 dans *Düstür, 1873, op. cit.*, p. 302.

faciliter l'établissement des étrangers sur le territoire ottoman, dès l'année 1868, celui-ci alla jusqu'à reconnaître aux étrangers le droit d'acquérir des biens immobiliers dans l'Empire ottoman, à l'exception de Hedjaz (Hicaz). Il allait surtout se servir d'industriels et d'ingénieurs européens pour faire construire de lignes ferroviaires et routières sur les points stratégiques de l'Empire ottoman.

2. Le développement des routes impériales

Dès le début des années 1850, afin de remédier aux problèmes de connexion entre les grands ports de l'Empire ottoman et leurs arrière-pays, le gouvernement ottoman seconda ses efforts dans le domaine des transports terrestres. En 1851, la construction d'une route entre Bursa et le port de Gemlik, était déjà entamée et ses travaux avançaient à grands pas⁵⁶⁰. Cette route était cruciale pour les populations de l'intérieur des terres qui venaient dans le port de Gemlik pour s'approvisionner en céréales ou en produits manufacturés. De même, la survie de l'industrie de la soie de Bursa dépendait des échanges avec ce port. Les 6 500 mètres de la route en question furent achevés sur lesquels le Ministère des Travaux publics fit construire 6 aqueducs, trois ponts et 60 mètres de mur de soutènement⁵⁶¹.

Cependant, pour voir de progrès dans le domaine routier il fallut attendre les années 1860. En 1865, le gouvernement ottoman annonça l'achèvement d'une route entre le port de Trabzon et Bayburt. Cette route était vitale pour le transit du commerce persan. Cette construction avait pour but ultime de relier le port de Trabzon à Erzurum. Pour concurrencer cette voie, le gouvernement russe construisait une ligne de chemin de fer entre les côtes de la mer Noire et la mer Caspienne⁵⁶².

Par ailleurs, en juillet 1868, les travaux d'une route entre Alep et Birecik étaient déjà en cours. Cependant, en six mois, le Ministère des Travaux publics n'avait pu construire seulement 6 km. Or, la totalité de la route s'étendait à une distance de 235 km et les travaux de cette route allaient ainsi durer encore pour 20 ans⁵⁶³.

Par ailleurs, certaines villes situées à l'intérieur de terres ottomanes, comme Konya, souffraient du manque de communication avec les villes portuaires de proximité. Konya échangeait davantage avec le port de Silifke dans la partie orientale de la Méditerranée. Or les

⁵⁶⁰ J.C., jeudi 19 février 1852, 7^e année, n^o. 558, p. 1.

⁵⁶¹ *Ibidem*.

⁵⁶² A.O., BEO.AYN.d., Ticâret ve Nâfia, 1283-1287, n^o. 595-994, *Nâfia nezâret-i celilesine, Muharrem 1283* (juin 1866), p. 1.

⁵⁶³ Charles ISSAWI, *The Fertile Crescent, 1800-1914*, New York, Oxford University Press, 1988, p. 231.

communications entre ces deux positions étaient coupées notamment pendant les saisons pluvieuses ou encore durant l'hiver, où les routes devenaient inutilisables en raison des rivières ou de la boue. C'est pour ces motifs qu'en 1869 le gouverneur de Konya sollicitait la Porte ottomane par une requête, pour demander le prolongement de la route de Konya jusqu'au port de Silifke⁵⁶⁴.

En ce qui concerne les transports ferroviaires, comme nous l'avons expliqué dans le cadre de notre deuxième partie, les premières lignes dans l'Empire ottoman furent construites en Égypte et dans la Turquie d'Europe dès l'année 1856. Cependant, de véritables avancées dans le domaine du rail allaient être observées à partir du milieu des années 1860.

3. Les progrès dans le domaine ferroviaire

Les chemins de fer dans l'Empire ottoman naquirent comme conséquence de la volonté de la Porte ottomane dont l'autorité politique était menacée par les révoltes constantes dans ses provinces, ainsi que des intérêts politiques et économiques des puissances européennes dans cet empire⁵⁶⁵.

3.1 La ligne d'Alexandrie-Suez et les chemins de fer de l'Euphrate (1845-1870)

Jusqu'au ralliement du port d'Alexandrie au port de Suez par le rail en 1857, les correspondances, les marchandises, les voyageurs entre la Méditerranée et la mer Rouge, étaient transportés jusqu'à leur port d'exportation, soit par de caravanes à dos de chameaux, soit à bord de barques qui parcouraient le Nil. Dans les deux cas, la traversée était lente et pénible. En particulier pendant l'époque de la moisson, en raison de l'étiage, la navigation sur le Nil devenait encore plus difficile. Afin d'accomplir le voyage de la Haute-Égypte à Alexandrie pendant cette saison, les barques locales naviguaient de deux à trois mois. Les marchandises étaient souvent endommagées lors du transit et les négociants devaient réparer les dégâts à leurs frais. L'établissement des remorqueurs était destiné ainsi à remédier à ces problèmes⁵⁶⁶.

⁵⁶⁴ C.H., 23 Rebiülahir 1285 (13 août 1868), n°. 975, p. 1.

⁵⁶⁵ Pour la carte de l'évolution des lignes de chemin de fer dans l'Empire ottoman entre 1856 et 1875 : voir *infra* annexe II, carte n°. 3.

⁵⁶⁶ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Alexandrie, 1856-1859, Tome 35, *lettre n°. 4, de l'Agence et du Consulat général de France en Égypte pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Le Caire, le 27 juin 1856.*

Dès l'année 1843, les Anglais avaient mené des négociations avec le vice-roi d'Égypte Mehmed Ali (r. 1804-1849) en vue d'établir un service de paquebot à vapeur sur le Nil. Cependant, celui-ci ne voulant pas laisser empiéter sur son monopole dans ce secteur, refusa d'admettre dans le Nil, un paquebot que la compagnie anglaise Peninsular & Oriental avait fait venir, pour le transport de ses passagers⁵⁶⁷.

En outre, en 1845, les Anglais soumièrent au vice-roi d'Égypte un projet de chemin de fer entre Caire et Suez⁵⁶⁸. Mais dans un premier temps, le gouvernement égyptien préféra faire construire dans ce secteur une route et confia cette mission à des ingénieurs français. Cependant, la route en question ne put être achevée que jusqu'à la moitié du parcours et les travaux furent abandonnés lorsque le vice-roi égyptien opta finalement pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Alexandrie et Caire⁵⁶⁹.

Pour cela, le gouvernement égyptien sollicita l'autorisation du gouvernement ottoman⁵⁷⁰. C'est par un firman impérial de 1851 que Abbas Pacha, le gouverneur général d'Égypte fut autorisé par le sultan Abdülmecid à commencer les travaux de la ligne en question⁵⁷¹. La ligne entre Alexandrie et Caire fut accomplie en 1856 et son extension vers Suez en 1857.

Ces lignes révolutionnèrent le transit entre la haute et la basse Égypte et par conséquent entre la Méditerranée et la mer Rouge. Avec l'achèvement des chemins de fer dans la région, le trajet entre Caire et Suez fut réduit à 7 heures seulement et le prix des transports baissa. C'est ainsi que, désormais, la durée du voyage par chemin de fer depuis Alexandrie jusqu'à Caire était 5 heures et du Caire à Suez en 4 heures pour un prix de 175 francs⁵⁷².

Les chemins de fer mirent surtout fin au monopole du gouvernement égyptien sur le transit d'Égypte. Cependant, ce dernier maintint son service régulier de barques le Nil. À la même époque, d'autres lignes ferroviaires allaient être construites notamment dans la partie européenne de l'Empire ottoman.

Au début des années 1860, l'Angleterre était à la tête du commerce des Indes, de l'Australie et de l'Extrême-Orient. C'est la raison pour laquelle les Anglais étaient à la recherche des voies les plus courtes et des moyens les plus rapides et moins coûteux pour

⁵⁶⁷ J.C., mardi 26 novembre 1844, 2^e année, n^o. 136, p. 1.

⁵⁶⁸ J.C., jeudi 6 février 1845, 3^e année n^o. 150, p. 1.

⁵⁶⁹ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, tome 26, 1849-1865, *lettre n^o. 15, du Vice-consulat de France à Suez pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 29 août 1862.*

⁵⁷⁰ A.M.A.E., Courneuve, Correspondance politique, Turquie, CP/674, *lettre du 23 Octobre 1851.*

⁵⁷¹ J.C., mardi, 4 novembre 1851, 6^e année, n^o. 337, p. 2

⁵⁷² *Courrier des chemins de fer ou guide alphabétique des chemins de fer, bateaux à vapeur diligences, télégraphes électriques et hôtel*, Paris, 21 juillet 1860, n^o. 386.

communiquer avec ces contrées, qui constituaient les principales ressources de richesse de son économie.

Notamment, en 1860, il fut question de la construction d'une grande artère de chemin de fer dans la vallée de l'Euphrate allant de la Méditerranée au golfe Persique. Outre son rôle de pont entre la Méditerranée et le continent asiatique, cette ligne de chemin de fer devait stimuler le commerce local dans la province de Bagdad en ouvrant cette région vers l'Europe et vers l'Asie méridionale. Cette entreprise devait également favoriser la construction d'autres infrastructures dans la région comme des canaux⁵⁷³.

Même après l'ouverture du canal de Suez, les Anglais allaient continuer à améliorer les voies de transit entre la Méditerranée et le golfe Persique. Dans cette perspective, ils allaient établir une compagnie à Londres en 1870, pour la construction d'une route entre Alexandrie et Bassora⁵⁷⁴. Si les Anglais préféraient cette voie, c'est parce qu'elle était géographiquement plus proche de Bombay. De même, les navires anglais utilisant cette voie évitaient les péages du canal de Suez, qui était plutôt destiné à l'usage des navires de la marine marchande.

3.2 Les premiers chemins de fer de la Turquie d'Europe (1856-1866)

La compagnie anglaise des Chemins de fer ottomans du Danube et de la mer Noire entama dès l'année 1857 les travaux d'une autre ligne d'une longueur de 66 kilomètres entre Constanta (Köstence) et Cernavodă (Boğazköy). Celle-ci était notamment destinée à l'acheminement des céréales depuis les divers points des Principautés vers le port de Constanta. Elle fut achevée et ouverte à la circulation en octobre 1860. Grâce à cette ligne, le port de Constanta qui était une artère commerciale importante des Principautés danubiennes attira, pendant un moment, les marchandises du port de Varna.

Néanmoins, celle-ci ne suffisait guère à répondre aux besoins du commerce européen dans la partie occidentale de la mer Noire, qui prenait des dimensions de plus en plus importantes. En outre, la rade de Constanta était réputée comme étant l'une des rades les plus inhospitalières de la mer Noire, plusieurs bâtiments y faisaient naufrage, ce qui fit naître la

⁵⁷³ Jules FALKOWSKI, *Le Chemin de fer de la vallée de l'Euphrate et l'avenir de la Turquie*, « *Quelques observations sur le projet du chemin de fer de la vallée de l'Euphrate au point de vue de son importance politique*, À son excellence M. Le Vicomte Palmerston K.G.C.C.B., Nantes, Imprimerie Charpentier, rue de la Rose, 1860, p. 13.

⁵⁷⁴ C.H., 9 Muharrem 1287 (11 avril 1870), numara 1374, p. 1.

nécessité de construire une ligne de chemin de fer entre Varna et Roustchouk (en turc « Rusçuk », nom actuel « Ruse »)⁵⁷⁵.

En effet, le port de Varna avait une importance majeure pour le commerce européen. On y importait de la laine du nord de la France. De même, ce grand port était un débouché maritime important pour les voyageurs et les marchandises arrivant depuis l'Europe centrale. De même, il était lié au port d'Istanbul moyen des lignes régulières de navigation à vapeur.

La construction d'une ligne de 224 km entre Varna et Roustchouk, fut concédée à la compagnie anglaise « Roustchouk and Varna Rail Company », le 12 février 1859. La ligne en question était d'une longueur de 224 km et allait être accomplie et ouverte à la circulation en novembre 1866. Dès son accomplissement, le gouvernement autrichien l'utilisa notamment pour le transport de ses correspondances entre Vienne et Constantinople⁵⁷⁶.

Enfin un autre projet ferroviaire important vers la fin des années 50 était celui des chemins de fer de Constantinople. Ce projet consistait dans un premier temps à établir des lignes pour les transports urbains de la ville de la capitale ottomane⁵⁷⁷. Il fut soumis au sultan Abdülmeçid par un ingénieur en chef de Ponts et Chaussées. Celui-ci affirmait dans son rapport intitulé « *Note sur le chemin de fer à construire à Constantinople* » que son entreprise avait un intérêt considérable pour le gouvernement ottoman, le commerce local et les habitants dans la capitale ottomane⁵⁷⁸. Il était également question de l'extension de cette ligne jusqu'à Edirne. Cependant, la demande de cette extension ne put être soumise au grand vizir Kamil Pacha que le 31 mars 1863⁵⁷⁹, et il fallut attendre 1869 pour parvenir à un accord.

Par ailleurs, en 1866, deux lignes importantes : l'une entre Smyrne (İzmir) et Aydın et l'autre entre Smyrne (İzmir) et Kasaba (nom actuel, Turgutlu), allaient être construites par les Anglais.

3.3 Les chemins de fer d'Izmir (1866)

L'Angleterre exportait vers le port d'Izmir des denrées coloniales de toutes sortes ; ses manufactures, coton, soieries, verreries communes, quincailleries, coutelleries, charbons, etc. Il en était de même pour la France et l'Autriche, qui y exportaient les objets divers de leurs

⁵⁷⁵ Constantinople, Ambassade, Série D, Sous-Série Varna, 166PO/D102/3, *Rapport sur le Commerce et la navigation de Varna pendant l'année 1860, adressé à l'Ambassade de France à Constantinople, par le Consulat général de France à Varna, Varna, le 22 avril 1861.*

⁵⁷⁶ C.H., 20 Receb 1284 (17 novembre 1867), numara 781.

⁵⁷⁷ C.A.D.N., Nantes, Chemins de fer, 166PO/E/408, *Note sur le chemin de fer à construire à Constantinople, avril 1858.*

⁵⁷⁸ *Ibidem.*

⁵⁷⁹ *Ibidem.*

industries ainsi que des denrées coloniales. Quant à l'Amérique, ses navires venaient à Izmir pour charger des fruits et en échange apportaient des sucres raffinés, des toiles de coton (dites toiles d'Amérique) et des meubles. Les principaux articles qui fournissaient l'exportation de Smyrne étaient : les fruits, les graines, les garances, les cotons, les laines, les tapis ainsi que l'opium.

Avant l'aboutissement des chemins de fer entre Izmir et son arrière-pays en 1866, le transport des marchandises entre ces deux positions, se faisait au moyen d'animaux (chameaux, mules, bœufs ou des buffles). Au XIX^e siècle, en moyenne, 20 000 chameaux et 50 000 chevaux étaient réservés aux transports des marchandises entre Izmir et l'intérieur des terres de l'Anatolie. Cependant, le prix de ces transports était élevé. De même, en raison du nombre insuffisant des ponts, lorsqu'il pleuvait les chameaux ou d'autres animaux ne pouvaient continuer leur chemin à travers les lits des rivières. En outre, les transporteurs exigeaient des prix arbitraires selon la longueur du trajet et le type de marchandise, ce qui augmentait les prix du transport. Selon les calculs, les transports au moyen des chameaux coûtaient 7 fois plus cher que les transports ferroviaires, et 24 fois plus chers par rapport aux transports par voie fluviale⁵⁸⁰.

La ligne entre Izmir et Kasaba (Turgutlu) dont la construction fut concédée à une compagnie anglaise en 1863 fut complétée et ouverte à la circulation le 10 janvier 1866. En outre, la ligne entre Izmir et Aydın, dont la construction avait également été confiée à des capitalistes anglais par un firman du 28 septembre 1856, entra en service le 1^{er} juillet 1866. Grâce à l'accomplissement de ces lignes en 1866, le port de Smyrne fut connecté à l'intérieur des terres ottomanes au moyen du rail, ce qui facilita l'acheminement des marchandises et des voyageurs entre ces deux positions.

La ligne de İzmir-Aydın était destinée au transport et échanges des touristes, des commerçants et des habitants locaux. Outre les passagers, les trains transportaient régulièrement des produits d'agriculture, du charbon, et des marchandises diverses. Cette ligne allait accélérer la formation de nouvelles banlieues telles que Buca, Bornova, Kokluca ou encore Hacilar. Elle allait également stimuler les échanges et mobilités locaux entre Izmir et ses villages environnants tels que Bayındır, Tire, Ödemiş, Scalanova (Kuşadası) et Aydın.

⁵⁸⁰ Tefik GÜRAN, *op. cit.*, p. 79.

Grâce à cette ligne les denrées coloniales étaient transportées jusqu'aux marchés d'Aydın et de là distribuées vers les autres villages de l'Anatolie⁵⁸¹.

Parmi les villages environnants d'Izmir, situés dans la vallée traversée par la ligne de chemin de fer, Tire avait une population de 30 000 habitants, Bayındır et ses banlieues 16 000 ; Ödemiş et ses banlieues 18 000, etc. À côté de leur production agricole, ces villages avaient des moulins à farine et à l'huile. L'agglomération d'Ödemiş était connue pour sa production de cocons de soie et des vers à soie, graines, blé, orge, sésame, haricots, tabac, l'huile, figes, raisins, vin, galles, melons, fruits, etc. Avant l'accomplissement de la ligne entre Smyrne et Aydın, ces produits étaient transportés depuis Ödemiş vers le port de Scalanova (Kuşadası) et de là transportés vers le port de Smyrne (İzmir) par des voiliers⁵⁸².

Le train de la ligne de İzmir-Kasaba (Turgutlu), transportait notamment des marchandises, des bestiaux et des voyageurs entre İzmir, Bornova, Cordelio (en turc, Karşıyaka), Tchigily (Çiğli), Bucak, Emir-Aalem (Emiralem), Ménémen (Menemen), Ghiaour Keui (Gavurköy), Horoz Keui (Horozköy), Maganésie (Mağnisa) et Chobanissa (Çobanisa) et Kasaba (Turgutlu)⁵⁸³. C'est ainsi grâce à cette ligne, le port de Smyrne communiquait régulièrement avec son arrière-pays ainsi que ses villages environnants.

En parallèle à ces progrès, de nouveaux quais allaient être construits par la Société de quais de Smyrne en 1868⁵⁸⁴. Ces quais avaient pour objectif de pour favoriser l'embarquement et le débarquement des marchandises qui étaient de plus en plus nombreuses dans le port d'Izmir.

L'exemple des chemins de fer de Izmir-Kasaba et de Izmir-Aydın allait encourager le développement d'autres entreprises ferroviaires dans l'Empire ottoman. La compagnie de Tramway de Constantinople (*Dersaadet Tramvay Şirketi*) allait mettre en place un service des tramways à cheval 1868 dans la capitale ottomane. Le même système des tramways était établi pour la première fois à New York, par un Français nommé Loubat⁵⁸⁵.

Par ailleurs, en 1868, il était question de l'établissement d'une ligne de chemin de fer entre Üsküdar sur la rive asiatique du Bosphore et Bassora⁵⁸⁶. La ligne projetée devait partir

⁵⁸¹ Hyde CLARKE, *The Imperial Ottoman Smyrna and Aidin Railway, Its position and Prospects*, Constantinople, Koehler Brothers, et Smyrna Castellan, 1861, Reprinted from the *Levant Quarterly Review*, pp. 12-14.

⁵⁸² *Ibidem*.

⁵⁸³ A.O., T.DMI., 794/17, 1 Zilhicce 1283, *Chemin de fer de Smyrne à Kasaba, Tableau n°. II, Trafic et Recettes des Voyageurs pour 6 mois finissant le 31 décembre, feuille n°. 2*.

⁵⁸⁴ A.O., T.TTEK, 490/54, *Procès-verbal des délibérations du Corps Consulaire de la Ville de Smyrne relative à la Construction de Quais de Smyrne, le 20 janvier 1868*.

⁵⁸⁵ *Ibid.*, p.41.

⁵⁸⁶ C.H., 5 Şaban 1284 (2 décembre 1867), numara 794, p. 1.

d'Üsküdar et suivre les villes de Kütahya, Karahisar, Eskişehir, Kayseri, Alep (avec embranchement à Iskenderun)⁵⁸⁷. À travers cette entreprise, les Anglais espéraient mettre Londres en communication avec Bassora, mais pour cela il fallait avant tout connecter Istanbul aux réseaux ferroviaires de l'Europe continentale à travers, notamment, la Turquie d'Europe.

3.4 L'essor ferroviaire dans la Turquie d'Europe (1869-1875)

En 1869, on parlait dans la presse française de la possibilité de voyager à des prix modestes entre Paris et Istanbul par les réseaux ferroviaires européens qui passaient par Munich, Vienne, les escales du bas Danube. Par cette voie, les voyageurs pouvaient arriver soit à Odessa soit à Varna où ils pouvaient prendre les paquebots pour Istanbul. D'ailleurs, en l'occurrence, le prix des passages avait été considérablement abaissé depuis l'ouverture du chemin de fer de Rusçuk à Varna. Cet itinéraire offrait au voyageur l'avantage d'une courte traversée par mer, soit 15 heures seulement. Le trajet total s'effectuait en moins de cinq jours⁵⁸⁸. Cependant, à l'époque, il n'existait toujours pas de lignes de chemins de fer directs entre l'Europe et la capitale ottomane.

Pour la construction des lignes de chemin de fer dans la Turquie d'Europe, le gouvernement ottoman avait déjà contracté avec MM. V. et L. van Elst frères et Cie entrepreneurs le 31 mai 1868. Cependant, ces derniers n'avaient pu exécuter les premiers travaux au temps prévu. La déchéance de leur projet était déclarée le 12 avril 1869. C'est ainsi que le gouvernement ottoman finit par concéder la construction d'un réseau de chemins de fer de la Turquie, de 2000 km au Baron de Hirsch⁵⁸⁹.

La convention de concession fut signée le 17 avril 1869 entre Davud Pacha, ministre des Travaux publics du gouvernement ottoman et M. Le Baron de Hirsch, banquier à Bruxelles, au nom de la Compagnie des Chemins de fer de la Turquie d'Europe. Il était question de la construction « d'une ligne dirigée de Constantinople sur un point de la frontière de la Save en traversant Bosnie, et en desservant, soit directement, soit par embranchement, Andrinople, Philippopoli (Filibe), Enos (İnöz), Bourgas (Burgaz) et Salonique (Selânik) ».

Grâce aux chemins de fer de la Turquie d'Europe, un grand réseau ferroviaire touchant à la frontière autrichienne devait être connecté à Istanbul. Les lignes projetées étaient les

⁵⁸⁷ C.H., 29 Şaban 1284 (26 décembre 1867), numara 808, p. 1.

⁵⁸⁸ *La France musicale*, (A32, N1)-(A32, N52), Paris, Escudier Léon (1821-1881) (éd.), 1868, BNF département musique, pp. 295-296.

⁵⁸⁹ A. DU VELAY, *op. cit.*, p. 250.

suivantes : la ligne de Constantinople à Andrinople ; la ligne de Dédéağaç (Dedeağaç) à Andrinople (Edirne) ; la ligne d'Andrinople à Sarambey ; la ligne de Salonique (Selânik) à Mitrowica (Mitroviçe), par Üsküb ; la ligne de Banjaluka (Banyaluka) à la frontière autrichienne ; la ligne partant de Sarambey en se raccordant avec la ligne de Mitrowica.

La compagnie concessionnaire prévoyait aussi le raccordement de la ligne d'Andrinople, à la ligne de Rusçuk-Varna en passant par Harmanlı et Yanbolu. Dans le cadre de ce projet, il avait été résolu par la Compagnie des Chemins de fer de la Turquie d'Europe que les cinq premières lignes devaient être construites par la Société impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe et la sixième devant être construite par le gouvernement ottoman. Quant à la gare de Constantinople, elle devait également être construite par la société impériale sur le bord de la Corne d'or (Haliç)⁵⁹⁰. Cependant, en raison de la guerre franco-allemande (1870-1871) les travaux furent interrompus jusqu'en 1871.

Dès la sortie de la guerre, les chemins de fer de la Turquie d'Europe furent relancés. À partir de 1872, le gouvernement ottoman commença à jouer un rôle de plus en plus actif dans les constructions ferroviaires dans l'Empire. En septembre 1872, le Ministère du Commerce et des Travaux publics de la Porte ottomane établit l'Administration impériale des chemins de fer (Demir Yolları İdâresi) et Mirliva Fevzi Pacha fut nommé comme son directeur. En 1872, la Société impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe fut définitivement établie.

Dès juin 1872, la ligne entre Dedeağaç (Alexandroupolis) et Edirne d'une longueur de 149 km et la ligne entre Banyaluka et Novi d'une longueur de 102 km, furent complétées et mises en service. Durant la même période une partie de la ligne entre Edirne et Istanbul ; la ligne entre Edirne et Sarambey d'une longueur de 243 km ainsi que celle entre Selânik et Mitroviçe d'une longueur de 361 km furent construites. Enfin la ligne entre Tirnova (Târnova) et Yambolu était en construction.

La ligne entre Istanbul-Edirne-Sarambey fut accomplie et mise en service le 17 juin 1873. Au mois d'août, la ligne entre Selânik et Mitroviçe fut connectée à la ligne entre Edirne et Sofya⁵⁹¹. En 1873, il existait dans l'Empire ottoman des chemins de fer d'une longueur totale de 2400 km. Les lignes en question et les distances étaient comme le suit : 141 km entre Constantinople (İstanbul) et Andrinople (Edirne) ; 240 km entre Andrinople (Edirne) et Alexandroupolis (Dedeağaç) et Andrinople et Filibe ; 227 km entre Skopje (Üsküb) et Salonique (Selanik) ; 110 km entre Novi et Banja Luka (Banyaluka) ; 225 km entre Varna et

⁵⁹⁰ C.A.D.N., Nantes, 166PO/E, 408, Chemins de fer, *Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 20 septembre 1872, rapport du Conseil d'Administration.*

⁵⁹¹ Vahdettin ENGIN, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren yayıncılık, 1993, pp. 117-120.

Ruşuk ; 63 km ; 44 km Üsküdar et İzmit ; 231 km entre İzmir, Menemen, Manisa et Kasaba ; 231 km entre İzmir, Kuşadası, Aydın et Güzelhisar ; 1193 km entre Alexandrie (İskenderiye), Demnehir-Tanta-Bulak (Bulaq), Caire (Kahire), Mansourah, Tanta et Suez (Süveyş)⁵⁹².

Quant à la ligne entre Andrinople (Edirne) et Constantinople (İstanbul), elle fut ouverte au service des voyageurs à partir du 1^{er} mars 1874⁵⁹³. Cette ligne était connectée à Plovdiv (Filibe) en Bulgarie et à Alexandroupolis (Dedeağaç). C'est ainsi qu'en 1874, les lignes suivantes furent construites et ouvertes à la circulation : la ligne de 319 km entre Constantinople (İstanbul) et Andrinople (Edirne) ; la ligne entre Andrinople (Edirne) et Alexandroupolis (Dedeağaç) d'une longueur de 148 km ; et les 243 km de la ligne entre Andrinople (Edirne) et Sofia (Sofya) sur 338 km⁵⁹⁴.

Nous observons ainsi un essor ferroviaire sans précédent dans la Turquie d'Europe dès les débuts des années 1870. Dans ce cadre, la capitale ottomane fut non seulement connectée aux réseaux ferroviaires européens, mais elle allait également être reliée à Pendik et à İzmit ce qui constitua une première expansion vers l'Anatolie.

3.5 L'expansion des réseaux ferroviaires européens vers l'Anatolie

C'est le 4 août 1871 que la Porte ottomane décréta la construction des chemins de fer de l'Anatolie, dont le projet fut préparé par un ingénieur allemand Wilhelm von Pressel. Il s'agissait d'une ligne de 2700 km, qui, au départ de la côte est du Bosphore (Haydarpaşa - Üsküdar) devait desservir İzmit, Eskişehir, Ankara, Sivas, Harput, Diyarbakır, Mossoul (Musul) et Bagdad (Bağdad) avant de parvenir à Bassora dans le golfe Persique. Les travaux devaient être achevés en 10 ans. Cependant, seulement les 1000 km de cette ligne n'allaient pas pouvoir être achevés en 1900⁵⁹⁵.

Comme nous l'avons précisé auparavant, les chemins de fer de l'Anatolie représentaient un grand intérêt pour le gouvernement ottoman dans la mesure où le développement économique et la stabilité politique du pays étaient constamment menacés par l'absence des moyens de transports terrestres dans les provinces éloignées du centre. Cependant, dans le cadre de notre délimitation chronologique, nous ne pouvons observer qu'une petite extension des chemins de fer de l'Europe vers l'Anatolie via la capitale

⁵⁹² *Ibid.*, p.75.

⁵⁹³ *La Turquie*, mardi 19 mai 1874, 8^e année, n^o. 113, p. 4.

⁵⁹⁴ Enver Ziya KARAL, *Osmanlı Tarihi, VII. Cilt, Islahat Fermanı Devri 1861-1876*, Ankara, T.T.K., 1977, p. 270.

⁵⁹⁵ Charles ISSAWI, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London, The University of Chicago Press, pp. 148-149.

ottomane, notamment avec l'achèvement de la ligne entre Haydarpaşa et Pendik (Haydarpaşa-Erenköy-Maltepe-Kartal-Pendik) le 4 octobre 1872 et l'accomplissement de la ligne d'Üsküdar (Scutari) à İzmit en 1873⁵⁹⁶.

Toutes ces lignes firent apparaître dès le début des années 1870 la nécessité de construire un pont à Haydarpaşa sur la rive asiatique du Bosphore pour faciliter l'acheminement des correspondances, des voyageurs et des marchandises entre le port de Galata et la rive asiatique. Les échanges et mobilités entre ces deux côtes allaient se multiplier avec l'ouverture à la circulation des lignes ferroviaires vers Pendik et İzmit. Ces nouvelles lignes allaient amener un grand nombre de passagers à Haydarpaşa. Dès l'année 1872, les compagnies ottomanes de navigation à vapeur opérant à Istanbul comme l'İdâre-i Aziziye et la Şirket-i Hayriye étaient entrées dans une concurrence acharnée pour avoir le privilège de transporter ces passagers⁵⁹⁷.

Par ailleurs, en ce qui concerne les chemins de fer de l'Anatolie, en 1873 Serkiz Bey au nom de la Compagnie ottomane des Travaux publics (Şirket-i Nâfia-yi Osmâniye), se vit concéder la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'une ligne de chemin de fer entre Mersin, Tarsus et Adana ; Bandırma et Balıkesir ; Adana et Kasaba pour une durée de 99 années⁵⁹⁸. Ces lignes devaient permettre le transit du coton et des céréales d'Adana vers le port de Mersin ainsi que vers d'autres régions de l'Empire ottoman.

Cependant, en parallèle à ces progrès, la situation financière se détériorait en Europe. La crise bancaire du mai 1873 allait mettre en danger l'avenir proche des emprunts ottomans⁵⁹⁹. En outre, des événements politiques comme les révoltes en Bosnie et Herzégovine et plus tard les guerres avec la Serbie et le Monténégro allaient conduire les finances ottomanes dans l'impasse. C'est ainsi qu'en octobre 1875, le gouvernement ottoman décida la suspension du remboursement dette ottomane.

Par conséquent, en raison de la faillite financière dans l'Empire ottoman en 1875, les investissements dans le domaine ferroviaire furent entravés notamment par la réticence des capitalistes européens. Pour voir se réinstaurer un climat de confiance dans l'Empire ottoman, il fallait attendre l'établissement d'une commission de dettes (*Düyyûn-ı Umûmiye*), qui était une institution destinée à la gestion des dettes ottomanes en 1881. Une partie importante des

⁵⁹⁶ *La Turquie*, mercredi 8 janvier 1873, 7^e année, n^o. 5, p. 4.

⁵⁹⁷ A.O., ŞD. 2401/4, 27 Ramazan 1289 (28 novembre 1872) : voir *infra* annexe IV, document n^o. 16.

⁵⁹⁸ A.O., A.MKT. MHM. 468/26, 20 Şaban 1290 (13 octobre 1873) : voir *infra* annexe IV, document n^o. 17.

⁵⁹⁹ Edhem ELDEM, *A History of the Ottoman Bank*, Istanbul, Ottoman Bank Historical Research Center, 1999, p. 128.

chemins de fer de l'Empire ottoman allaient être construits notamment par les Allemands à partir des années 1880⁶⁰⁰.

En parallèle à l'essor ferroviaire, l'ouverture du canal de Suez en 1869 allait constituer un autre tournant dans l'histoire des transports dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat. Les Français allaient jouer un rôle précurseur dans cette entreprise. Cependant avant même cette entreprise, dès le milieu des années 1850, l'intérêt des Messageries françaises avait commencé à se déplacer depuis les ports de l'Empire ottoman vers l'Extrême-Orient.

⁶⁰⁰ Ali AKYILDIZ, *Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2005, p. 43.

VI. Le déplacement de l'intérêt des Messageries françaises depuis l'Empire ottoman vers l'Extrême-Orient (1856-1875)

Durant la période allant de 1830 à 1870, la France étendit son domaine colonial dans trois secteurs géographiques : les archipels du Pacifique, le sud-est de l'Asie et la côte orientale de l'Afrique. Dans le Pacifique, la France s'empara de l'archipel des îles Marquises et Tahiti en 1843 et de la Nouvelle-Calédonie en 1853⁶⁰¹. En ce qui nous concerne, l'intérêt de la France du Second Empire commença à se déplacer depuis la Méditerranée vers l'Océan indien et la Chine, lorsqu'elle participa à la Seconde Guerre d'Opium (1856-1860), pour aider les Anglais face aux armées chinoises de la Canton dès l'année 1856.

1. Les premières lignes des Messageries françaises entre Suez et l'Extrême-Orient (1856-1869)

1.1 L'établissement de la ligne d'Indochine (1856-1862)

C'est en que la compagnie de navigation mixte «Louis Arnaud Touache frères et Cie» inaugura son service régulier vers Hong-kong le 30 septembre 1856, avec escales à Gorée, Bourbon, Ceylan, Pondichéry. Plus tard en 1859, une autre compagnie marseillaise «Bazin Léon Gay et Cie» établit une ligne entre Marseille et Hong-kong. Cependant, les navires de ces compagnies contournaient l'Afrique, ce qui prolongeait considérablement le temps des trajets⁶⁰².

À l'origine de la seconde guerre d'Opium, on retrouvait un conflit anglo-chinois sur le commerce d'opium. Dans les faits, malgré les interdictions du vice-roi de la Canton, les Anglais continuaient à pratiquer ce commerce. Lorsque les Chinois immobilisèrent un navire anglais sous pavillon britannique et arrêtrèrent son capitaine et son équipage, les Anglais attaquèrent Canton. De son côté, la France impériale intervint dans cette affaire du côté des Anglais et des Américains contre la Chine. L'objectif principal des Occidentaux dans cette

⁶⁰¹ Denise BOUCHE, *Histoire de la colonisation Française, Tome second, Flux et reflux (1815-1962)*, Paris, Fayard, 1991, pp. 35-36.

⁶⁰² Pierre GUIRAL, « Commerce et navigation de Marseille avec l'Extrême-Orient sous le Second Empire dans Michel MOLLAT, *op. cit.*, pp. 161-171.

guerre était d'obtenir des libertés commerciales étendues en Chine en ce qui concerne leur commerce d'opium.

La France allait profiter de cette occasion pour accroître son influence politique et économique en Extrême-Orient. À cet effet, les Français s'emparèrent du Saïgon en 1859 ; s'installèrent en Cochinchine en 1862 et établirent leur protectorat sur le Cambodge en 1863. Ainsi commença pour la France une longue course à la colonisation en Extrême-Orient. Notamment, avec la prise de Nankin en 1864, la Chine allait s'ouvrir au commerce, ainsi qu'à la civilisation française. Ces acquisitions constituèrent ainsi le point de départ de l'expansion française en Asie⁶⁰³.

La présence française en Cochinchine nécessita l'établissement des communications continues et rapides entre la métropole et l'Extrême-Orient. La résistance des populations et des gouvernements locaux, ou encore les terres encore non conquises par les Français dans la partie occidentale de la Cochinchine furent les facteurs qui accélérèrent le déploiement politique, militaire et économique de la France en Indochine tout au long du XIX^e siècle⁶⁰⁴.

C'est en 1861 que l'on commença à parler de l'établissement d'un service régulier de navigation postale sous pavillon français, entre Suez, les Indes et la Chine. Pour piloter cette ligne, les Messageries françaises envisageaient d'établir une agence à Suez. Il y avait à l'époque seulement trois pays qui faisaient un commerce direct et régulier avec l'Inde et l'Extrême-Orient à savoir l'Angleterre, la Hollande et la France. Cependant, les exportations de l'Europe vers ces contrées étaient plus faibles que ses importations. La France, qui était puissante dans les industries de luxe, n'exportait aux Indes orientales en 1860 que pour 5 à 6 millions de marchandises destinées à l'usage exclusif des Européens établis dans la péninsule. Les populations locales de l'Inde, de l'Indochine, de la Chine et de l'Océanie n'utilisaient que des cotonnades, des toiles, des métaux ouvrés et des armes, que l'Angleterre et en partie la Hollande leur fournissait sans aucune autre concurrence⁶⁰⁵.

Néanmoins, les politiques coloniales de la France du Second Empire en Extrême-Orient amenèrent les paquebots des Messageries françaises vers cette contrée dès les débuts des années 1860. C'est ainsi que le paquebot des Messageries françaises, l'*Impératrice* qui quitta Marseille à la fin du mois de juillet de l'année 1862, arriva au Suez au mois d'octobre.

⁶⁰³ Jacques DROZ, *Histoire diplomatique de 1648 à 1919*, Paris, Dalloz, 1982, p. 403.

⁶⁰⁴ Charles, FOURNIAU, *Vietnam, Domination coloniale et résistance nationale (1858-1914)*, Paris, Éditions les Indes savantes, 2002, pp. 165-177.

⁶⁰⁵ *Le Chemin de fer de la vallée de l'Euphrate et l'avenir de la Turquie*, op. cit., p. 24.

Son arrivée fut suivie de celle du *Cambodge*⁶⁰⁶. Dès lors, en 1862, les Messageries françaises établirent leurs premières lignes régulières vers l'Indochine à partir du port de Suez.

Cependant, dans le cadre de cette thèse, dans la mesure où notre intérêt se limite au cadre de l'Empire ottoman, nous n'allons pas étudier les activités des Messageries françaises dans le cadre de leur ligne d'Indochine. Néanmoins, selon nous, il est important d'insister sur le déplacement de l'intérêt de la compagnie vers l'Extrême-Orient dans le cadre de l'expansion coloniale de la France vers cette contrée dès le début des années 1860.

1.2 Les conséquences de l'entrée des Messageries françaises dans le secteur de Suez en 1862

1.2.1 La participation des Messageries françaises aux travaux publics autour du port de Suez

Avec la création de leur ligne d'Indochine, les Messageries françaises devinrent les concurrentes de la Compagnie anglaise *Peninsular & Oriental*, tandis que cette dernière détenait le monopole de ce secteur depuis les années 1840. L'entrée de la compagnie française dans le secteur de Suez fit apparaître pour la France la problématique du transit à travers l'Égypte. Dès lors les Français allaient accroître leurs efforts pour achever l'entreprise du canal de Suez dont les travaux avaient déjà commencé en 1859.

Par ailleurs, avec l'intérêt croissant des compagnies européennes de navigation à vapeur dans le secteur de Suez, la navigation dans la mer Rouge s'améliora sensiblement dans les années 1860, lorsque notamment certains points des côtes furent éclairés par l'installation des phares.

De même, les Messageries françaises, avec la création de leurs nouveaux services de l'Indochine, se trouvèrent dans l'obligation d'établir dans le port de Suez, des chantiers de réparation et notamment un bassin de radoub. Nouvelle dans le secteur, pour augmenter son crédit aux yeux du gouvernement local d'Égypte, la compagnie française sollicita le vice-roi, en vue d'obtenir le privilège de la création d'un bassin d'assèchement et l'établissement d'un phare à Alexandrie, qui lui fut reconnu en avril 1862⁶⁰⁷.

⁶⁰⁶ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Suez, tome 26, 1849-1865, lettre n°. 26, du Vice-consulat de France à Suez pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 15 janvier 1863.

⁶⁰⁷ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance Commerciale, Alexandrie, 1860-1862, lettre n°. 72, de l'Agence et du Consulat général de France en Égypte pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Alexandrie, le 15 avril 1862.

Dès l'établissement de leur première ligne d'Indochine, les Messageries françaises multiplièrent leurs efforts pour améliorer leurs communications et leurs échanges commerciaux avec l'Extrême-Orient.

1.2.2 Le développement des échanges commerciaux entre la France et l'Extrême-Orient (1862-1869)

Avant l'établissement de sa première ligne en Indochine, la France impériale était très active en Chine à travers ses missionnaires, mais elle était peu intéressée par l'exportation de ses cotonnades et lainages vers cette contrée, laissant ce marché à ses concurrents. En conséquence, les marchés de Marseille et de Lyon allaient s'approvisionner à Londres pour se procurer la soie ou les étoffes chinoises.

Néanmoins, à partir de l'établissement par les Messageries françaises de leur ligne d'Indochine, le mouvement du commerce général de la France avec l'Indochine en 1862 s'éleva de 5 à 6 millions de francs en 1862 ; à 28 millions et demi en 1863 ; à 32 millions en 1864 et à près de 65 millions en 1865. En outre, les Messageries françaises favorisèrent le développement du commerce entre la France et les ports de la Chine, du Japon, de la Cochinchine et du Siam. La France importait de la Chine, des soies, des œufs de vers à soie, du thé, de la soie en bourre et en cocons, de la porcelaine, des meubles de la mercerie, etc., et du Japon, principalement, de la soie⁶⁰⁸.

Les exportations de la France vers la Chine consistaient en des tissus de laine, des machines et mécaniques, des aiguilles, vins, horlogerie, bijouterie, viandes salées, etc. En outre, la France exportait vers le Japon des tissus de coton, des eaux-de-vie, des liqueurs, etc. Par ailleurs, en 1865, la France exportait vers la Cochinchine des vins, des ouvrages en métaux, de la farine du froment, fer, fonte et acier, etc.

Le gouvernement japonais avait ouvert ses trois ports de Yokohama, Nagasaki et Akodadé au commerce étranger le 1^{er} juillet 1859, suivant les traités qu'il avait conclus avec les puissances européennes. Les produits d'exportation du Japon tels que le thé et la soie, suscitaient un grand intérêt sur les marchés de l'Europe. Par ailleurs, le Japon était un bon débouché pour les produits européens, qu'il importait articles de coton, brocards, tissus

⁶⁰⁸ *Ibid.*, p. 30.

imprimés, linges de table (produits du textile européen), liqueurs fines, champagnes, chaussures, médicaments, etc.⁶⁰⁹

En 1868, on comptait cinq maisons françaises à Yokohama, Nagasaki et à Kobe. En outre, il y avait six maisons anglaises, deux maisons allemandes, deux maisons hollandaises et deux maisons américaines. Les soies occupaient une place importante dans les échanges du port de Marseille avec la Chine et le Japon.

Dans l'ensemble, les échanges de l'Europe avec l'Inde, la Chine et le Japon se développaient à une vitesse croissante. En 1867, le commerce que l'Inde, la Chine et le Japon faisaient avec l'Europe et ses colonies, toutes importations/exportations réunies, s'élevait à trois milliards et demi de francs. C'était plus du double de ce qu'il était il y a dix ans à peine⁶¹⁰.

Les Messageries françaises comme d'autres compagnies européennes de la marine marchande étaient de plus en plus intéressées par l'expansion de leurs services vers l'Extrême-Orient. À cet effet, à partir de 1867, elles retiraient leurs services de la partie orientale de la mer Noire, pour concentrer leurs intérêts sur leur ligne en Extrême-Orient.

1.2.3 Le retrait des Messageries françaises du port de Poti au profit de l'expansion de leurs services en Extrême-Orient (1867-1869)

Vers la fin des années 1860, les Messageries françaises étaient de moins en moins intéressées par leurs lignes dans la partie orientale de la mer Noire. En 1867, elles s'engagèrent brutalement à cesser immédiatement leur service entre Trébizonde et Poti au profit de ses concurrents. En outre, elles vendirent à la Compagnie russe un petit bateau à vapeur qu'elles avaient spécialement fait construire pour le trajet de Batum à Poti.

Or, le commerce européen d'importation au Caucase était en grande partie exploité par une colonie française prospère et assez nombreuse établie principalement à Tiflis et un grand nombre de spéculateurs arméniens qui tiraient leurs marchandises directement depuis la France⁶¹¹. Donc du point de vue économique le retrait des Messageries françaises du port de Poti n'était pas logique. Nous en ignorons les raisons, mais nous savons bien que la

⁶⁰⁹ *Annales du Commerce extérieur, Chine et Indochine, faits commerciaux n° 41, ministère de l'Agriculture du Commerce et des Travaux publics, 3^e série, avis divers, n° 1768, pp. 3-8.*

⁶¹⁰ *Ibid., Part des principales nations européennes dans le commerce de l'Extrême-Orient et position que la France pourrait et devrait y prendre, Japon, faits commerciaux, n° 44, n° 1799, p. 78.*

⁶¹¹ C.A.D.N, Nantes, 166PO/E/456, Navigation, lettre n° 52 de l'Agence principale des Messageries à Constantinople pour l'Ambassade de France dans la même ville, Constantinople, le 24 septembre 1869.

Compagnie Lloyd autrichienne allait reprendre le service délaissé par les Messageries françaises⁶¹².

Pendant que les Messageries françaises se retiraient de la partie orientale de la mer Noire, la France imposait son protectorat au Cambodge, puis au Siam en 1867, en annexant ainsi les trois provinces occidentales du delta du Mékong, en Cochinchine⁶¹³. Dans le cadre de son expansion coloniale, la France avait besoin des Messageries françaises. Quant à la compagnie française, elle espérait obtenir rapidement de meilleurs profits dans ces nouvelles contrées.

D'ailleurs, les Messageries françaises avaient commencé à prospérer dans le cadre de leur ligne d'Indochine. En ce qui concerne le transport des soies, en 1868, la compagnie française avait conservé sa supériorité par rapport à sa concurrente anglaise. Cette supériorité s'expliquait par le succès de la ligne directe des Messageries françaises entre Hong Kong et Suez. La Compagnie anglaise déployait tous ses efforts pour lutter efficacement contre son rival français⁶¹⁴.

Les Français étaient ainsi de plus en plus présents dans le secteur de Suez. Vers la fin des années 1860, une société française Soufrière se lança dans la recherche du pétrole dans la mer Rouge. En effet, les gisements étaient abondants au large des côtes de Suez. La Société Soufrière produisait en 1868 jusqu'à 2000 litres de pétrole par jour, dont la qualité, était dans une certaine mesure préférable à celle d'Amérique. La meilleure application du pétrole était celle de son utilisation pour le chauffage des chaudières à vapeur. À la même époque, on utilisait en France, en Angleterre ou en Amérique, plus fréquemment les huiles minérales pour de tels procédés⁶¹⁵.

Un autre événement qui allait contribuer au renforcement de la position de la France dans le secteur du Suez serait l'ouverture prochaine de l'Isthme de Suez en 1869, dont les travaux avaient commencé en 1859.

⁶¹² A.M.A.E., La Courneuve, *Note pour l'Ambassade de France à Constantinople, Thérapia 17 septembre 1869.*

⁶¹³ Trinh VAN THAO, « La conquête », dans Jean-Pierre RIOUX (dir.), *Dictionnaire de la France coloniale*, Paris, Flammarion, 2007, pp. 342-344.

⁶¹⁴ A.M.A.E., La Courneuve, *Correspondance commerciale, Suez, tome 27, 1866-1868, lettre n°. 56, du Vice-consulat de France à Suez pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 4 avril 1868.*

⁶¹⁵ *Ibid.*, Tome 27, 1866-1868, *lettre n°. 77, du Vice Consulat de France à Suez pour le ministre des Affaires étrangères à Paris, Suez, le 10 août 1868.*

2. Le canal de Suez

2.1 La naissance de la compagnie universelle du canal de Suez

Les peuples anciens comme les Perses avec Darius ; les Grecs avec Alexandre ; les Ptolémée ; les Romains avec Auguste, Trajan et Adrien ; les Arabes avec, après avoir réuni l'Égypte à leurs empires, essayèrent de relier la Méditerranée à la mer Rouge au moyen d'un canal, mais sans pour autant parvenir à un résultat satisfaisant⁶¹⁶. Des siècles plus tard, les Français reprirent cette idée ancienne à l'occasion de l'expédition de Bonaparte en Égypte. À cet effet, dans l'objectif d'étudier la possibilité de percement de l'isthme de Suez, en 1798, Bonaparte nomma Gratien Lepère, qui après des études conclut à l'impossibilité d'une telle entreprise en raison d'une grande différence de niveau entre la Méditerranée et la mer Rouge. Mais, l'ingénieur français s'était trompé de 10 mètres dans ses calculs.

D'autres ingénieurs français, comme Limant de Bellefonds, Eugène Mougel, Paulin Talabot ou encore les ingénieurs anglais Stephenson et Autrichien de Negrelli, réétudièrent la possibilité du percement de l'isthme à la demande du vice-roi⁶¹⁷. Ils effectuèrent des études géologiques et topographiques tout en menant des travaux de forage et sondage. Ces études montraient qu'il était possible de relier la Méditerranée et la mer Rouge par un canal. À cet effet, l'ingénieur français Prosper Enfantin, s'empressa de fonder une société en 1833, mais son projet fut rejeté par le vice-roi Mehmet Ali (r. 1804-1849).

Il fallut attendre le règne du vice-roi Saïd (r. 1854-1863) pour voir naître les conditions plus favorables pour la construction du canal. Dès lors, Ferdinand de Lesseps, à l'époque le vice-consul de France à Alexandrie profita de ce contexte pour obtenir une première concession du vice-roi pour la construction du canal le 30 novembre 1854⁶¹⁸.

Dans le préambule de l'acte de concession du 30 novembre 1854, convaincu par les avantages, qui résulteraient pour l'Égypte de la jonction de la mer Méditerranée et de la mer Rouge par une voie navigable pour les grands navires, le vice-roi égyptien donnait à Ferdinand de Lesseps, le pouvoir exclusif de constituer une compagnie des capitalistes de toutes les nations pour le percement de l'isthme de Suez et l'exploitation d'un canal entre les deux mers, avec faculté d'entreprendre ou de faire entreprendre tous les travaux et constructions. La durée de la concession était prévue de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de

⁶¹⁶ Olivier RITT, *Histoire de l'isthme de Suez*, Paris, Hachette, 1869, p. 53.

⁶¹⁷ *Ibid.*, p. 87.

⁶¹⁸ Henri SILVESTRE, *L'Isthme de Suez (1854-1869) avec carte et pièces justificatifs*, Marseille, De Cayer Cie, 1869, p. 30-31.

l'ouverture du canal⁶¹⁹. La future société devait être universelle et égyptienne tout à la fois, parce qu'elle faisait appel aux capitalistes de tous les pays sans aucune distinction.

Plus tard, un contrat entre la Compagnie de Suez et la Porte ottomane fut signé en 1856. La nouvelle compagnie adopta la forme d'une société anonyme par actions. Elle était régie par le principe de la société anonyme française, selon l'acte de concession de 1856, puisque cette forme était encore inexistante en Égypte. Du fait de l'établissement de son siège social à Alexandrie, la Compagnie était soumise au droit du pays concédant et possédait la nationalité égyptienne.

Au départ, il s'agissait d'une entreprise privée dont les actionnaires étaient majoritairement les Égyptiens et les Français. Néanmoins, F. de Lesseps souhaitant lui donner un caractère international, l'entreprise se nommait officiellement « la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez ».

En ce sens, une souscription publique fut lancée en novembre 1858 afin de réunir un capital total de 200 millions de francs pour l'établissement final de la compagnie. C'est ainsi que la compagnie prit sa forme définitive avec la participation des Français avec 207 888 actions ; du gouvernement d'Égypte avec 177 642 actions, et des souscripteurs divers dont : les Pays-Bas (2 615 actions), la régence de Tunis (1714 actions), la Suisse (400 actions), le grand-duché de Toscane (197 actions), le Royaume de Naples (97 actions), la Prusse (15 actions), le Danemark (7 actions), le Portugal (5 actions). Cependant, ni l'Angleterre, ni l'Autriche n'avaient pris part dans les actions de la société. La société était une affaire franco-égyptienne à l'origine 44 % des actions étant détenues par l'Égypte, 52 % par des porteurs français (majoritairement rentiers) et enfin 4 % par les divers actionnaires. Cependant, lorsque le Khédivé Ismaïl se trouva dans une situation financière critique en 1875, il fut être contraint de céder ses 170 000 actions aux Anglais⁶²⁰.

Le capital étant réuni vers la fin des années 1850, le siège social de la compagnie fut fixé à Alexandrie et son siège administratif à Paris. Dès lors, les travaux du percement pouvaient commencer. Le premier coup de pioche fut donné par Ferdinand de Lesseps le 25 avril 1859. L'ingénieur Mougel fut nommé à la direction générale des travaux, mais en raison de sa mauvaise organisation celui-ci fut licencié et remplacé par François Voisin. Malgré les difficultés techniques, les travaux du canal avançaient à grands pas. En novembre 1862, le canal reliant la Méditerranée au lac Timsah fut inauguré. En février 1863, les divisions de El-Guisr et de Suez furent créées. Lorsque le vice-roi Saïd décéda en 1863, le gouvernement

⁶¹⁹ Ernest DESPLACES, *Le Canal de Suez, Épisode de l'histoire du XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1859, p. 17-19.

⁶²⁰ Caroline PIQUET, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Éditions Perrin, 2009, p. 45.

d'Istanbul nomma Ismaïl Pacha (r. 1863-1879) à sa place. Les Anglais, étant contre le projet du canal dès le départ, profitèrent de ce changement pour faire arrêter les travaux. Dès lors, la Porte ottomane imposa à la compagnie de nouvelles conditions, telles que la neutralité du canal et l'abolition des corvées. Lorsque ces demandes furent rejetées, la question fut réglée par l'entremise de Napoléon III.

La Compagnie universelle de Suez signa un nouvel acte de concession avec le gouvernement égyptien en 1867. À partir de cette date, les travaux s'accéléchèrent et le canal fut complètement ouvert à la circulation maritime dès l'année 1869. Cette nouvelle voie directe reliant le Port-Saïd au port de Suez, et par conséquent la Méditerranée à la mer Rouge, allait raccourcir sensiblement le temps des communications de l'Europe occidentale avec l'Inde, l'Extrême-Orient et l'Australie.

2.2 L'ouverture du canal de Suez et ses conséquences sur les transports maritimes mondiaux

2.2.1 La diminution du temps de trajet entre l'Europe et l'Asie

L'isthme de Suez était large de 140 km sur lesquels 105 km étaient situés en contrebas du niveau des eaux de la mer Rouge et de la Méditerranée. Le point le plus élevé de l'isthme est à 20 mètres seulement au-dessus du niveau de l'une et de l'autre mer⁶²¹. Il avait comme point de départ Port-Saïd sur la Méditerranée, et se dirigeait vers le sud à travers les lacs de Menzaléh et Timsah, passait à Ismaïlia, où aboutissait un canal d'eau douce venant du Caire, traversait les lacs Amers et atteignait la mer Rouge au port de Suez.

C'est en 1865 qu'un premier convoi de charbon de terre traversa le canal depuis la Méditerranée vers Suez, sans transbordement. En février 1867, le premier navire de commerce franchit le canal en cinq jours. En 1869, le canal était prêt à être inauguré. Des personnages importants comme l'impératrice Eugénie ou encore l'empereur François-Joseph d'Autriche étaient invités à la cérémonie d'ouverture. Pendant les fêtes, une flotte de trente navires traversa le canal⁶²².

L'ouverture du canal de Suez fut une révolution en ce qui concerne le transit entre l'Orient et l'Occident, dans la mesure où la durée du trajet entre les principaux ports de

⁶²¹ Paul BORDÉ, *L'Isthme de Suez*, Paris, E. LACHAUD, 1870, p. 4.

⁶²² Marcel FAKHOURY, *Alexandrie, Suez, 1860-1960 : la mort du cosmopolitisme*, La Terrasse : Ed. Le Signet du dauphin, 2007, p. 70.

l'occident tels qu'Odessa, Constantinople, Malte, Trieste, Marseille, Cadix, Lisbonne, Bordeaux, Nantes, Le Havre, Londres, Liverpool, Amsterdam, Saint-Pétersbourg, voir New York et Nouvelle-Orléans⁶²³ et les Indes, fut réduite de moitié.

Par exemple un navire au départ de Marseille devait parcourir 5650 lieues marines pour aller à Bombay. Or si le même navire empruntait la voie de Suez, la distance entre Marseille et Bombay était réduite à 2374 lieues marines, ce qui faisait une différence de 3276.

Figure 4 - Tableau comparatif des distances entre les principaux ports de l'Occident et l'Inde⁶²⁴.

Ports d'Europe et d'Amérique	Distances (Lieues marines)		Différence
	Par le Cap	Par le Canal	
Constantinople	6100	1800	4300
Malte	5840	2062	3778
Trieste	5960	2340	3620
Marseille	5650	2374	3276
Cadix	5200	2224	2976
Lisbonne	5350	2500	2850
Bordeaux	5650	2800	2850
Le Havre	5800	2824	2976
Londres	5950	3100	2850
Liverpool	5900	3050	2850
Amsterdam	5950	3100	2850
Saint-Pétersbourg	6550	3700	2850
New York	6200	3761	2439
Nouvelle-Orléans	6450	3724	2726

Ces avantages amenèrent un certain nombre de compagnies de navigation à vapeur à établir leurs premiers services de navigation à vapeur entre Suez et l'Extrême-Orient.

⁶²³ Charles ROUX, *L'Isthme et le Canal de Suez, Historique-État actuel*, Tome Second, Paris, Hachette, 1901, p. 3.

⁶²⁴ Tableau des distances d'après Henri SILVESTRE, *op. cit.*, p. 237.

2.2.2 L'intérêt croissant des compagnies européennes pour le secteur de Suez

Le port de Suez avant l'ouverture de l'isthme était uniquement fréquenté par des navires anglais, français ou hollandais. L'ouverture du canal eut comme conséquence immédiate un intérêt croissant d'autres puissances comme l'Italie ou les États-Unis, pour le secteur de Suez. En 1870, comme conséquence de l'ouverture de l'isthme, l'Italie décida d'établir des lignes régulières entre Suez, l'Inde, l'Australie et la Chine⁶²⁵. Les Américains quant à eux établirent une compagnie de navigation à vapeur en 1870, dont les paquebots étaient destinés à transporter des voyageurs par la voie du canal de Suez⁶²⁶.

Par ailleurs, outre ses lignes en Méditerranée et en océan Atlantique, la Compagnie russe d'Odessa établit des lignes vers l'Inde et la Chine. Dans le cadre de ces deux lignes, les paquebots russes après avoir traversé le canal de Suez desservaient les ports de Bombay, pointe de Galle, Singapour, Hong-kong et Shanghai⁶²⁷. Cependant, les Autrichiens, à leur tour, étaient absents dans le secteur du Suez. La compagnie du Lloyd autrichien n'avait pu développer ses lignes au-delà de la Méditerranée et de la mer Noire.

Quant aux Français, la compagnie Fraissinet allait profiter de l'ouverture du canal pour étendre ses réseaux dans l'Empire ottoman vers l'Inde. C'est en 1863, la compagnie Fraissinet avait inauguré avec la compagnie Bazin une ligne de navigation à vapeur entre Marseille et Constantinople⁶²⁸, qu'elle avait commencé à exploiter seule l'année suivante. Elle y avait affecté les navires *Junon* et *Algérie* puis, en 1865 deux autres, *Gyptis* et *Euxène*. En effet, les vapeurs de la Compagnie Fraissinet avaient transporté des quantités énormes d'approvisionnement et de matériaux destinés au chantier du canal de Suez⁶²⁹. En 1865, une autre compagnie, qui avait commencé à opérer dans les ports de l'Empire ottoman, était la Société phocéenne⁶³⁰.

Avant l'ouverture de l'isthme de Suez, la Compagnie Fraissinet avait 4 lignes principales à savoir : la ligne de Constantinople, avec transbordement pour les ports du Danube et de la mer Noire ; la ligne d'Italie ; la ligne du Languedoc (vers Cette et Agde) et enfin la ligne d'Égypte qui touchait à Malte, Alexandrie et Port-Saïd. Cette dernière ligne était

⁶²⁵ C.H., 3 Muharrem 1287 (5 avril 1870), Havâdis-i hâriciye, numara 1370.

⁶²⁶ C.H., 23 Zilkade 1286 (24 février 1870), ilânât.

⁶²⁷ *Compagnie Russe de Navigation à vapeur, de commerce et du Chemin de fer d'Odessa*, Odessa, Imp. L. Nietzsche, 16 mai 1873, p. 32.

⁶²⁸ J.C., samedi 12 novembre 1864, 19^e année, n^o. 4522, p. 4.

⁶²⁹ Roland CATY, Eliane RICHARD, *Histoire du Commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles, Tome I, Armateurs Marseillais au XIXe siècle*, Marseille, CCI de Marseille, 1986, p. 63.

⁶³⁰ A.M.A.E., La Courneuve, Correspondance commerciale, Smyrne, 1867-1877, lettre n^o. 81 du Consulat général de France à Smyrne pour le Ministère des Affaires étrangères à Paris, Smyrne.

en correspondance avec les bateaux de la *Bombay and Bengale Steamship Company* à Suez, dont les paquebots touchaient à Aden et à Bombay. Dès l'ouverture du canal, la Compagnie Fraissinet établit une ligne régulière avec un départ mensuel entre Marseille et Bombay en novembre 1869⁶³¹.

Après l'inauguration du canal de Suez, le navire *Asie* de la Compagnie Fraissinet franchit le canal de Suez, le 8 janvier 1870. Celui-ci fut suivi par l'*Europe*, qui effectua son trajet de Marseille à Bombay et de Bombay à Marseille, en soixante-dix jours, toutes les opérations de débarquement et d'embarquement comprises. Cependant, la concurrence anglaise était trop forte et le marché du coton indien était trop faible à Marseille pour assurer la rentabilité d'un tel service. C'est ainsi que la compagnie Fraissinet abandonna son service des Indes en juin 1870 et se referma sur la Méditerranée⁶³².

Quant aux Messageries françaises, leur navire *Hoogly*, traversa le canal de Suez pour la première fois en 1869, pour son service vers la Chine et le Japon. Cependant, ce n'était pas la première fois que les paquebots de la compagnie française emprunter la voie de Suez pour communiquer avec l'Extrême-Orient. Les Messageries françaises avaient déjà établi leurs premières lignes vers l'Indochine dès le début des années 1860 dans le cadre des politiques d'expansion de leur gouvernement vers cette contrée.

Cependant, malgré les attentes liées à ce canal, l'expansion des services des Messageries françaises vers l'Extrême-Orient allait être entravée en raison des crises comme la guerre franco-allemande (1870-1871) et le part du krach boursier de 1873.

3. Les Messageries françaises après l'ouverture du canal de Suez (1869-1875)

Suivant l'ouverture du canal de Suez, les Messageries françaises allaient projeter l'établissement de nouvelles lignes vers l'Extrême-Orient. Cependant, la détresse financière provoquée par les évènements du début des années 1870 allait amener les Messageries françaises à faire des économies. Dès lors, la compagnie française allait contester les droits du péage exigés de ses navires par l'Administration du canal.

⁶³¹ A.O., HR.SYS., 979/2, *la Compagnie marseillaise de Navigation à vapeur Marc Fraissinet Père et Fils, Tarifs pour le transport des voyageurs, des marchandises et des valeurs*, Marseille, 1868, pp. 1-2.

⁶³² Roland CATY, *op. cit.*, p. 63.

3.1 Le problème des péages

Le canal de Suez était considéré au départ comme une réalisation extrêmement chère, qui ne pouvait s'adresser qu'à une clientèle riche et à des marchandises précieuses⁶³³. Néanmoins, après son ouverture, la diminution considérable des temps des trajets encouragea la concurrence entre compagnies de transport, ce qui favorisa une baisse des taux de frets⁶³⁴. Les frets moyens du canal allaient continuer à baisser durant les années 1880⁶³⁵.

Or, cette baisse ne profitait pas aux Messageries françaises, qui étaient tenues de payer des droits de péage élevés pour leurs passages dans le canal de Suez. Ceux-ci étaient destinés au financement et à l'entretien (dragage) du canal, ainsi qu'à la rémunération d'un personnel nombreux, composé d'administrateurs et de directeurs. Cependant, leur cherté conduisait un certain nombre de navires, et en particulier les voiliers à emprunter la route du Cap de la Bonne Espérance.

C'est l'article 17 du firman de concession du 26 Rebiulahir 1272 (5 janvier 1856) qui stipulait que la Compagnie de Suez, afin d'indemniser ses dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation, était habilitée à percevoir des taxes pour le passage dans les canaux et ports en dépendant, des droits de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement⁶³⁶. Le même article stipulait également que les droits en question devaient être calculés selon la capacité des navires en tonnage⁶³⁷.

En jouissance de ce droit, la compagnie de Suez augmenta les droits de navigation dans le canal dès l'année 1873. Les Messageries françaises contestèrent la légalité de cette mesure⁶³⁸, en intentant un procès devant le tribunal de commerce de Paris en 1873. Les taxes de navigation du Canal firent également l'objet des contestations du cabinet britannique auprès de la Porte ottomane en 1873. À cet effet, la Porte ottomane dut établir une commission internationale⁶³⁹. Les conflits liés à la question du tonnage allaient continuer à occuper la presse nationale dans l'Empire ottoman jusqu'en 1874⁶⁴⁰.

⁶³³ *L'Empire ottoman et le Canal de Suez...*, *op. cit.*, p. 9.

⁶³⁴ *Ibid.*, p. 414.

⁶³⁵ Charles ISSAWI, *An economic history of the Middle east...*, *op. cit.*, p. 51.

⁶³⁶ *La Turquie*, mercredi, 2 avril 1873, 7^e année, n^o. 76, p. 1.

⁶³⁷ A.O., HR.SFR. (3), 207/68/1, *Copie de la lettre de M. de Lesseps en date du 31 janvier à S.A. le Prince héritier d'Égypte, ministre de l'Intérieur, annexée à la lettre n^o. 37448 du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte pour l'Ambassade de France à Constantinople, le 18 mars 1874.*

⁶³⁸ *La Turquie*, mardi 1^{er} avril 1873, 7^e année, n^o. 75, p. 1.

⁶³⁹ HR. SYS, 979/2, *lettre du Ministère des Affaires de France à Rachid-Pacha ministre des Affaires étrangères de la Sublime Porte, Versailles le 7 août 1873*; *La Turquie*, vendredi 18 juillet 1873, 7^e année, n^o. 161, p. 1; A.MKT.MHM. 465/41, 6 Şevval 1290 (27 novembre 1873): voir infra annexe IV, document n^o. 19.

⁶⁴⁰ *La Turquie*, jeudi 8 janvier 1874, 7^e année, n^o. 5, p. 1.

Si les droits de péage dans le canal de Suez avaient suscité tant les réactions chez Messageries françaises, c'était parce qu'au début des années 1870, la compagnie française traversait une période particulièrement difficile sur le plan financier.

3.2 Les Messageries françaises en crise ? (1870-1875)

Il convient de rappeler que la compagnie des Messageries françaises était une compagnie semi-publique qui bénéficiait de larges subventions postales. Dès juillet 1870, la chute de l'Empire et l'occupation de la France par l'armée prussienne remirent en question ces subventions⁶⁴¹. De plus, les paquebots de la compagnie française furent réquisitionnés par le Ministère de la Défense pour le transport des troupes militaires françaises. C'est ainsi qu'en juillet 1870, la compagnie française devait transporter de l'Algérie vers la France 60 000 hommes, ainsi que 6 000 hommes casernés à Civitavecchia. En outre, elle devait effectuer le transport régulier du charbon et des vivres entre les ports de Marseille, de Bordeaux et du Havre⁶⁴².

Pendant la guerre, le gouvernement français décida la suppression d'un certain nombre des services de la compagnie. Entre octobre 1870 et juin 1871, les Messageries françaises durent ainsi cesser une partie de leurs services contractuels, dont leur ligne du Japon⁶⁴³. En ce qui concerne la ligne de Chine qui avait été créée en vertu d'une convention signée le 6 avril 1868 et inaugurée en 1870, elle fut réduite à une liaison par mois. En Méditerranée, la compagnie maintint seulement ses lignes de Constantinople et d'Alexandrie. Toutefois, les services de l'Atlantique ne furent pas concernés par ces mesures⁶⁴⁴.

À la sortie de la guerre, les Messageries françaises furent menacées par le krach boursier de 1873 qui commença à Vienne et se propagea vers les grandes places financières dans le monde, causant la faillite de nombreuses institutions bancaires. La situation financière de la compagnie devint tellement critique en 1875 qu'il fut question de la résiliation de leurs services de l'Indochine et de la Méditerranée. Cependant, cette possibilité ne fut pas retenue par le gouvernement français⁶⁴⁵.

Au cours des mêmes années, la compagnie anglaise Peninsular & Oriental » fut également confrontée à une crise financière sans précédente, qui menaça les subventions

⁶⁴¹ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 337.

⁶⁴² *Ibid.*, p. 338.

⁶⁴³ Philippe, RAMONA, *Paquebots vers l'Orient*, Paris, Éditions Alan Souton, 2001, p. 17.

⁶⁴⁴ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *op. cit.*, p. 339.

⁶⁴⁵ *Ibid.*, p. 342-346.

qu'elle recevait de la part de son gouvernement. Finalement, en vertu d'une convention du 15 juillet 1875, le gouvernement anglais continua à lui accorder des aides, mais en les réduisant. Néanmoins, la compagnie anglaise conserva son monopole postal en Méditerranée et mer Rouge⁶⁴⁶.

En raison de ce contexte politiquement et économiquement fragile, de leur côté, les Messageries françaises éprouvèrent des difficultés financières importantes entravant le développement de leurs lignes au-delà du canal de Suez. Or dès l'ouverture de ce canal, elles avaient envisagé l'ouverture de leurs nouvelles lignes vers l'Extrême-Orient. De même, en 1870, « MM. Rabaud et Pastré avaient expédié leur navire *Explorateur de Marseille*, pour étudier la possibilité d'ouvrir de nouveaux comptoirs à Zanzibar.

Cependant, toutes ces activités, qui étaient au service de l'expansion coloniale de la France, allaient connaître un temps d'arrêt, d'abord avec la guerre franco-prussienne (1870-1871), ensuite avec la crise bancaire de l'année 1873 que nous venons d'étudier. Pour voir leur essor, il fallait attendre les années 1880⁶⁴⁷.

⁶⁴⁶ *Ibid.*, p. 347-350.

⁶⁴⁷ *Le colonialisme (1830-1914)*, Exposés du Cercle Léon Trotsky, 7 octobre 1983, p. 38.

Conclusion de la troisième partie

Pour cette troisième et dernière partie de notre thèse, nous avons considéré comme point de départ chronologique l'année 1861 par rapport au début du règne du sultan Abdülaziz. L'arrivée de ce dernier au pouvoir annonçait une nouvelle période particulièrement protectionniste dans le domaine postal. Sous son impulsion, le gouvernement ottoman chercha à plusieurs reprises, à exclure les services des postes étrangères et de leurs compagnies de navigation à vapeur opérant dans les ports de l'Empire. Ces démarches d'exclusion allaient dans le sens contraire des efforts de libéralisation des communications postales sur le plan international. Dans ce cadre, en leur qualité de compagnie postale, les services des Messageries françaises furent les cibles principales des politiques protectionnistes du gouvernement ottoman.

En effet, cette attitude du gouvernement ottoman était la conséquence directe du développement des services locaux de poste maritime à vapeur dès la fin de la guerre de Crimée, qui lui avait conféré une certaine autonomie pour ce qui était de ses communications postales dans l'Empire ottoman. Néanmoins, dans la mesure où la navigation à vapeur était une activité onéreuse, le gouvernement ottoman ne put développer ses réseaux de poste maritime à vapeur dans les ports étrangers.

De même, les services impériaux de poste maritime n'arrivaient pas non plus à couvrir l'ensemble des ports de l'Empire ottoman souvent pour des raisons des financiers. Dès lors, malgré les politiques protectionnistes du gouvernement ottoman, les Messageries françaises continuaient à transporter des correspondances, des marchandises et des voyageurs pour le compte du gouvernement ottoman et des populations locales.

L'usage que faisaient ces derniers des services des Messageries françaises pour leurs échanges et mobilités dans les ports de l'Empire ou à l'étranger constituait un observatoire privilégié non seulement pour étudier le contexte économique local, mais aussi les rapports culturels entre les populations locales et l'univers des Messageries françaises.

À cet égard, nous avons constaté que les membres de la Porte ottomane et ses ministères figuraient parmi les principaux usagers des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman. De même, les services de la compagnie étaient utilisés par des classes aisées de l'Empire, notamment composées de commerçants et de hauts fonctionnaires. Au-delà de ces groupes, les Messageries françaises contribuaient également au mouvement des

populations musulmanes fuyant la Russie ou encore les habitants des régions pauvres des provinces ottomanes, vers les grandes villes.

Cette dernière catégorie de mobilités soulevait l'une des problématiques majeures de l'ère des Tanzimat, qui était l'insuffisance de transports terrestres. En particulier, les industriels et les ingénieurs européens contribuèrent au développement ferroviaire autour des grands ports de l'Empire. C'est ainsi que, dès le début des années 1870, les chemins de fer dans la Turquie d'Europe connurent une expansion sans précédent, et ils prirent une extension vers l'Anatolie via la capitale ottomane. Cependant, la croissance ferroviaire dans l'Empire fut interrompue en raison des crises politiques et financières dès l'année 1875.

Par ailleurs, l'ouverture du canal de Suez en 1869 fut un autre événement majeur qui marqua l'histoire des transports et des communications dans l'Empire ottoman et dans le monde. De leur côté, les Messageries françaises avaient déjà fait leur entrée dans le port de Suez, en établissant leur première ligne d'Indochine en 1862. À partir de cette date, la Compagnie commença à se désintéresser de ses lignes en mer Noire au profit de sa ligne d'Indochine.

En ce qui concerne le canal de Suez, dès son ouverture, il permit une réduction importante du temps des communications entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient. Cependant, dans les limites de notre chronologie, il est difficile de parler d'un véritable impact révolutionnaire de l'ouverture du canal sur les Messageries françaises, puisque la compagnie française plongea dans une phase de crise profonde avec la guerre franco-prussienne (1870-1871) et la crise bancaire de 1873.

CONCLUSION GÉNÉRALE

LES MESSAGERIES FRANÇAISES FACE AUX FRONTIÈRES D'UN EMPIRE OTTOMAN ENTRE CRISES ET PROGRÈS

I. Rappel de l'objectif et de la problématique

Par cette thèse doctorale, notre objectif principal a été d'étudier les différents processus économiques de l'ère des Tanzimat autour de la problématique de réception des services des Messageries françaises par les acteurs locaux dans l'Empire ottoman. Pour ce faire, nous avons pris comme observatoire l'exploitation postale et commerciale de la compagnie française dans les ports de cet empire durant la période allant de l'établissement de sa première ligne de Constantinople en 1851, jusqu'à la fin de l'ère des Tanzimat symboliquement marquée par l'année 1876.

Dans ce cadre chronologique, nous nous sommes surtout interrogés sur les diverses significations économiques des réponses données par la Porte ottomane, son administration provinciale et les populations ottomanes, à la pénétration des services de la compagnie dans le marché de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

II. Les grands résultats

1. La naissance d'un marché de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman avec l'établissement de compagnies locales et étrangères

Le premier bateau à vapeur fut importé dans l'Empire ottoman depuis l'Angleterre par le gouvernement ottoman à l'époque de la guerre d'indépendance grecque en 1827. À partir de cette date, celui-ci commença à faire construire de nouveaux paquebots dans les chantiers locaux avec des machines à vapeur importées de l'Europe. Pour la construction de ces navires, la Porte ottomane fit appel à des ingénieurs européens.

Cependant, en raison de leur nombre limité, ces premiers paquebots furent réservés à l'usage du gouvernement ottoman, qui utilisa ce moyen de transport pour ses communications avec les provinces. Néanmoins, dès les années 1830, on a vu apparaître de nouvelles compagnies locales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman. Le Trésor impérial ou encore l' Arsenal impérial établirent leurs propres compagnies. Quant à l'initiative privée dans l'Empire ottoman, elle se développa à partir de la création de la compagnie de Fevâid-i Osmâniye en 1843. Toutes ces compagnies donnèrent ainsi naissance au développement d'un secteur local de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

En parallèle au développement de ce secteur, les ports de l'Empire ottoman avaient commencé à attirer un certain nombre des compagnies étrangères dès la fin des années 1820. À ce titre, une première compagnie étrangère de navigation à vapeur à s'installer dans l'Empire ottoman fut la compagnie autrichienne de navigation à vapeur du Danube, qui établit ses premières lignes dans le secteur du Danube au départ de Vienne dès l'année 1829. Les réseaux de la compagnie autrichienne prirent rapidement une extension vers la mer Noire et la Méditerranée. C'est ainsi que la compagnie du Danube inséra un grand nombre de ports de l'Empire ottoman dans le cadre de ces réseaux.

Dès années 1830, d'autres compagnies européennes commencèrent à établir leurs lignes en Méditerranée et en mer Noire. Une compagnie russe mit en place une première ligne entre Odessa et Constantinople dès l'année 1833. De même, les paquebots anglais commencèrent à desservir un grand nombre de ports de l'Empire en Méditerranée. Dans ce cadre, les Anglais contribuèrent notamment au développement du transit à travers l'Égypte, et ils établirent leurs premières lignes régulières de navigation vers l'Inde au départ du port de Suez. Dans cette perspective, l'Empire ottoman joua un rôle de tremplin dans l'expansion coloniale de l'Angleterre vers l'Inde et l'Extrême-Orient.

Quant aux Autrichiens, outre la liaison danubienne citée plus haut, ils établirent leurs premières lignes régulières de navigation à vapeur en mer Adriatique et en Méditerranée à partir du port de Trieste dès l'année 1837. Le Lloyd autrichien devint rapidement la principale compagnie assurant les communications entre l'Europe et la Méditerranée orientale. En outre, grâce aux relations postales privilégiées entre l'Autriche et l'Empire ottoman et au développement rapide de ses réseaux en Méditerranée, le Lloyd autrichien devint un acteur privilégié aux yeux du gouvernement ottoman.

Pour ce qui est de la France, en raison de la faiblesse du secteur privé c'est l'État français qui met en place les premières liaisons maritimes régulières en Méditerranée. Les deux premières lignes postales de la France en Méditerranée furent la ligne de Constantinople et la ligne d'Alexandrie. C'est dans le cadre de ces deux liaisons que les paquebots français pénétrèrent les divers secteurs géographiques du marché ottoman de navigation à vapeur.

Cependant, les lignes françaises en Méditerranée étaient essentiellement postales. Dès lors, elles ne répondaient pas aux exigences de l'expansion commerciale de la France en Méditerranée. C'est pour combler cette lacune, qu'une compagnie marseillaise, du secteur privé, nommée Rostand commença dès les années 1840, à transporter régulièrement de marchandises et de voyageurs entre Marseille, Constantinople et Alexandrie. Cette compagnie privée devint ainsi un sérieux concurrent de l'État français dans ce secteur. À son tour, ce

dernier éprouvait d'énormes difficultés dans la mise en place d'une bonne gestion de maintenance technique et financière de ses services en Méditerranée. Pour cette raison, le gouvernement français finit par recourir au concours du secteur privé pour assurer les communications postales en Méditerranée.

Dans cette optique, une première convention fut signée entre la Compagnie parisienne des Messageries Nationales et le Ministère des Finances au nom de l'Administration des Postes françaises en 1851 donnant naissance à la nouvelle Compagnie des Services maritimes des Messageries nationales. La compagnie Rostand finit par fusionner avec cette nouvelle société.

Les Messageries françaises reprirent l'ensemble de la flotte et des itinéraires de l'ancienne administration des paquebots-postes de la Méditerranée. Celles-ci commencèrent à opérer dans l'Empire ottoman, dès l'établissement de leur première ligne de Constantinople en 1851. Lorsque les Messageries françaises commencèrent leurs activités dans l'Empire ottoman, elles furent confrontées aux différentes politiques protectionnistes du gouvernement ottoman et de son administration provinciale au niveau des ports de cet empire.

2. La difficile expérience des Messageries françaises aux frontières sanitaires et douanières de l'Empire ottoman (1851-1861)

Au moment où les Messageries françaises débutèrent leurs activités dans le cadre de leur ligne de Constantinople, la même année, la Porte ottomane décida de concéder le monopole des transports maritimes de la capitale ottomane à une compagnie locale, Şirket-i Hayriye. Ce faisant, la Porte ottomane cherchait à protéger avant tout ses propres intérêts marchands, d'autant que plusieurs membres du gouvernement ottoman figuraient parmi les actionnaires de la nouvelle compagnie. En outre, il désirait favoriser le développement d'une compagnie locale de navigation à vapeur au détriment des compagnies étrangères opérant dans les différents ports de l'Empire.

Les services des Messageries françaises avaient également un intérêt hautement stratégique pour la politique étrangère et le commerce extérieur de France. Le gouvernement français établit un réseau d'acteurs de surveillance des opérations des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman, en plaçant celles-ci sous la protection de l'Ambassade de France à Constantinople et des divers consulats implantés dans l'Empire ottoman.

On constate cependant que la circulation des paquebots des Messageries françaises était souvent entravée par des contrôles sanitaires dans les ports ottomans. Ceux-ci étaient

nécessaires pour protéger toute propagation des épidémies, à commencer par le choléra, mais extrêmement contraignants pour les compagnies maritimes, car elles nécessitaient des mises en quarantaine. Ils causaient donc des retards importants dans la livraison de courriers ainsi que dans le déchargement des marchandises et des passagers.

Or les formalités sanitaires dans l'Empire ottoman étaient avant tout décidées au sein d'un conseil international basé à Constantinople. De plus, l'Empire ottoman participait régulièrement à des conférences sanitaires organisées au niveau international. Dès lors, les procédures sanitaires contestées par les Messageries françaises n'étaient pas seulement imposées par des autorités locales.

Par ailleurs, les services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman étaient surtout confrontés au bon vouloir des dirigeants locaux, que ce soit les ministres à Constantinople ou les gouverneurs dans les provinces. Notre thèse a montré que les rapports entre les Messageries françaises et le gouvernement ottoman s'avéraient souvent difficiles.

Dès les premières années de son exercice dans l'Empire, la compagnie française avait refusé de transporter gratuitement les correspondances ottomanes entre Marseille et Constantinople. Cependant, la compagnie française, pour améliorer ses rapports avec le gouvernement ottoman, elle n'hésita pas à participer au projet d'emprunt étranger proposé en 1852. Bien que ce projet n'aboutisse pas, il souligne les tentatives menées par la compagnie française pour retrouver grâce auprès des autorités ottomanes.

Un autre point abordé par notre thèse concerne la politique concurrentielle jouée par l'Égypte. Les services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman allaient durement souffrir de la concurrence acharnée entre les grandes compagnies étrangères au profit du vice-roi d'Égypte.

Cependant, avec le début de la guerre de Crimée, la Porte ottomane abolit toutes les barrières douanières pour permettre aux paquebots des puissances alliées de transporter leurs troupes et matériels militaires dans les ports ottomans. En 1854, du fait de la participation de la France dans le conflit, les Messageries françaises furent rattachées au service du Ministère de la Guerre en France.

Durant la guerre de Crimée, les paquebots des Messageries françaises transportèrent un grand nombre de messages, de troupes, de matériel militaire d'approvisionnement de toutes sortes entre la France et l'Empire ottoman. Il faut souligner que, dès le début du conflit, la compagnie française se distingua en transportant au moyen de ses paquebots les troupes ottomanes depuis les provinces reculées de l'Empire ottoman jusqu'à Constantinople. L'une des principales conséquences de la guerre de Crimée pour les Messageries françaises fut

l'extension de son réseau maritime qui couvrait désormais non seulement la Méditerranée, mais également le Danube et la mer Noire.

La guerre de Crimée joua un rôle accélérateur dans l'introduction de nouvelles technologies principalement dans le domaine des transports et des communications. Pour communiquer avec leurs armées sur les fronts de la guerre, les puissances alliées de l'Empire, comme l'Angleterre et la France, contribuèrent à l'établissement des premières lignes télégraphiques dans la Turquie d'Europe. En outre, de nouveaux projets de chemin de fer virent le jour dans la Turquie d'Europe à l'occasion de la guerre de Crimée.

En outre, les mouvements continus des paquebots ottomans contribuèrent au développement de techniques de navigation à vapeur dans l'Empire. Tous ces progrès annonçaient à l'horizon une nouvelle ère de modernité dans l'Empire ottoman dans le domaine des transports et des communications.

Cependant, face aux coûts élevés de la guerre, le Trésor impérial ottoman se trouva dans l'impasse financière et la Porte ottomane dut faire appel à l'emprunt étranger auprès des capitalistes européens pour la première fois dans son histoire. Ce premier endettement eut lieu de 1854 et fut suivi par d'autres vagues d'emprunts amenant le Trésor impérial au bord de la banqueroute en 1875. La guerre de Crimée accéléra également des crises politiques dans l'Empire, notamment avec les soulèvements des populations locales dans la Turquie d'Europe.

Dès la fin de la guerre, nous avons constaté l'entrée dans le marché ottoman de nouvelles compagnies étrangères de navigation à vapeur. La Russie, en particulier, face à la démilitarisation de la mer Noire, chercha à rétablir sa puissance maritime en établissant une grande compagnie de navigation à vapeur. Cependant, la réponse de la Porte ottomane et de son administration provinciale face à la multiplication des compagnies étrangères dans son marché fut la montée d'un protectionnisme douanier.

C'est ainsi que, les services de la compagnie française furent touchés par des abus des percepteurs locaux dans les douanes de la province de Mersin. Ces abus étaient en effet, révélateurs des dysfonctionnements de l'appareil fiscal impérial dans les provinces de l'Empire.

Dès les lendemains de la guerre de Crimée, les activités de la compagnie française furent entravées par l'interdiction de circulation de nuit dans les ports de l'Empire ottoman. Or les compagnies locales étaient exemptes de cette interdiction. Il s'agissait ainsi d'une discrimination, dont l'objectif était de favoriser le développement des compagnies locales vis-à-vis de la concurrence étrangère.

Les services des Messageries françaises souffrirent également des politiques de taxation de la Porte ottomane à l'égard du charbon en transit destiné à l'usage de leurs paquebots dans l'Empire ottoman. Cette politique était en effet révélatrice de l'existence d'une crise financière dans l'Empire ottoman, qui avait poussé la Porte ottomane à rechercher de nouvelles sources de revenus.

Néanmoins, vers la fin des années 1850, l'Empire ottoman dans une phase de crise financière provoqua par l'endettement étranger. De même, le gouvernement ottoman dut faire face aux troubles politiques dans la province du Liban. C'est dans ce contexte que l'Empire ottoman fut conclu un traité de libre-échange avec la France le 25 novembre 1861.

Néanmoins, le protectionnisme ottoman à l'égard des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman prit une nouvelle tournure avec l'arrivée du sultan Abdülaziz au trône en 1861. L'une des premières démarches du nouveau sultan fut l'organisation des services de poste maritime à vapeur à l'échelle impériale. Cette première organisation conféra une certaine autonomie aux postes ottomanes, en ce qui concerne les communications postales dans l'Empire.

3. La remise en cause des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman : vers une autonomie locale sur le plan des transports et des communications ?

Une fois autonome, le gouvernement ottoman commença à nationaliser les services de poste maritime dans l'Empire ottoman secteur par secteur. C'est en 1864 que la Porte ottomane affirma pour la première fois son monopole de transport postal entre les ports de l'Empire. Néanmoins, faute de moyens financiers suffisants, la Porte ottomane dut laisser certains ports de l'Empire ottoman en dehors des réseaux impériaux, puisque de tels services exigeaient des paquebots supplémentaires ainsi que du charbon nécessaire à la marche de ces paquebots.

Pour remédier à cette lacune, la Porte ottomane se servit de l'essor de nouvelles compagnies locales de navigation à vapeur à partir du milieu des années 1860. Cependant, les Postes impériales échouèrent à établir ses communications postales régulières au moyen de la navigation à vapeur à l'étranger, et notamment dans les ports de l'Europe occidentale. Dès lors, ce furent les compagnies étrangères qui assurèrent ces communications.

Sur le plan interne, la Porte ottomane continua à adopter des politiques protectionnistes à l'égard des circulations postales internationales sur le territoire ottoman.

C'est principalement pour écarter ce type de protectionnisme que les puissances européennes organisèrent la première Union Postale en 1867 et une deuxième union en 1875. L'Empire ottoman participa à ces deux réunions, mais continua à mener des politiques protectionnistes à l'égard des postes étrangères dans l'Empire ottoman à partir de la fin des années 1860.

Cependant, malgré la montée du protectionnisme postal à l'égard de ses services, les Messageries françaises continuèrent à transporter de correspondances, de marchandises et de voyageurs dans les ports de l'Empire ottoman. D'ailleurs, paradoxalement les membres du gouvernement ottoman et de son administration furent les principaux usagers des services des Messageries françaises durant la période étudiée. La Porte ottomane en particulier utilisa les services postaux de la compagnie française dans l'Empire ottoman pour communiquer avec ses représentants diplomatiques et consulaires en France. De même, les membres du gouvernement ottoman et de son administration dans les provinces firent appel aux services des Messageries françaises pour leurs échanges et mobilités dans les ports de l'Empire.

Par ailleurs, comme nous avons eu l'occasion dans notre travail, d'étudier les listes des passagers de la compagnie ottomane *Fevâid-i Osmâniye*. Celles-ci nous confirment que les hauts fonctionnaires ou des militaires ottomans étaient nombreux à faire l'usage des services de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire. Néanmoins, ces passagers privilégiés n'étaient pas les seuls à voyager à bord des paquebots ottomans. Parmi les passagers de la *Fevâid-i Osmaniye*, on trouvait également des populations pauvres des provinces voyageant vers Constantinople.

Il était de même pour les Messageries françaises, dont les paquebots transportaient les émigrés musulmans qui fuyaient la Russie, et cherchaient à rejoindre les ports de l'Empire ottoman. En outre, elles se chargeaient de transporter des passagers de condition modeste qui, pour la plupart sans le moindre sou, cherchaient à atteindre les grandes villes portuaires de l'Empire ottoman.

Ces quelques exemples de mobilités soulignent le sous-développement économique de certaines régions de l'Empire ottoman. Il s'agit notamment de celles qui, loin des côtes, sont confrontées à un fort exode rural vers les villes portuaires. Ce phénomène met en évidence l'insuffisance de transports, non seulement maritimes, mais également terrestres, de l'Empire ottoman. Le manque d'infrastructure isolait des régions entières, lesquelles ne pouvaient ni expédier leurs productions agricoles ni s'approvisionner en céréales ou produits manufacturés, faute de routes et de moyens de transport suffisant. Dans le même temps, les ports de l'Empire ottoman, notamment Smyrne, Salonique, Beyrouth et Alexandrie connurent de fortes croissances économiques.

Par ailleurs, cette inaccessibilité avait également des conséquences politiques, dans la mesure où le gouvernement de Constantinople éprouvait des difficultés constantes à asseoir son autorité dans les provinces éloignées de l'Empire ottoman. Au cours de la période étudiée, on assiste à des révoltes locales, des disettes et un développement sans précédent du banditisme.

C'est donc pour ces raisons politiques et économiques que, dès les années 1860, la Porte ottomane prit des mesures pour encourager le développement des transports terrestres, en construisant des routes et en développant un réseau ferroviaire. Cependant, faute de ressources suffisantes et d'ingénieurs compétents dans les nouvelles technologies, le gouvernement ottoman fit appel aux capitalistes et aux industriels européens.

De leurs côtés, les puissances industrialisées de l'Europe tiraient d'importants profits dans le développement du transit autour des grands ports de l'Empire ottoman. En effet, cet empire était non seulement un gros marché d'exportation pour les produits manufacturés, mais également un grand fournisseur de matières premières pour l'industrie européenne, que ce soit la laine, le blé, le coton, le tabac. Par ailleurs, les ports de l'Empire ottoman par leurs positions géographiques stratégiques servaient de tremplin pour les communications de l'Europe avec les pays plus lointains, notamment la Perse et l'Inde.

Le premier grand projet de désenclavement fut certainement la construction de la ligne de chemin de fer entre le port d'Alexandrie et le port de Suez. Commencée en 1851 et achevée six ans plus tard, cette voie ferrée révolutionna le transit en Égypte. Désormais, pour parvenir au port de Suez, les correspondances des marchandises et les voyageurs n'étaient plus obligés de voyager à bord des felouques égyptiennes, mais arrivaient directement à Suez et à Alexandrie.

De nombreux projets ferroviaires virent le jour en Turquie d'Europe à partir du milieu des années 1850. Cette région riche en minerais et en céréales intéressait particulièrement les puissances européennes au lendemain de la guerre de Crimée. On assiste à un véritable essor ferroviaire à partir des années 1860. Les Anglais étaient particulièrement actifs. C'est une entreprise anglaise qui connecta le port de Varna aux réseaux européens. De même, ce furent des entrepreneurs anglais qui établirent les chemins de fer de Smyrne en 1866. Quant à Constantinople, elle fut reliée aux grands réseaux de l'Europe continentale dès le début des années 1870. À la même époque, ces réseaux connurent une première expansion vers l'Anatolie, notamment avec le prolongement de la ligne de Constantinople vers Pendik et Izmit.

Un autre événement majeur dans l'histoire des transports et des communications dans l'Empire ottoman fut l'ouverture du canal de Suez en 1869. Grâce à cette prouesse technique, le temps des trajets entre les ports de l'Europe occidentale et les ports indiens fut réduit de moitié. La compagnie française sut d'ailleurs profiter de cette ouverture pour développer de nouvelles lignes vers l'Extrême-Orient.

Avant l'ouverture du canal de Suez, les Messageries françaises avaient déjà commencé à s'installer en Extrême-Orient avec l'établissement de leur ligne d'Indochine en 1862. Dès l'année 1867, la compagnie française préféra supprimer sa liaison maritime avec le port de Poti dans la partie orientale de la mer Noire, afin de renforcer sa position en Extrême-Orient.

Cependant, l'ouverture de canal de Suez n'eut pas un impact immédiat sur l'expansion commerciale des Messageries françaises en Extrême-Orient. Dès l'année suivante, la compagnie française dut mettre ses paquebots au service des armées françaises durant la guerre franco-allemande de 1870-1871. Les années qui suivirent furent difficiles pour la compagnie, d'autant qu'elle entra en conflit avec la compagnie universelle du canal de Suez, pour des questions de droit de passage et de péages. Ces problèmes soulignent d'ailleurs les difficultés financières qui menacèrent la compagnie, notamment à l'époque de la crise bancaire de 1873.

De son côté, au cours des années 1870, l'Empire ottoman fut secoué par des crises politiques et financières de plus en plus aiguës, qui le conduisirent à la banqueroute de 1875. Ces événements, auxquels, allait s'ajouter la fin dramatique du sultan Abdülaziz puis la guerre russo-turque de 1877-78, stoppèrent momentanément tous les projets ferroviaires. Ces derniers n'allaient reprendre qu'après 1880, sous le règne d'Abdülhamid II.

III. L'évaluation générale

1. L'étude de l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat par les Messageries françaises

Dans le cadre de cette thèse doctorale, nous avons cherché à saisir les transitions économiques locales dans l'Empire ottoman à travers la pénétration d'un élément étranger. Dans cette perspective nous avons construit notre raisonnement principal à d'un constat négatif, à savoir l'exclusion des services commerciaux et postaux des Messageries françaises dans les ports de l'Empire ottoman. Dans ce cadre, nous nous sommes surtout interrogés sur les raisons de cette exclusion. C'est ainsi que nous sommes parvenus à analyser l'environnement institutionnel et économique dans le cadre duquel opéraient les Messageries françaises.

De surcroît, dans la mesure où la compagnie des Messageries françaises était l'un des acteurs majeurs du marché de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman, elle nous a permis de plonger au cœur de ce marché. Mais, pour mieux comprendre le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman, nous avons étendu nos recherches au-delà de la compagnie française. C'est ainsi que nous avons étudié en parallèle le développement du secteur local de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'aide des archives ottomanes, et notamment celles de la marine à Istanbul.

D'ailleurs, c'est là, où réside toute l'originalité de notre recherche, à savoir dans la lecture en parallèle de sources françaises et ottomanes. Dès lors, la lecture de l'expérience des Messageries françaises aux frontières de l'Empire ottoman nous a permis de constituer une histoire non seulement internationale, mais aussi particulièrement locale du marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman.

2. L'utilisation de sources françaises et ottomanes

Nous avons construit notre thèse à partir de nombreuses plaintes des Messageries françaises aux frontières douanières, sanitaires et postales de l'Empire ottoman, ainsi que sur la base de l'usage fait par l'État et les populations ottomanes des services de transport de la compagnie française dans les ports ottomans. Une telle entreprise nécessita une étude en parallèle des documents issus des archives françaises et ottomanes.

À ce titre, en France nous avons principalement étudié les fonds de l'Ambassade de France à Constantinople sur la navigation et les postes françaises, conservés dans les archives diplomatiques de Nantes, ainsi que les correspondances consulaires et diplomatiques conservées archives du Ministère des Affaires étrangères à La Courneuve. Ces sources nous ont donné des informations précieuses sur les rapports entre les Messageries françaises et les acteurs dans l'Empire ottoman.

De plus, nous avons analysé les comportements des acteurs locaux dans l'Empire ottoman à l'égard de la compagnie française dans le cadre de l'évolution du contexte politique et économique local, sur la base des sources manuscrites et imprimées en turc ottoman issus des Archives ottomanes du Premier Ministre, des Archives de la Marine et des fonds des diverses bibliothèques d'Istanbul.

3. Limites et perspectives de notre étude

Dans la mesure où nous avons adopté une vision particulièrement économique, nous avons ignoré un certain nombre de pistes de recherche comme l'histoire de la marine militaire dans l'Empire ottoman, notamment ses aspects techniques tels que la navigation et la construction navale. Néanmoins, ces pistes sortaient dépassait le cadre de notre étude et elles étaient déjà aisément étudiées par les historiens de l'Empire ottoman auxquels nous avons fait référence dans le cadre de notre introduction générale. Nous avons également laissé l'histoire même de l'entreprise des Messageries françaises en France parce que celle-ci aussi a déjà été étudiée.

Sur le plan géographique, puisque nous avons choisi l'Empire ottoman comme terrain d'analyse, nous avons décidé de ne pas insister sur les activités des Messageries françaises dans le secteur géographique de l'océan Atlantique, pour la simple raison que celles-ci n'avaient aucun lien avec notre aire géographique. Néanmoins, dans le cadre de la question du transit à travers d'Égypte nous avons pu étudier quelques aspects du développement des lignes des Messageries françaises en Extrême-Orient.

Nos recherches nous ont montré que la navigation à vapeur, ou encore les transports et les communications dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat étaient largement ignorés dans leurs dimensions politiques et économiques. D'ailleurs, faute d'une historiographie suffisante en ce domaine, nous avons dû reconstruire cette histoire en grande partie à partir des sources premières, notamment en ce qui concerne le développement des

compagnies locales de navigation à vapeur ou encore la poste maritime à vapeur dans l'Empire ottoman.

Malgré, nos efforts à combler cette lacune, nous estimons qu'il existe encore beaucoup de pistes de recherche inexplorées en lien avec notre sujet. Sur le plan politique, le rôle des transports et des communications dans le cadre des réformes des Tanzimat mériterait selon nous une recherche à part entière. Dans ce cadre, il serait surtout intéressant d'insister sur comment le gouvernement ottoman se servait du développement des transports et des communications dans l'Empire ottoman pour gouverner l'Empire. Dans cette optique, en particulier les communications par la voie terrestre mériteraient davantage d'être étudiées.

En ce qui concerne le marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat, il n'existe toujours pas d'étude dans le domaine de l'histoire des entreprises locales dans l'Empire ottoman notamment, en ce qui concerne les nombreuses compagnies de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat. Cependant, cette histoire s'avère difficile à reconstituer, car malgré nos recherches approfondies dans les archives ottomanes et dans les fonds des archives de la marine sur les compagnies, nous n'avons trouvé que très peu d'information à ce sujet.

Nous espérons traiter ces sujets dans le cadre de nos recherches ultérieures. Mais pour le moment il nous reste à clore cette thèse en espérant que notre intérêt pour le sujet ne nous a pas trop égarés et que nous avons atteint l'objectif que nous nous étions initialement fixé.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

I. Sources

1. Sources manuscrites issues des archives françaises

1.1 Les archives de l'Association French Lines (A.A.F.L.)

- 1997 002 5235, Services des Messageries Impériales, Règlements Généraux du Service extérieur, de 1860 à 1864.
- 1997 002 5098, Ordres de Service de la Direction de l'exploitation, de 1861 à 1869.
- 1997 002 5283, Conventions avec l'État, 1859.
- 1997 002 5199, Assemblées générales de 1855 à 1870.
- 1997 002 5315, Devis d'armement.
- 1997 002 0415, Ligne de la Chine, du Japon, des Indes et de la Réunion en 1869.
- 1998 006 0001, Photographies.

1.2 Archives du Ministère des Affaires étrangères, La Courneuve

- Correspondance consulaire et commerciale, Smyrne, de 1862 à 1877.
- Correspondance consulaire et commerciale, Suez, de 1849 à 1868.
- Correspondance commerciale, Salonique, 1863.
- Correspondance consulaire et commerciale, Alexandrie, de 1856 à 1862.
- Correspondance consulaire et commerciale, Beyrouth, de 1854 à 1863.
- Correspondance consulaire et commerciale, Constantinople 1845 à 1869.
- Correspondance politique, Turquie, de 1833 à 1856.

1.3 Centre des Archives diplomatiques de Nantes

- Constantinople, Ambassade, Série D, Sous-Série Varna, 166PO/D102/3.
- 166PO/E/196, Ambassade, Turquie, Carton 79, Moldo-Valachie, Couvents Dédiés.
- C.A.D.N., 166PO/E/373, Finances.
- 166PO/400, Constantinople, Postes.

- 166PO/E, 408, Constantinople, Chemins de fer.
- 166PO/E/453-454-455-456, Constantinople, Navigation.
- 166PO/E, 464-465, Constantinople, Questions Sanitaires.
- 166PO/D25/61-63.

1.4 Archives de Marseille

- Archives départementales des Bouches-du-Rhône (A.D.B.R.), 5/M/109, MR. 4.4.6.3., 1853-1980, Voies et moyens de communication, Navigation maritime, Navires, Lignes et Compagnies diverses, Compagnies étrangères, Compagnie Péninsulaire et Orientale.
- Archives de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille (A.C.C.I.M.)
Carton n°. 554, Messageries Maritimes, Ordres de service, de 1 à 308 (1852-1861) ; de 1 à 215 (1861-1865).
Registre n° 555, Ordres de service, de 301 à 550 (1869-1886).

1.5 Archives nationales de France

- A.N.F., Hôtel de Soubise, Paris, AE/B3/227.
- A.N.F., Pierrefitte-sur-Seine, 19 860 703/334, *Postes et Télégraphes*, Dépêches télégraphiques.
- A.N.F., Pierrefitte-sur-Seine, 19 860 703/342, *Postes et Télégraphes*, Dépêches Pour la Crimée.
- A.N.F., Pierrefitte-sur-Seine, 19 860 703/502, Varna-Dépêches de Crimée, Avril-Mai 1855.
- A.N.F., Paris, Pierrefitte-sur-Seine, F21.

1.6 Archives de la Défense, Vincennes

- Archives de la Défense, Vincennes, S.90, 1 G 111, Registre de Correspondance, 590.

2. Sources manuscrites issues des archives ottomanes

2.1 Archives du Premier Ministre (Istanbul)

- A.AMD (Bab-1 Asafi Amedi Kalemi).
- A.DVN.MKL. (Sadaret Divan Mukavelenameler)
- A.MKT. (Bab-1 Asafi Mektubi Kalemi)
- A.MKT.DV. (Sadaret Mektubi Kalemi Deavi Evrakı)
- A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı)
- A.MKT.NZD. (Sadaret Mektubi Kalemi Nezaret ve Deva'ir Evrakı)
- A.MKT.UM. (Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı)
- BEO.AYN.d., (Babıali Evrak Odası Ayniyat Defterleri) Ticaret ve Nafia, Posta
Telgraf.
- C.BH. (Cevdet Bahriye)
- HAT (Hatt -1 Hümayun)
- HR.H., (Hariciye Nezareti Hukuk)
- HR.ID. (Hariciye Nezareti İdare)
- HR. MKT., (Hariciye Mektubi)
- HRC.SFR. (Hariciye Nezareti Sefaret)
- HRC. SYS. (Hariciye Siyasi)
- HR. TO. (Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı)
- I.DH. (İrade Dahiliye)
- I.MMS. (İrade Meclis-i Mahsus)
- MVL (Meclis-i Vala Evrakı)
- Ş.D. (Şura-yı Devlet Evrakı)
- T.DMI. (Ticaret Demir Yolu)
- T.TTEK.
- ZB. (Zabtiye Nezareti Evrakı)

2.2 Archives de la Marine (D.M.K.A.), Istanbul

- Les registres de Idare-i Aziziye, n°. 775.
- Les registres de la compagnie Fevaid-i Osmaniye, n°. 717.

- D.M.K.A., A.M.MKT. (correspondances de la Marine impériale).

3. Sources imprimées

3.1 Sources imprimées diverses

A

Acte de Concession et cahier des charges pour la construction et l'exploitation du grand canal maritime de Suez et dépendances, fait à Alexandrie, le 5 janvier 1856, Paris, Imp. H. Plon, 1856, 2 p.

Ahmed Cevad, *Mâlumât ül-kâfiye fi Memalik il-Osmâniye*, Istanbul, Ahmed Midhat Matbaası, 1289 (1872), 142 p.

Ali Suavi, *Türkiye fi 1288*, Paris, Imp. Victor Goupy, 1871, 52 p.

Annales du Commerce extérieur, Chine et Indochine, Faits commerciaux n° .40, ministère de l'Agriculture du Commerce et des Travaux publics, 3^e série, avis divers, n° .1642, sur les années 1859 à 1867, 32 p.

Annales du Commerce extérieur, Chine et Indochine, Faits commerciaux n° .41, ministère de l'Agriculture du Commerce et des Travaux publics, 3^e série, avis divers, n° .1768, sur les années 1859 à 1867, 10 p.

B

BECKE, F.C., *Les Embouchures du Danube, études sur les obstacles physiques que la navigation y rencontre et sur les moyens d'y remédier avec neuf plans traduits de l'allemand*, Vienne, de l'imprimerie impériale de la Cour et d'État, 1856.

BORDÉ, Paul, *L'Isthme de Suez*, Paris, E. Lachaud, 1870, 192 p.

C

Carte réduite du cours du Danube de la mer Noire et de la Méditerranée à l'est du Méridien de Paris, avec l'introduction des principales entreprises de navigation à vapeur qui fréquentent les mers du Levant, publiée sous les auspices de la Compagnie J. & R. Autrichienne pour la navigation à vapeur du Danube, Vienne, Bibliothèque J. & R., 1840.

Compagnie russe de Navigation à vapeur, de commerce et du Chemin de fer d'Odessa, Odessa, Imp. L. Nietzsche, 16 mai 1873.

Compagnie Universelle du Canal de Suez, Rapport à la Commission d'enquête sur la perception du droit de passage des navires traversant le canal, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer, 1871.

CLARKE, Hyde, *The Imperial Ottoman Smyrna and Aidin Railway, Its position and Prospects*, Constantinople, Koehler Brothers, et Smyrna Castellan, 1861, reprinted from the *Levant Quarterly Review*, 42 p.

D

DELAPLANCHE, l'Abbé, *Le pèlerin : voyage en Égypte, en Palestine, en Syrie à Smyrne et à Constantinople*, Paris, 1875, 248 p.

DESPLACES, Ernest, *Le Canal de Suez, Épisode de l'histoire du XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1859, 319 p.

DE L'ISÈRE, Eugène Pick, *Les fastes de la grande armée d'Orient : histoire politique, militaire et maritime des campagnes de Crimée et de la Baltique (7^e édition... augmentée du Rapport officiel...)*, Paris, Librairie Napoléonienne, des Arts et de l'Industrie, 1857, 466 p.

Düstur, Istanbul, Matbaa-i Âmire, 1866, 904 p.

Düstur, Istanbul, Matbaa-i Âmire, 15 safer 1873 (14 avril 1873), 6983 p.

Dr BURGGRAEVE, *Le livre de Tout le Monde sur la santé, Notions de physiologie et d'hygiène*, Paris, 1863, 428 p.

DRIAULT, Édouard, *La question d'Orient, Depuis ses origines jusqu'à nos jours*, Paris, Félix Alcan Éditeur, 1898, 407 p.

E-F

Études sur la navigation fluviale à vapeur, Paris, Imprimerie de Hennuyer et Turpin, 1842.

FALKOWSKI, Jules, *Le Chemin de fer de la vallée de l'Euphrate et l'avenir de la Turquie*, Nantes, Imprimerie Charpentier, 1860, 29 p.

L-M

LAURENCIN, Paul, *Télégraphe terrestre, sous-marin, pneumatique. Histoire, principes, mécanismes, applications, règlements, tarifs, etc.*, Paris, 1877, 494 p.

LARGE, Benoit, *Navigation sur la Saône, de Lyon à Chalon, Transport des voyageurs et de la marchandise, Service des Bateaux à Vapeur, à roues de côté, intérieures*, Lyon, Imprimerie J.M. Barret, 1826, 29 p.

L'Euphrate au point de vue de son importance politique, À son excellence M. Le Vicomte Palmerston K.G.C.C.B., Nantes, Imprimerie Charpentier, rue de la Rose, 1860, 29 p.

«L'Émigration circassienne en Turquie», extrait de la *Gazette médicale d'Orient*, juillet 1864, Constantinople, Imprimerie du Levant Herald, 1864.

L'Empire ottoman et le Canal de Suez, Paris, E. Dentu, Libraire-Éditeur, Galerie d'Orléans, 17-19 (Palais-Royal), 1869.

MAC FARLANE, Charles, *Turkey and its destiny, The Result of Journeys Made in 1847 and 1848 to examine into the date of that country*, vol. I., Londres, 1850, 410 p.

R

RIGAUD, R.P., *Souvenirs de Jérusalem*, Poitiers, Éd. H. Oudin, 1866, 412 p.

RIVET, Félix, *La navigation à vapeur sur le Saône et le Rhône (1783-1863)*, Paris, Presses universitaires de France, 1862, 619 p.

RITT, Olivier, *Histoire de l'isthme de Suez*, Hachette, Paris, 1869.

S-T

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye (Annuaire de l'Empire ottoman), Ahmed İlhâmi (éd.), Istanbul, 1864, 196 p.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye, Malumât-i Bahriye 1869, 207 p.

SALVADOR, Édouard, *Histoire commerciale, politique et diplomatique des Échelles du Levant, l'Orient, Marseille et la Méditerranée*, Paris 1857, 502 p.

SANCERME Charles, *La question d'Orient populaire*, Paris, Librairie Ch. Delagrave, 1897, 138 p.

SILVESTRE, Henri, *L'Isthme de Suez (1854-1869) avec carte et pièces justificatives*, Marseille, De Cayer Cie, 1869, 365 p.

Twenty-Eigth Annual Report, The Post office Department of United States being for the fiscal year 1863, Washington, Government Printing Office, 1864, 164 p.

Traité des machines à vapeur et de leur application à la navigation, aux mines aux manufactures, etc., traduit de l'anglais par TREGOLD TH., avec des Notes et Additions par F. N. Mellet, Paris, Éditions Bachelier, 1828, 558 p.

3.2 La presse

3.2.1 La presse francophone

Dans l'Empire ottoman

- *Courrier de Smyrne*, journal politique, commercial et littéraire de 1830.
- *Journal de Smyrne*, de 1834 à 1838.
- *Journal de Constantinople et des intérêts orientaux*, de 1843 à 1864.
- *La Turquie*, de 1869 à 1875.

En France

- *Bulletin de la Société de Géographie*, Paris, 1867.
- *Bulletin mensuel de l'Administration des Postes*, décembre 1856.
- *Courrier des chemins de fer ou guide alphabétique des chemins de fer, bateaux à vapeur diligences, télégraphes électriques et hôtel*, Paris, juillet 1860.
- *Gazette des Beaux arts*, Paris, 1859.

- *Journal des Économistes* de juillet 1845, Paris, 1845.
- *La France musicale*, Paris, 1868.
- *La Gazette médicale d'Orient*, juillet 1864, Constantinople, Imprimerie du *Levant Herald*, 1864, p. 5.
- *Le Moniteur Universel* du mois de novembre 1862, Typographie E. Panckoucke et Cie.
- *L'Isthme de Suez : Journal de l'union des deux mers*/gérant Ernest Desplaces, Paris, 1856-1869.

3.2.2 La presse ottomane

- *Cerîde-i Hâvâdis*, plusieurs numéros de 1853 à 1872.
- *Takvîm-i Vekâyi* (1853)

II. Bibliographie

A

AKYILDIZ, Ali, *Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2005, 240 p.

AKYILDIZ, Ali, *Para pul oldu, Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum*, İstanbul, İletişim, 2003, 496 p.

AKSÜT, Ali Kemâlî, *Sultan Azizin Mısır ve Avrupa Seyahati*, İstanbul, Ahmet Sait Oğlu Kitabevi, 1944, 328 p.

ANDERSON, Olive, « The Russian Loan of 1855: An Example of Economic Liberalism? », *Economica*, New Series, vol. 27, n^o. 108 (Nov. 1960), published by Wiley, pp. 368-371.

ANDERSON, Lisa, « Nineteenth-Century Reform in Ottoman Libya », *International Journal of Middle East Studies*, vol. 16, n^o. 3 (août 1984), Cambridge University Press, pp. 325-348.

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, 382 p.

AUN, Marta Pinheiro, « Politiques d'information face aux nouveaux paradigmes : les nouvelles technologies de l'information et de la communication et les contenus culturels contenus culturels », dans Christiane VOLANT (dir.), *L'information dans les organisations : dynamique et complexité*, Tours, Presses universitaires François Rabelais 2008, pp. 204-214.

AYMES, Marc, « Un grand progrès – sur le papier », *Histoire provinciale des réformes ottomanes à Chypre au XIXe siècle*, Paris, Louvain, Walpole, MA, Peeters, Collection Turcica, 2010, 283 p.

B

BAHRI, Ata, « The Transfer of Telegraph Technology to The Ottoman Empire in the XIXth Century », mémoire de Master dirigé par Zafer TOPRAK, İstanbul, université de Boğaziçi, 1996, 134 p.

BARBANCE, M. « L'établissement de la navigation à vapeur dans les eaux et sur la route du Chili. Premières conséquences économiques », dans Michel MOLLAT (dir.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Série « Acta », tome 1, Paris, Presses universitaires de France, pp. 136-159.

BARTLE, G. F., « Bowring and the near Eastern Crisis of 1838-1840 », *The English Historical Review*, vol. 79, n° 313 (oct. 1964), pp. 761-774.

BEAUD, Claude, « Industrie », dans Jean TULARD (dir.), *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995, pp. 638-645.

BERNERON-COUVENHES, Marie Françoise, *Les Messageries Maritimes : L'essor d'une grande compagnie de navigation française 1851-1914*, Paris, P.U.P.S., 2007, 840 p.

BOIS, Paul, *Histoire du Commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles, Tome 2, Armements Marseillais, Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, Marseille, C.C.I., 1988, 412 p.

BOISSONAT, Jean, « La révolution industrielle : bloc-notes », dans Georges LIEBERT, *Deux siècles de révolution industrielle, Un dossier de l'expansion*, Paris, Collection Pluriel, 1983, pp. 9-10.

BOUCHE, Denise, *Histoire de la colonisation Française, Tome second, Flux et reflux (1815-1962)*, Paris, Fayard, 1991, 607 p.

BORDAS, Jean, *Les directeurs généraux des douanes, l'Administration et la politique douanière 1801-1839*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2004, 742 p.

BOURSELET, V., MARÉCHAL G., FRANÇOIS L., GILBERT G., *La Poste maritime, les paquebots français et leurs cachets 1780-1935*, Paris, Du Graouli, 1936, 104 p.

BOSTAN, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul, Kitabevi, 2015, 384 p.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı : 17. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara, T.T.K., 2003, 318 p.

BOSTAN, İdris, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Éd. Bilge, İstanbul, 2005, 461 p.

C

CABANAIS, André, *Introduction à l'histoire économique et sociale de la France au XIXe et au XXe siècle*, Toulouse, Édouard Privat, 1976, 247 p.

CAMCI, B., ZAFER, C., YAMAN, Ş. (dir.), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I.*, İstanbul, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarih Yayınları 1, 1994, 285 p.

CAMERON, Rondo *La France et le Développement économique de l'Europe (1800-1914)*, Paris, Éditions du Seuil, 1970, 430 p.

CAIN, P.J., HOPKINS, Anthony G., *British Imperialism: Innovation and Expansion 1815-1914*, London, Longman, 1993, 504 p.

CATY, Roland, RICHARD, Eliane, *Histoire du Commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles, Tome 1, Armateurs Marseillais au XIXe siècle*, Marseille, C.C.I. de Marseille, 1986, 336 p.

COCHET, François, HENRY, Gérard-Marie, *Les Révolutions Industrielles, Processus historiques, Développements économiques*, Paris, Armand Colin, 1995, 381 p.

COONS, Ronald E., *Steamships, statesmen, and bureaucrats, Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag GMBH, 1975, 209 p.

COUTO, Dejanirah, GÜNERGÜN Feza, PEDANI FABIS, Maria Pia (dir.), *Sea power, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2014, 608 p.

CHAUBERT, L., *L'Union postale universelle, Son statut juridique, sa structure et son fonctionnement*, Berne, Éditions Herbert Lang et Cie SA 1970, 149 p.

CLARK, Edward C., « Osmanlı Sanayi Devrimi », dans Ekmeleddin İHSANOĞLU (dir.), *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1992, pp. 37-52.

CLINQUART, Jean, *L'administration des douanes en France de la Révolution de 1848 à la Commune (1848-1871)*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'Administration des Douanes, 1983, 162 p.

CLOAREC, Henri, *La Marine marchande*, Paris, Presses universitaires de France, 1961, 125 p.

ÇADIRCI, Musa, « Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men'-i Mürur ve Pasaport Nizamnameleri », *Belgeler*, Cilt XV, Sayı 19, Ankara, T.T.K., 1993, pp. 171-172.

D

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, 634 p.

DAUMALIN, Xavier, RAVEUX, «Marseille (1831-1865), Une Révolution industrielle en Europe du Nord et Méditerranée », *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 56^e année, n^o. 1 (janvier-février, 2001), Paris, EHESS, pp. 153-176.

DEANE, Phyllis, *The First Industrial Revolution*, Cambridge, Cambridge at the University Press, 1965, 295 p.

DÜZCÜ, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, thèse de doctorat dirigée par Hale ŞIVGIN, Ankara, T.C. Gazi Üniversitesi, 2012.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara, T.T.K., 2001, 392 p.

DUNHAM, Arthur Louis *La Révolution industrielle en France (1815-1848)*, traduit de l'anglais par Louis Blanchard, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1953, 420 p.

DU VELAY, A., *Essai sur l'histoire financière de la Turquie depuis le règne du Sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours*, Paris, Arthur Rousseau Éditeur, 1903, 722 p.

DROZ, Jacques, *Histoire diplomatique de 1648 à 1919*, Paris, Dalloz, 1982, 619 p.

E

ELDEM, Edhem, *A History of the Ottoman Bank*, Istanbul, Ottoman Bank Historical Research Center, 1999, 608 p.

ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Istanbul, Eren yayıncılık, 1993, 305 p.

ERLER, Mehmet Yavuz, *Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kıtık Olayları (1800-1880)*, Istanbul, Libra Kitap, 2008, 400 p.

ESKİN, Şekip, *Türk Posta Tarihi, 25 Mayıs 1942 tarihinde Birinci Kaymakamlar Kursunda verilen bir konferans Münasebetiyle*, Ankara, Ulusal Matbaa, 1942, 94 p.

F

FAKHOURY, Marcel, *Alexandrie, Suez, 1860-1960 : la mort du cosmopolitisme*, La Terrace, Le Signet du dauphin, 2007, 96 p.

FARAH, E. Caesar, *The Politics of Interventionism in Ottoman Lebanon, 1830-1861*, New York, Oxford: The Centre of Lebanese studies, I.B. Tauris, 2000, 816 p.

FOHLEN, Claude, *Qu'est-ce que la révolution industrielle ?*, Paris, Éditions Robert Laffont, 1971, 317 p.

FOURNIAU, Charles, *Vietnam, Domination coloniale et résistance nationale (1858-1914)*, Paris, Éditions les Indes savantes, 2002, 845 p.

FRÉMEAUX, Jacques, *La question d'Orient*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 2014, 624 p.

G

GANIAGE, Jean, « Lieux-Saints », dans Jean TULARD (dir.), *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995, p. 739.

GEORGEON, François, VATIN Nicolas et VEINSTEIN Gilles (dir.), avec la collaboration d'Elisabetta Borromeo, *Dictionnaire de l'Empire ottoman*, Paris, Arthème Fayard, 2015, 1352 p.

GIRARD, Louis, « Les grandes compagnies maritimes sous le Second Empire », dans MOLLAT, Michel (dir.), *Les Origines de la navigation à vapeur*, Paris, Presses universitaires de France, Série « Acta », Tome 1, 1970, pp.108-117.

GIRARDET, Raoul, *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, Hachette, 1972, 337 p.

GIRAUD, Hubert, *Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille (1829-1900)*, Marseille, Société Anonyme du Sémaphore de Marseille, 1929, 78 p.

GOOCH, D. Brison, « A Century of Historiography on the Origins of the Crimean War », *The American Historical Review*, vol. 62, n^o. 1 (Oct., 1956), Oxford University Press, pp. 33-58.

GUILLERM, Alain, *La marine à vapeur (1800-1920)*, Presses universitaires de France, Paris, 1996, 127 p.

GUIRAL, Pierre, « Commerce et navigation de Marseille avec l'Extrême-Orient sous le Second Empire », dans MOLLAT, Michel, *Les Origines de la navigation à vapeur*, Paris, Presses universitaires de France, Série « Acta », Tome 1, 1970, pp. 161-171.

GÜLERYÜZ, Ahmet, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları, The Bosphorus Steamers of the Şirket-i Hayriye*, Istanbul, Denizler Kitabevi, 2006, 207 p.

GÜLERYÜZ, Ahmet, *Tarih Boyunca Türk Yelkenli Gemileri, Turkish Sailing Ships Through the Ages*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2004, 235 p.

GÜLERYÜZ, Ahmet, *Ottoman Navy's Cruisers*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2011, 112 p.

GÜRAN, Tevfik, « Osmanlı Kamu Maliyesi 1839-1918 », dans *Osmanlı Maliyesi Kurumlar Bütçeler 1*, Mehmet GENÇ, Erol ÖZVAR (dir.), İstanbul, Osmanlı Bankası Arşivi Araştırma Merkezi, 2006, pp. 65-83.

GÜRAN, Tevfik, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, 432 p.

H

HAUDRÈRE, Philippe, *Les Compagnies des Indes orientales, Trois siècles de rencontre entre les Orientaux et les Occidentaux*, Éditions Desjonquères, Paris, 2006, 269 p.

GRISSET, Pascal, *Histoire Industrielle, Entreprise, technologie et souveraineté : Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX-XXe siècles)*, Paris, Institut d'Histoire de l'Industrie et Éditions Rive Droite, 1996, 735 p.

HUT, Davut, « Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı », dans YILMAZ, Ömer Faruk (dir.), *Osmanlı » da Ulaşım, Kara-Deniz-Raylı*, İstanbul, Çamlıca Basım Yayın, 2011, pp. 71-101.

I

İHSANOĞLU Ekmeleddin (éd.), *History of the Ottoman State, Society and Civilisation*, vol. 1, İstanbul, IRCICA, 2001, 827 p.

ILIASU, A., A., « The Cobden-Chevalier Commercial Treaty of 1860 », *The Historical Journal*, vol. 14, n° 1 (Mar., 1971), pp. 67-98.

İLGÜREL, Mücteba « Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri », dans İHSANOĞLU, Ekmeleddin, KAÇAR, Mustafa (éd.), *Çağını yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, IRCICA, 1995, pp. 143-156.

İNALCIK, Halil, *Devlet-i Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I, klasik dönem (1302-1606) siyasal, kurumsal ve ekonomik gelişim*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009, 377 p.

LEMAIRE, Jean-François, « Industrie », Jean TULARD (dir.), *Dictionnaire du Second Empire*, Fayard, Paris, Fayard, 1995, pp. 638-651.

ISSAWI, Charles, *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, Chicago, The University of Chicago Press, 1966, 543 p.

ISSAWI, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago, The University of Chicago Press, Chicago and London.

ISSAWI, Charles, « The Tabriz-Trabzon trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route », *International journal of the Middle East Studies*, vol. 1, n° 1 (Jan. 1970), Cambridge University Press, pp.18-27.

ISSAWI, Charles, *The Fertile Crescent, 1800-1914*, New York and Oxford, Oxford University Press, 1988, 502 p.

J

JOMINI Alexandre, *Étude diplomatique de la guerre de Crimée (1852 à 1856)*, (2 Vol.), Saint-Petersbourg, 1878, 444 p.

K

KAISER, Wolfram, « Cultural Transfer of Free Trade at the World Exhibitions, 1851-1862 », *The Journal of Modern History*, vol. 77, n° 3 (September 2005), pp. 563-593.

KARAL, Enver Ziya, « Gülhane Hatt-ı hümayununda Batının etkisi », *Belleten*, Cilt: XXVIII, Octobre 1964, n° 112, Ankara, T.T.K., pp. 581-601.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, VII. Cilt, Islahat Fermanı Devri 1861-1876*, Ankara, T.T.K., 1977, 388 p.

KAUKIAINEN Yrjö, *European Review of Economic History*, vol. 5, n° 1 (April 2001), Oxford University Press, pp. 1-28.

KIPP, Jacob W., « Consequences of Defeat: Modernizing the Russian Navy, 1856-1863 », *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas, Neue Folge*, Bd. 20, H. 2 (Juni 1972), pp. 210-225.

KORALTÜRK, Murat, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İstanbul, I.D.O., 2007, 268 p.

KAYNAR, Reşat, *Mustafa Reşid Paşa ve Tanzimat*, Ankara, T.T.K., 1985, 656 p.

KURDAKUL, Necdet, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, İstanbul, Döler Neşriyat, 1981, 423 p.

KUYAŞ, Salih, “Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postaneleri”, *Tarih ve Toplum*, sayı I, İstanbul, (Ocak 1984), p. 51.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., « Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi » dans İHSANOĞLU, Ekmeleddin, KAÇAR, Mustafa (éd.), *Çağını yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, IRCICA, 1995, pp. 165-206.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, S., « Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri », dans YILDIZ Hakki Dursun (éd.), *150. Yılında Tanzimat*, Ankara, Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, tome, VII, n°. 142, 1992, pp. 91-138.

L

LAMPE, M., « Effects of Bilateralism and the MFN Clause on International Trade: evidence for the Cobden-Chevalier Network, 1860-1875 », *The Journal of Economic History*, vol. 69, n°. 4 (December 2009), pp. 1012-1044.

LANDES, S. David., *L’Europe technicienne ou la Prométhée libéré*, Paris, Gallimard, 2000, 790 p.

LAXMAN, Satya, D., « British Imperial Railways in the Nineteenth Century South Asia », *Economic and Political Weekly*, vol. 43, n°. 47 (Nov. 22-28, 2008), pp. 69-77.

LILLEY, Samuel, « Technological Progress and the Industrial Revolution 1700-1914 » dans *The Fontana Economic History of Europe*, vol. 3, Chapter 3, General Editor, Carlo M. Cipolla, Collins Clear-Type Press, Great Britain, 1970.

Le colonialisme (1830-1914), Exposés du Cercle Léon Trotsky, 7 octobre 1983, 59 p.

Le commerce extérieur français de Méline à nos jours, Colloque tenu à Bercy le 3 juin 1992, Association pour le développement de l’histoire économique, Comité pour l’histoire et économique de la France, 147 p.

LONG, C., Dwight, « The Austro-French Commercial Treaty of 1866 », *The American Historical Review*, vol. 41, n°. 3 (Apr., 1936), Chicago, pp. 474-491.

M

MALET, Albert et ISAAC, Jules, *Révolution, Empire et première moitié du XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1929, 690 p.

MATTELART, Armand, *L'invention de la communication*, Paris, Éditions La Découverte, 1994, 392 p.

MELANCON, Glenn, « Honour in Opium? The British Declaration of War on China, 1839-1840 », *The International History Review*, vol. 21, n° 4 (Dec., 1999).

MILLER, William, *The Ottoman Empire, 1801-1913*, Cambridge, Cambridge Historical Series, Cambridge University Press, 1913, 547 p.

MITCHELL, Donald W., *A History of Russian and Soviet Sea Power*, New York, André Deutsch (éd.), United States, 1974, 657 p.

MOSSE, W.E., « Russia and the Levant, 1856-1862: Grand Duke Constantine Nicolaevich and the Russian Steam Navigation Company », *The Journal of Modern History*, vol. 26, n° 1 (Mar., 1954), the Chicago University Press, pp. 39-48.

MOUSSA Sarga avec la collaboration de Kaja Antonowicz, *Le Voyage en Égypte, Anthologie des voyageurs européens de Bonaparte à l'occupation anglaise*, Paris, Robert Laffont, Paris, 1052 p.

MULLER, Wolfgang, « 15-19. Yüzyılları arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar », dans Ekmeleddin İHSANOĞLU (dir.), *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1992, pp. 53-120.

N

NOAM, Eli M., WOLFSON, Alex, « The End of Territoriality in Communications », dans *Globalism and Localism in Telecommunications*, E. Noam and A.J. Wolfson editors, New York, Elsevier, 1997, pp. xvii-xxxix.

NORMAN, E., Saoul, *Russia and the Mediterranean 1797-1807*, Chicago and London, The University of Chicago Press, 1970, 268 p.

O

ORLOWSKI, Serge, *La révolution de la vapeur dans les Marines du XIXe siècle 1800-1900, The Revolution of Steam in the XIXth Century Navies 1800-1900*, Traduction de Pierrick Rouillet, Anvers, Éditions M.D.V., Marcel-Didier Vrac, 2001, 190 p.

OZBEK, Nadir, « Tanzimat Devleti Vergi Sistemi ve Toplumsal Adalet 1839-1908 », *Toplumsal Tarih*, İstanbul, décembre 2014, pp. 24-30.

ÖZEKEN, Ahmet Ali, *Türkiye Kömür Ekonomisi Tarihi*, İstanbul, İÜ Yayınları, Milli Mecmua Basımevi, 1955, 208 p.

P

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara, Yurt Yayınları, 1984, 222 p.

PAMUK, Şevket, *The Ottoman Economy and Its Institutions*, Farnham, Surrey, Ashgate, Variorum Editions, 2009, 304 p.

PANZAC, Daniel, *Commerce et navigation dans l'Empire ottoman au XVIIIe siècle*, İstanbul, Isis, 1996, 218 p.

PANZAC, Daniel, *La marine ottomane de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS Editions, 1999, 537 p.

PANZAC, Daniel, *La peste dans l'Empire ottoman 1700-1850*, Louvain, Ed. Peeters, 1985, 659 p.

PANZAC, Daniel, *Population et santé dans l'Empire ottoman (XVIIIe-XXe siècles)*, İstanbul, Isis, 1996, 213 p.

PANZAC, Daniel, *Quarantaines et lazarets. L'Europe et la peste d'Orient (XVIIe-XXe siècles)*, Aix-en-Provence, Édisud, 1986, 220 p.

PANZAC, Daniel, « Tanzimat et la santé publique, les débuts du conseil sanitaire de l'Empire ottoman », dans *150. Yılında Tanzimat*, Hakkı Dursun YILDIZ (éd.), Ankara, T.T.K., 1992, pp. 325-333.

PIQUET, Caroline, *Histoire du canal de Suez*, Paris, Éditions Perrin, 2009, 374 p.

POUTHAS, Charles, H., *Démocraties et Capitalisme (1848-1860)*, Paris, Presses universitaires de France, 1941, 648 p.

R

RAMONA, Philippe, *Paquebots vers l'Orient*, Paris, Éditions Alan Souton, 2001, 230 p.

REINALDA, Bob, *Rootledge History of International Organisations: From 1815 to the Present Day*, London and New York, Rootledge, 846 p.

RENDALL, Matthew, « Restraint or Self-Restraint of Russia: Nicholas I, the Treaty of Unkiar Skelessi, and the Vienna System, 1832-1841 », *The International History Review*, vol. 24, n° 1 (Mar. 2002), pp. 37-63.

REUSSNER, André, « Les répercussions techniques, politiques, économiques et sociales de l'application de la vapeur à la navigation », dans MOLLAT Michel (dir.), *Les Origines de la navigation à vapeur*, Paris, Presses universitaires de France, Série « Acta », Tome 1, 1970, pp. 9-20.

RIKER, T., W., « The Concert of Europe and Moldavia in 1857, *The English Historical Review*, vol. 42, n° 166 (Apr. 1927), Oxford University Press, pp. 227-244.

RIOUX, Jean-Pierre, *La Révolution industrielle, 1770-1880*, Paris, Paris, Seuil, 1989, 274 p.

ROWLEY, Anthony, *Évolution économique de la Russie du milieu du XIXe siècle à 1914*, Paris, Société d'Édition d'Enseignement supérieur, 1982, 520 p.

ROUX, Charles, *L'Isthme et le Canal de Suez, Historique-État actuel*, Tome Second, Paris, Hachette, 1901, 18 p.

S

SCIACKY Roberto, *Bulgaria from the Ottoman Empire to the Kingdom, History, stamps and postal history 1840-1908*, Vignola (Italy), Ed. Vaccari, 2006, 119 p.

SERVANTIE, Alain « Development of Steamship Travelling in the Mediterranean (1833-1860), dans COUTO, Dejanirah, GÜNERGÜN Feza, PEDANI FABIS, Maria Pia (dir.), *Sea power, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Denizler Kitabevi, 2014, pp. 504-514.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, « Tanzimat'ın On Hazırlıkları ve Meclis-i Vala-yı Ahkam-ı Adliye'nin Kuruluşu (1838-1840) », *Sultan II. Mahmut ve Reformları Semineri*, İstanbul, 1990, pp. 130-133.

SEZEN Salih, APAYDIN, Ahmet (éd.), « İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Ulaşımına yön veren 140 olay », *IETT, 140. Yıl*, İstanbul, 2012, 398 p.

SHAW, Stanford, J., *Between Old and New, The Ottoman Empire under Sultan Selim III 1789-1807*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1971, 535 p.

STAHL, Henri H., « Théories des processus de "modernisation" des Principautés Danubiennes et de l'ancien royaume de Roumanie (1850-1920) », Binghamton, *Review (Fernand Braudel Center)*, vol. 16, n° 1 (Winter, 1993), pp. 85-111.

STEPHAN, John J. « The Crimean War in the Far East », *Modern Asian Studies*, vol. 3, n° 3 (1969), Cambridge, Cambridge University Press, pp. 257-277.

SUVLA, Refii-Şükrü, « Tanzimat Devrinde İstikrazlar », dans *Tanzimat I, Yüzüncü yıldönümü münasebetiyle*, Istanbul, Istanbul Matbaası, 1940, pp. 263-288.

T

TAILLEMITE, Étienne, « Crimée », dans Jean TULARD (dir.), *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995, p. 381.

TRISTANT, Henri, *Les lignes régulières de paquebots-poste du Levant et d'Égypte (1837-1851)*, Paris, Édité par l'Auteur, 1987, 175 p.

TRISTANT, Henri, *Les premiers paquebots français de la ligne de New York (1783-1793)*, H. TRISTANT auteur éditeur, 1985, 172 p.

U

UYGUN, Süleyman *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği*, thèse de doctorat dirigée par Azmi ÖZCAN, université de Sakarya, 2013, 402 p.

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Kumpanyası 1851-1914*, Istanbul, Kitap yayınevi, 2015, 400 p.

ÜLGEN, Erol (dir.), *Ahmet Mithat Efendi, Paris'te bir Türk*, Ankara, T.D.K., 2000, 532 p.

V

VAILLÉ, Eugène, *Histoire Générale des Postes françaises, La Ferme Générale et le groupe Grimod-Thiroux (1738-1789)*, Paris, Presses universitaires de France, 1953, 128 p.

VAN THAO Trinh, « La conquête », dans Jean-Pierre RIOUX, (dir.), *Dictionnaire de la France coloniale*, Paris, Flammarion, 2007, pp. 342-344.

W

WRIGHT, H.R.C., « The Anglo-Dutch dispute in the east », *The Economic History Review*, New Series, vol. 3, n^o. 2 (1950), pp. 229-239.

Y

YENER, Emir, *Iron Ships and Iron Men: Naval Modernization in The Ottoman Empire, Russia, China and Japan From a Comparative Perspective 1830-1905*, thèse de doctorat dirigé par Selçuk ESENBEL, Istanbul, université de Boğaziçi, 2009, 200 p.

YAZICI, Nesimi « Osmanlı Telgrafında Dil Konusu », *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt. XXVI, Ankara, 1984, pp. 751-764.

YAZICI, Nesimi, « Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı », *150. Yıldönümünde Tanzimat Ekonomisi Sempozyumu*, 5-6 juin 1989, Ankara, pp. 333-377.

YAZICI, Nesimi, « Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu » dans *150. Yılında Tanzimat*, Hakkı Dursun YILDIZ (éd.), Ankara, T.T.K., 1992, pp. 139-209.

YAZICI, Nesimi, « Türkiye'de İlk Telgrafı Abdülmecid Çekti », *Yıllar Boyu Tarih*, n°. 7, Istanbul, juillet 1981, pp. 23-25.

YETİŞ Kazım, BİRİNCİ, Necat, ANDI M. Fatih (éd.), *Ahmet Mithat Efendi, Bütün Eserleri, Romanlar 1, Dünya'ya İkinci Geliş Yahut İstanbul'da Neler Olmuş, Felâton Bey ve Rakım Efendi, Hüseyin Fellah*, (dir.), Ankara, T.D.K., 2000, 619 p.

ANNEXES

I. Glossaire turc-ottoman

1. Termes généraux

Administration centrale et provinciale. « Au XIXe siècle, le centre impérial devient encore plus bicéphale qu'il ne l'était au siècle précédent. Le siège du gouvernement (Sublime Porte) renforce ses attributions comme lieu principal de l'inspiration des réformes sous les Tanzimat, avant d'être relégué à un second plan à partir des années 1870... Au début des années 1840, la Sublime Porte comprend les bureaux du grand vizir et du ministère de l'Intérieur, ainsi que ceux des nouveaux ministères des Affaires étrangères (transformation de *reis ül-küttab, chef du divan -ı hümayun*) et de la Justice [...] L'autre pilier de l'administration centrale est en effet le Palais, transféré au cœur historique du palais de Topkapı aux rives du Bosphore à l'époque des Tanzimat, puis sur les collines d'Yıldız [...] Si les principales institutions de l'administration ottomane, démultipliées et réorganisées à l'époque des "réformes", se trouvent à Istanbul, cette administration est loin de fonctionner en circuit fermé : elle a vocation à couvrir l'ensemble des "pays bien gardés". Elle conçoit à cette fin une politique de centralisation inédite dans l'histoire de l'Empire. Cette centralisation, la situation l'exige : les cessions territoriales et la déperdition fiscale qui en résulte pour le Trésor rendent nécessaire un meilleur prélèvement des ressources ; la multiplication des révoltes et l'émergence des nationalismes imposent un contrôle rigoureux des territoires et des loyautés, autant qu'une politique d'ottomanisation des nobles ; l'intégration de l'économie ottomane au capitalisme européen oblige à la modernisation des routes, de villes et des ports. Pour ce faire l'administration centrale met à profit les inventions du siècle (télégraphe, transports ferroviaires) et oblige les cadres impériaux à des allers et retours de carrière entre les fonctions stambouliotes et l'administration territoriale. Elle uniformise la carte administrative, d'abord autour de l'unité traditionnelle de l'*eyalet*, ensuite dans le cadre d'une audacieuse réforme initiée par un premier "règlement d'administration provinciale", mis en œuvre par Midhat Paşa dans le gouvernorat général (*vilayet*) du Danube en 1864. À partir de 1867, cette réforme est progressivement généralisée (moyennant modifications et ajustements) à l'ensemble de l'Empire et fixe la division administrative en provinces sur le modèle des départements français. Elle est complétée par une loi de 1871 qui détermine les attributions des pouvoirs au sein des *vilayet*. Est ainsi établi un organigramme type, indistinctement applicable à l'ensemble des agents envoyés administrer les "domaines bien gardés", qui

entrelace les titres conférés aux gouverneurs provinciaux et la hiérarchie de circonscriptions dont ils sont à la charge. Le *vilayet* se divise en *sancak* ou “arrondissements”, y compris celui où se trouve le siège du gouvernement provincial. Chaque *sancak* est placé sous l’administration d’un *mutasarrıf*, et se subdivise en plusieurs *kaza* dont chacun forme la juridiction d’un *kaymakam*, selon le modèle du canton français. Le *kaza* est à son tour divisé en communes (*nahiye*) placées sous l’autorité des directeurs (*müdüir*)⁶⁴⁸. »

Ağa. « Terme d’origine mongole désignant le grand frère, le chef, le maître, le responsable. Placé après un nom propre, *ağa* (passé en français sous la forme agha) sert de titre usuel à certaines catégories de serviteurs du sultan (à l’exclusion des fonctionnaires des finances ou des secrétaires, qui sont *efendi*) gradés des troupes soldées, comme l’*agha* des janissaires, les *aghas* des corps de cavalerie de la Porte, les officiers ne pouvant pas prétendre au titre de pacha et de bey ; officiers des services “intérieurs” (*enderun*) ou “extérieurs” (*birun*) du palais ; eunuques du Sérail. Avec le sens de “maître”, c’est le titre que réservent souvent, au XVIII^e siècle, les notables provinciaux plus ou moins autonomes (*ayan*). Avec le temps, le titre a tendance à se dévaloriser, surtout au cours du XIX^e siècle : on le trouve désormais accordé à des artisans ou à des officiers subalternes illettrés. Chez les Tatars de Crimée, le Premier ministre était appelé Han ağası⁶⁴⁹. »

Avariz-i divâniye. « [...] taxe extraordinaire pour financer une campagne militaire, qui finit par devenir annuelle. Elle était perçue par le gouvernement central sur “des foyers d’avariz” (*avariz hanesi*) qui regroupaient en fait plusieurs foyers (*hane*). Certaines catégories de la population étaient soumises à des contributions en salpêtre, beurre clarifié, poulets, miel, faucons, grains destinés aux campagnes militaires, chevaux de poste (avec leur entretien) et à des services comme la garde des passes de montagne, la réparation des fortifications et des conduites d’eau, le travail aux mines ou dans les salines, enfin la rame sur les galères de la flotte⁶⁵⁰. »

Bâb-ı Âli (Sublime Porte) (Porte ottomane). « [...] désigna jusqu’au XIX^e siècle, sans grande régularité ni cohérence, la maison et la résidence officielle du grand vizir et, de façon

⁶⁴⁸ M. AYMES et O. BOUQUET, « Administration centrale et provinciale », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 41-43, (citation, pp. 42-43).

⁶⁴⁹ Nicolas VATIN, « Agha (ağa) », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 48.

⁶⁵⁰ L. T. DARLING, « Fiscalité », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 452-457, (citation, p. 453).

abstraite, les services de l'administration centrale de l'État. Le terme plus commun pour signifier la résidence du grand vizir avant le XIX^e siècle était *paşa kapısı* ou *vezir kapısı* appliqué habituellement (mais non exclusivement), à partir du milieu du XVII^e siècle [...] ⁶⁵¹»

Bey. « Terme anciennement utilisé par les Turcs au sens de “chef”, “seigneur”, “noble”, servant en particulier en Anatolie d'équivalent de l'arabe *emir*. Comme substantif ou titre usuel suivant le nom, il est attribué chez les Ottomans au souverain lui-même jusqu'au XV^e siècle, aux chefs de tribu, aux gouverneurs de province (*sancakbeyi* ou “bey de sancak”, *beylerbeyi* ou “bey des beys [de *sancak*]”) aux officiers militaires — oulémas et secrétaires portent plutôt le titre d'*efendi* —, aux fils de grands personnages, à des chefs étrangers. Les plus grands dignitaires reçoivent cependant le titre, supérieur, de *paşa* (pacha). À la fin du XIX^e siècle, le protocole accorde le titre aux colonels et lieutenants-colonels, aides de camp du sultan, fonctionnaires civils d'un certain rang, mais le titre s'est répandu, signalant l'appartenance de son titulaire aux plus hauts échelons de la société sans faire nécessairement allusion à une fonction précise. On le donne ainsi aux membres, même très jeunes, de grandes familles. Il en va de même de *bey efendi*, qui se développe au XIX^e siècle et en est venu à servir d'apostrophe respectueuse : on peut traduire *Bey efendim* par “Monsieur”⁶⁵². »

Beylik. « [...] (français beylicat). Terme désignant des dynasties apparues en Anatolie à la fin du XIII^e siècle à la suite de la désagrégation des Seldjoukides de Rum et de la fin du protectorat mongol sur la Turquie. Les *beylik*, souvent appelés émirats, furent des puissances régionales indépendantes. Parmi ces États en majorité turcomans d'origine, on peut aussi placer celui des Ottomans, apparue en Bithynie à la fin du XIII^e s. et par la suite principale puissance hégémonique en Anatolie⁶⁵³. »

Cizye. « [...] (également appelé *harac*) impôt islamique, capitation due par les sujets non musulmans (théoriquement répartis en trois catégories de niveau de fortune, mais la cizye fut payée au taux inférieur jusqu'à 1695), normalement remise directement à l'agent du sultan (*emin*)⁶⁵⁴. »

⁶⁵¹ R. MURPHEY, « Sublime Porte », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1104-1105, (citation, p. 1104)

⁶⁵² N. VATIN, « Bey », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 166.

⁶⁵³ M. BERNARDINI, « Beylik », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 167-170, (citation, p. 167).

⁶⁵⁴ L.T. DARLING, « Fiscalité », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 452-457. (citation, p. 453).

Divân. « Dans la terminologie administrative ottomane, même si le terme “divan” fut employé avec des acceptions diverses, il désignait généralement le gouvernement central, le service ou le lieu où les affaires de l’État étaient traitées. Les attributions du divan évoluèrent au cours du temps, mais une constante du conseil impérial tint dans la coexistence de deux types de divan, ceux de gouvernement et ceux d’administration et de contentieux [...] Le conseil impérial et le grand vizirat étaient deux institutions à part. Le second, qui pendant le XVII^e siècle, devint un organisme bureaucratique indépendant, s’empara par la suite de la plupart des fonctions du premier⁶⁵⁵. »

Diplomatique. « Les *firman*s, *berat*, *sebeb-i takrir hükmü*, *name-i hümayun* rédigés au divan impérial au nom du sultan portent sa *tuğra*, on ne voit pas de telle signature sur les *hatt -i hümayun* de la main des sultans, sur les *irade* qui les remplacèrent à partir de Mahmud II (par lesquels le souverain faisait connaître son ordre ou son opinion *via* le secrétaire en chef du *mabeyn*), non plus que sur des lettres privées [...] Les *berats* avaient des motifs très divers, de la nomination au grand-vizirat (*menşur*) à l’attribution des pains, chacun ayant une désignation propre (*mülkname*, *vezaret*, *feraset*, *timar*, *iltizam*). On disait des *hatt -i hümayun* écrits spontanément sans *telhis* ou *takrir* préalable, qu’ils étaient écrits *beyaz üzere* (“sur feuille blanche”), les autres étant sur *telhis* ou *takrir*. [...] À partir de 1832, les *irades* remplacèrent les *hatt -i hümayun* sur les *telhis*. Contrairement aux des *hatt -i hümayun* placés en haut des documents, l’*irade*, dans la mesure où le secrétaire en chef (*baş katib*) était d’un niveau inférieur au grand vizir, était porté sous le document qui lui était adressé, appelé *arz tezkeresi*. Bien qu’en majorité les *telhis* et les des *hatt -i hümayun* ne soient pas datés, on commença à partir des Tanzimat à dater les *arz tezkeresi* et les *irade*, et au fur et à mesure du XIX^e siècle on nota en même temps la date selon les calendriers de l’hégire et *rumi* (chrétien julien). Les correspondances entre bureaux en ville s’appelaient *tezkere*. Il y en avait de nombreuses sortes, à commencer par les *arz tezkeresi* et les *irades tezkeresi*. Ceux émis par le *şeyhülislam* et les ministres étaient dits “*tezkere-i aliyye*” (“tezkere sublime”) [...] La multiplication des documents est à l’origine de la constitution des registres de plaintes (*şikayet defterleri*) et d’ordres (*ahkam defterleri*)... Les registres tenus au divan impérial sont très divers. On citera parmi eux les *düvel-i ecnebiye defterleri* (“registres des puissances étrangères”) et les compies d’*ahdname*, de tarifs douaniers, etc. Les *izn-i sefine defterleri*

⁶⁵⁵ G. IŞIKSEL, « Divan », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 359-361, (citation, pp. 359-360)

(“registres d’autorisation [de passage] des bateaux”) enregistrent la nationalité des bateaux passant le Bosphore, la cargaison et autres sujets [...] ⁶⁵⁶ »

Enseignement. « La première, l’École de géométrie (*Hendesehane*) fut créée par le comte de Bonneval pour former des artilleurs. La première école moderne fut l’École d’ingénieurs maritimes (*Mühendishane-i Bahri-i Hümayun*) aujourd’hui Université technique d’Istanbul. Suit en 1795 l’École d’ingénieurs militaires (*Muhendishane-i Berr-i Hümayun*) et en 1827 l’École de médecine (*Tibbhane-i Amire*). L’Académie militaire (Mekteb-i Harbiye) fut ouverte en 1834. À partir de 1839, des écoles civiles formant les fonctionnaires furent créées à Istanbul. Dans la même optique, les écoles primaires ou dirigées vers l’éducation publique dans le sens moderne du terme ⁶⁵⁷. »

Fetvâ. « Fetva, forme turque de *Fatwa*, mot arabe désignant la réponse d’un érudit musulman à une question d’ordre légal, religieux ou autre plus rarement un court traité sur une question d’intérêt public ⁶⁵⁸. »

Gâzi. « Le terme arabe *gazi/gazi* (de *gazva*, pl. *gazavat*) pour désigner un guerrier musulman existe à l’époque du prophète Mahomet. Chez les Turcs, il signifie “héros, héroïque”, comme *alp*, *yiğit*, *kahraman*, ou *bahadır* (mongol). Dans les chroniques, les conquérants ottomans de l’Anatolie et des Balkans, sont également appelés *Gaziyan-i Rum* (“conquérants de l’ancien pays byzantin”) ⁶⁵⁹. »

İltizâm (Affermage). « La concession par contrat de revenus d’État (*iltizam*) à des particuliers (*mültezim*) commença tôt dans l’histoire ottomane et se développa à partir de la fin du XVI^e s. En théorie n’importe quel *mukataa* unité de revenu calculée en monnaie ou *maktu* (taxe forfaitaire) pouvait être adjugé par enchère à un affermataire ou perçu par un agent de l’État (*emin*). Tous les juristes ne justifiaient pas cette pratique. Mais malgré les objections faites au profit/intérêt (*fa’iz*) considéré comme spéculation illicite, au début du XIX^e siècle, non seulement l’*iltizam* était une convention fiscale bien établie dans les transactions publiques comme privées, mais il avait été assimilé par la loi hanéfite sur le contrat [...] »

⁶⁵⁶ M. S. KÜTÜKOĞLU, « Diplomatie », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, op. cit., pp. 354-359 (citation pp. 356-359).

⁶⁵⁷ A. SOMEL, « Enseignement », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, op. cit., pp. 404-408, (citation, p. 404).

⁶⁵⁸ C. IMBER, « Fatwa », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, op. cit., pp. 438-439, (citation, p. 438).

⁶⁵⁹ K. KREISER, « Gazi », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, op. cit., p. 487.

L'incapacité à éradiquer l'affermage au XIX^e siècle frustra les fonctionnaires qui cherchaient à moderniser l'administration et à unifier les systèmes de taxation [...] Dans l'Empire, malgré les promesses du décret de Gülhane (1839), seuls furent éliminés les contrats *malikane*. Des *iltizam* de courte durée reprirent dans beaucoup de provinces ottomanes après 1843, pour n'être abolis en Anatolie qu'avec la création de la République turque⁶⁶⁰. »

Kapudân Pacha. « Chef de la flotte ottomane, administrateur militaire et civil de la “Province de la mer blanche” (*eyalet-i bahr-i sefid*)⁶⁶¹. »

Kethüda. « Mot d'origine persane signifiant “maître de maison” et désignant de façon assez vague chez les Ottomans un adjoint, suppléant ou chargé d'affaires⁶⁶². »

Khans. « Les khans étaient des bâtiments commerciaux offrant des possibilités d'hébergement pour la nuit. Ils étaient en général construits sur deux niveaux, avec au rez-de-chaussée des boutiques et des entrepôts et au premier étage des chambres louées aux marchands ou à d'autres personnes de passage dans la ville⁶⁶³. »

Khédive. « Terme d'origine persane (turc *hüdiv*) signifiant seigneur, ce titre fut utilisé d'une manière officieuse par Mehmed Ali Paşa, gouverneur de la province d'Égypte (1804-1849), dans son souci d'affirmer son autonomie par rapport à la Sublime Porte. Ses successeurs, Abbas Ier Paşa et Said Paşa, y recoururent pour se distinguer des autres gouverneurs de l'Empire (*vali*). C'est İsmail Paşa (1863-1879) qui, par un firman de 1866, obtint de la Porte la reconnaissance du titre de khédive, qui lui fut désormais accordé dans les documents officiels de la chancellerie ottomane. À la suite de quoi, on désigna l'Égypte sous le nom de “Khédivat d'Égypte” (*Hüdiviyet-i Mısriye*). Un peu plus tard, moyennant une augmentation du tribut versé au Trésor impérial, la Porte reconnut au Khédive le droit de primogéniture pour sa succession, puis, en 1873, le droit de conclure des traités de commerce avec les puissances et d'entretenir une armée⁶⁶⁴. »

⁶⁶⁰ A. SALZMANN, « Affermage », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 44-47, (citation, pp. 45-47).

⁶⁶¹ İ. BOSTAN, « Kapudan Paşa », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 677-679, (citation, p. 677).

⁶⁶² RÉD., « Kethüda », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 688.

⁶⁶³ I. TAMDOĞAN, « Khans », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 688-691, (citation, p. 688).

⁶⁶⁴ F. GEORGEON, « Khédive », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 691.

Ministères. « Les ministères, institués pendant les Tanzimat, appelés *nezaret (müşürlük* ou *müşuriyet* dans des cas plus restreints), ils forment l’armature de l’appareil central d’État avec les conseils (*meclis*). Si certains ont été institués dans le cadre de la Sublime Porte (Affaires étrangères, Intérieur, Justice), la majorité a été conçue au sein d’administrations séparées. Ils sont dirigés par des ministres qui dirigent les conseils des ministres (*Meclis-i Vükela*)⁶⁶⁵. »

Monnaie. « Le XVIII^e siècle fut jusque dans les années 1780 une période d’expansion commerciale et économique associée à une stabilité fiscale. Ces conditions favorables ainsi que l’accroissement de l’approvisionnement en argent permirent aux Ottomans de créer une nouvelle unité monétaire, le large *guruş* ou piastre, principale unité de compte et moyen d’échange [...] Pour l’Empire ottoman, le XIX^e siècle fut une période d’intégration aux marchés mondiaux et de rapide expansion dans le commerce international, particulièrement avec l’Europe. Il fut aussi caractérisé par une volonté soutenue de réformes inspirées par le modèle occidental destinées à centraliser l’Empire dans les domaines de l’administration, de l’éducation, du droit et de la justice, ainsi que ceux de l’économie, de la fiscalité et des questions monétaires. Dans ce contexte ; le gouvernement ottoman adopta en 1844 le bimétallisme comme nouveau régime monétaire. Dans ce système, le *guruş* d’argent (piastre) et la nouvelle livre d’or (*lira*) étaient reconnus comme monnaie légale, librement convertibles au taux arrêté de 100 *guruş* pour 1 lira d’or. En 1881, tout en réaménageant sa dette extérieure, le gouvernement ottoman abandonna le bimétallisme et adopta le standard or, mais l’argent continua à jouer un rôle important dans ce nouveau système jusqu’à la Première Guerre mondiale⁶⁶⁶. »

Pacha. « Titre ottoman. Contrairement à la plupart des distinctions, plus anciennes, dont sont honorés les hauts dignitaires (émir, bey, *mirmiran*, vizir), cette dignité fait son apparition à l’époque de la création de l’Empire. L’étymologie du terme est incertaine [...] Au fur et à mesure que l’appareil d’État s’étend, le titre est conféré à un nombre croissant de hauts dignitaires, à commencer par les “vizirs de la coupole” réunis autour du grand vizir. Au XVI^e siècle, tout gouverneur général (*vali*) en est honoré. Progressivement la distinction entre bey et pacha encore peu précise aux débuts du XVI^e siècle — certains *beylerbeyi* sont alors beys — s’impose. Plus encore, on commence à distinguer les vizirs (pachas à trois queues). Toutefois,

⁶⁶⁵ Olivier BOUQUET, « Les ministères », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 800-801, (citation p. 800).

⁶⁶⁶ Sevket PAMUK, « Monnaie », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 811-815. (citation, pp. 813-814).

à la fin du XVII^e siècle, les pachas sont désormais moins issus des bureaux du Palais que des maisons des grands vizirs. C'est alors que l'attribution du titre se généralise : au XVIII^e siècle, certains *sancakbeyi* qui auparavant n'étaient que des beys), désormais le portent. S'en affublent également quelques hautes figures en rupture de ban, tel Tepedelenli Ali Paşa qui se targue de ne pas devoir son titre au sultan. Il faut attendre l'ouverture de l'ère des Tanzimat pour que le titre redevienne le monopole de l'État centralisé ; alors que *beylerbeyi*, *mirmiran* et vizir disparaissent en tant que titres, pacha est désormais le seul titre officiel conféré aux plus hauts dignitaires militaires et civils de l'Empire⁶⁶⁷. »

Sadrizam (Grand Vizir). « Nommé *vezir-i azam* en ottoman ou (à partir du milieu du XVI^e siècle) *sadrizam*, le grand vizir était le deuxième personnage de l'État. "Délégué plénipotentiaire" (*vekil-i mutlak*) du sultan, doté d'un pouvoir considérable, il a été assimilé à une sorte de Premier ministre ottoman. C'est une vision un peu faussée. Du reste, s'il est vrai que la fonction, apparue assez tôt au XIV^e siècle, s'est maintenue jusqu'à la fin de l'Empire, sa nature a bien entendu évolué en fonction des circonstances et du poids des personnalités⁶⁶⁸. »

Sarrafi. « Mot d'origine arabe désignant celui qui dépense. Dans l'Empire ottoman, cette signification usuelle reste insuffisante, car elle ne donne qu'un sens primitif. Le système monétaire légué par l'Empire est compliqué, et la circulation des monnaies variée ; de plus, on ne peut pas parler des banques avant la fin du XIX^e s. Dans l'Empire ottoman, le mot définit en conséquence le changeur de monnaie et le banquier. Il existe trois sortes de *sarrafi* dans l'Empire. Les premiers et les plus nombreux sont les *köşe sarrafi*. Ce sont les changeurs de monnaie traditionnels, faisant des opérations quotidiennes. Les deuxièmes sont les *taşra sarrafi*. La plupart du temps, ce sont les changeurs, mais en même temps, ils sont salariés et agents de grands *sarrafi* de Constantinople. En particulier, au XIX^e siècle, ils travaillent pour les *sarrafi* des compagnies d'Anatolie et de Roumélie. Les troisièmes, les moins nombreux, mais les plus importants sont les *sarrafi* de l'Hôtel de la Monnaie Constantinople (*Darphane-i Amire*). En général, on se réfère à eux quand on parle de *sarrafi*. Ces *sarrafi* travaillent en famille et par des alliances matrimoniales. Ils s'occupent du change en grande quantité. En même temps, ils font de la "banque de dépôt", se consacrant essentiellement aux crédits à

⁶⁶⁷ O. BOUQUET, « Pacha », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 895-896, (citation, p. 895).

⁶⁶⁸ N. VATIN et F. GEORGEON, « Grand vizir », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 500-504, (citation, p. 500).

court terme, et de la “banque d’affaires”, investissant dans diverses entreprises et dans des activités commerciales. L’Europe, l’Inde, la Perse et la mer Rouge sont les principaux espaces de commerce qui leur apporte une fortune solide⁶⁶⁹. »

Serasker. «[...] À l’époque classique ottomane, on appelait serasker (du persan *ser*, le chef, et de l’arabe *asker*, le soldat), ou parfois *serdar-i ekrem* celui qui commandait les armées à la guerre. Après l’abolition des janissaires en 1826, on attribua ce titre au commandant en chef de la nouvelle armée (*asakir-i mansure-i muhammediyye*), qui était en même temps le ministre de la Guerre. Outre ses fonctions de commandement militaire, il héritait de l’*agha* des janissaires la charge du maintien de l’ordre public et de la lutte contre les incendies de la capitale, charge dont il fut débarrassé lors de la réforme de police en 1845. En 1836, Mahmud II installa dans le quartier général du *serasker* à la place du vieux palais (*saray-ı atik*) sur un vaste terrain s’étendant de la place de Beyazıt à la mosquée Süleymaniye. Le bâtiment en bois ayant été détruit en 1865 lors du grand incendie de HocaPaşa, un nouvel ensemble, souvent appelé par les Français *seraskerat*, fut édifié par l’architecte français Marie-Auguste Antoine Bourgeois [...]»⁶⁷⁰

Tersâne-i Âmire. « L’arsenal impérial (*tersane-i amire*) est le centre administratif et le lieu de construction de la flotte ottomane. Le terme *tersane* vient de l’arabe *dar al-sina’a* (“manufacture”) qui, adopté par les langues européennes, fut emprunté par le turc à l’italien “*darsena*”. C’est en 1514 qu’apparaît pour la première fois le mot *tershane* (*dershane* dans le *Kitab -ı Bahriye* de Piri Reis) pour désigner les cales couvertes où l’on construisait des navires⁶⁷¹. »

Tuğra. « Sur les documents émis par la chancellerie impériale, la garantie de leur authenticité émanant de la volonté du sultan est le monogramme de ce dernier semblable à une tresse de lettres stylisées, la *tuğra*. Cette signature est placée en haut du texte, toujours précédée par l’invocation du Dieu (*hu* ou *hüve*, “Lui”, parfois sous forme développée), qui se transforme en signe à cause de son utilisation fréquente⁶⁷². »

⁶⁶⁹ A. ŞAHİNLER, « Sarraf », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1046-1047, (citation, p. 1046).

⁶⁷⁰ F. GEORGEON, « Serasker », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 1064.

⁶⁷¹ İ. BOSTAN, « Arsenal », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 121-124, (citation, pp. 122-123).

⁶⁷² A. VELKOV, « Signatures », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1074-1076, (citation, p. 1075).

Yed-i vâhid. Au sens littéral c'est un terme qui signifie en français «une seule main». Il désigne la mainmise de l'État en ce qui concerne l'achat des marchandises à leurs lieux de production, leurs transports depuis ces lieux vers les grands centres de commerce dans l'Empire ottoman et ainsi que leurs ventes dans ces centres. Dans l'histoire de l'Empire ottoman entre 1826 et 1838, ce terme est utilisé généralement pour désigner le monopole de l'État dans le domaine commercial⁶⁷³.

2. Toponymie

A

Adana. Ville de l'Anatolie du Sud située à environ 30 kilomètres de la côte méditerranéenne, sur le fleuve Seyhan (Sarus), Adana était le chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* d'Haleb en 1865 et du vilayet d'Adana en 1869⁶⁷⁴. En 1872, elle comptait environ 40 000 habitants⁶⁷⁵.

Ahyolu (Anchialus) (Poromorié). Ville de la Turquie d'Europe sur la côte de la mer Noire. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le sancak de Burgaz de l'*eyâlet* de Bulgaristan⁶⁷⁶.

Akşehir. Ville de l'Anatolie, dans la région des lacs (*Göller Yöresi*), à proximité du lac portant le même nom. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et du *vilâyet* de Konya (1864)⁶⁷⁷.

Akka (Saint-Jean d'Acre). «ACRE. Acre (Akka), cité portuaire de la côte syrienne méridionale, dernier bastion des croisés dans la région, tomba aux mains des Mamelouks en 1291. À la fin du XVII^e siècle, elle n'avait plus que quelques centaines d'habitants vivant de la pêche. L'essor rapide d'Acre et sa chute entre le début du XVIII^e et le début du XIX^e siècle se conjuguent avec de nombreux autres développements : intégration de la côte syrienne dans l'économie mondiale dominée par l'Europe, affaiblissement du pouvoir central de l'Empire

⁶⁷³ Mehmet GENÇ, « Yed-i vâhid », *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 43, p. 378.

⁶⁷⁴ Tahir SEZEN, *Osmanlı Yer Adları, Ottoman Geographical Names*, Ankara, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2006, p. 6.

⁶⁷⁵ C. MOSTRAS, *Dictionnaire géographique de l'Empire ottoman*, Saint-Petersbourg, 1873, p. 4.

⁶⁷⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 11 ; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 3.

⁶⁷⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 18.

ottoman, progression concomitante d'élite locale, essor de la communauté arabe catholique grecque et émergence à Acre de trois dirigeants talentueux [...] ⁶⁷⁸»

Alâiye (Coracesium) (Alaya) (Alanya). Ville du sud de la péninsule anatolienne, située sur la Méditerranée, chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Teke du *vilâyet* de Konya en 1868⁶⁷⁹.

Albanie. «[...] “Albanie”, “Albanais” : des notions évolutives. Avant de désigner un État officiellement reconnu par les Grandes Puissances en 1913, le terme “Albanie” (d’*Abranon* ou *Arvanon*, région d’Albanie centrale) renvoyait à une contrée de la frange occidentale de la péninsule Balkanique, sur la côte Adriatique. Le mot apparaît dans les sources byzantines au début du XII^e siècle avec le temps et les développements politiques, l’“Albanie”, qui pouvait être une notion géographique, politique ou ecclésiastique, s’étendit, sans voir jamais de frontières stables avec les régions avoisinantes (“Dalmatie vénitienne” ou “Monténégro” selon les époques “Serbie”, “Macédoine”, “Grèce” ou “Epire”) ⁶⁸⁰ ».

Aleksanca (Aleksinac) (Aleksince) (Aleksince Palankası). D’après la description d’Evliya Çelebi au XVIII^e siècle, Aleksanca se trouvait dans le *sancak* de Semendire de l’*eyalet* de Budin⁶⁸¹.

Amasra (Amassera) (Seamus) (Amastris). Ville de l’Anatolie septentrionale sur la mer Noire. Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *sancak* de Viranşehir de l’*eyalet* de Kastamonu (1841); *Nahiye* du *kaza* de Bartın, dans le *sancak* de Bolu de l’*eyalet* de Kastamonu⁶⁸².

Amasya (Amassia) (Amasea). Ville de l’Anatolie septentrionale, près de la côte de la mer Noire, sur le fleuve Yeşil Irmak (Iris). Chef-lieu du *sancak* du même nom, dans le *vilâyet* de Sivas (1856)⁶⁸³.

⁶⁷⁸ T. PHILIPP, « Acre », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 36-37 (citation, p. 36)

⁶⁷⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 21 ; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 127.

⁶⁸⁰ N. CLAYER, « Albanie, Albanais », dans *Dictionnaire de l’Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 59-63, (citation, p. 59)

⁶⁸¹ Osman BAYMAK, *Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Balkanlar*, Bay, Prizren, 2010, p. 161. (896 p.).

⁶⁸² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 29 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 25.

⁶⁸³ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 29 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 26.

Anadolu. « Anatolie, Anadolu. Une des plus anciennes provinces de l'Empire ottoman, attestée depuis 1393. Le nom turc *Anadolu* peut être employé de façon vague quand par exemple. Evliya Çelebi évoque une action militaire à l'est d'Istanbul [...] Au XVI^e siècle, l'Anatolie comprenait les provinces d'Anadolu, Karaman, Zulkadr, Diyarbakır et Rum. En outre, les sous-provinces (*sancak*) d'Ayntab/Gaziantep, Birecik, Adana, Uzeyr, Tarse et Sis/Kozan, quoiqu'administrativement rattachées au *vilayet-i Arab*, se trouvaient dans ce qu'on appelle aujourd'hui Anatolie. En 1530, le *vilayet-i Anadolu* correspondait à une bande de terre sur la côte occidentale, nord occidental et sud occidental de la péninsule anatolienne, avec des sous-provinces portant souvent le nom de principautés (*beylik*) autrefois conquises par les Ottomans. Ce n'est qu'au XIX^e siècle que les noms des villes principales remplacèrent entièrement l'ancienne terminologie, encore que cette tendance soit apparue dès le XVII^e s. [...] Au XIX^e s. le *vilayet-i Anadolu* fut morcelé et son nom même disparut de la terminologie administrative. Le gouvernement créa en 1825 une unité plus petite, ne comprenant que le *sancak* d'Afyonkarahisar, Sultanönü et Ankara, en sus de celui, maintenant traditionnellement central, de Kütahya. Par la suite, celui d'Afyon fut détaché à son tour et le gouvernement des Tanzimat institua une nouvelle province, le *vilayet-i Hüdavendigâr*, comprenant les *sancak* de Kütahya, Koca-ili, Bolu, Eskişehir, Karası et Afyon. Vers la fin du XIX^e siècle, Ankara, qui avait perdu de son ancienne importance, fut rattaché à Kayseri⁶⁸⁴. »

Antakya (Antakié) (Antiochia) (Epidaphné) (Antioche). Ville de la Syrie, sur le Nahr-el-Aassi (Orontes). Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *vilâyet* de Haleb en 1865. Elle comptait environ 6 000 habitants en 1873⁶⁸⁵.

Antalya (Attaleia) (Atalie) (Satalieh, Satalia) (Adalia). Ville de l'Anatolie du Sud, sur la Méditerranée, sur le golfe du même nom. Chef-lieu du *sancak* de Teke, dans le *vilâyet* de Konya (1865) et de l'*eyalet* Karaman en 1872⁶⁸⁶.

Avlonya (Aulônia) (Aulon) (Vilores) (Valona) (Vlore). Ville et port de la Turquie d'Europe, en Epire, sur la mer Adriatique, environ à deux kilomètres de la baie du même nom. Chef-lieu du *sancak* du même nom dans l'*eyalet* de Tırhala en 1863 ; *kaza* dans le

⁶⁸⁴ S. FAROQHI, « Anatolie, Anadolu », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 85-93, (citation, pp. 85-86).

⁶⁸⁵ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 31 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 29.

⁶⁸⁶ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 32 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 29.

sancak de Berat du vilayet de Yanya (Janina) en 1867. Elle comptait environ 600 maisons en 1873⁶⁸⁷.

Ayaş. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* d'Ankara de l'*eyalet* d'Anadolu en 1840⁶⁸⁸.

Ayaş (Mağara). *Nahiye* du *kaza* de Silifke dans le *sancak* d'İçel du vilayet d'Adana en 1870⁶⁸⁹.

Aydın (Güzelhisar) (İzmir). Chef-lieu de l'*eyalet* (1841) et du *vilâyet* (1867) du même nom⁶⁹⁰.

Ayntâb (Gazi Ayntâb) (Gaziantep). Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et *vilâyet* de Halep (1865)⁶⁹¹.

B

Baba Burnu (Cap-Baba) (Lectum promontorium). « Cap de la Turquie d'Asie, le dernier contrefort, au sud-ouest de la chaîne d'Ida, sur l'Archipel, en face de l'île de Mételin⁶⁹² ».

Baba Dağı. « Ville de la Turquie d'Europe, en Bulgarie, dans l'*eyalet* de Silistrie, liva de Touloscha. Environ 10 000 habitants⁶⁹³. »

Bağdad (Bagdad). *Vilâyet* (1867) de la Turquie d'Asie, traversée par le Tigre⁶⁹⁴.

Balıkesir. Ville de l'Anatolie à proximité de la mer Marmara et la mer Égée. Chef-lieu du *sancak* de Karesi, dans le *vilâyet* d'Hudavendigâr (1867)⁶⁹⁵.

⁶⁸⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 36 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 48.

⁶⁸⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 50.

⁶⁸⁹ *Ibidem.*

⁶⁹⁰ *Ibidem.*

⁶⁹¹ *Ibid.*, p. 52.

⁶⁹² C. MOSTRAS, *op. cit.* p. 42.

⁶⁹³ *Ibidem.*

⁶⁹⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 57.

⁶⁹⁵ *Ibid.*, p. 61.

Balkans. « Le nom de « Balkans », donné à une partie de la péninsule du sud-est européen et qui s'avance vers l'Anatolie, n'apparaît que durant la dernière phase de la domination ottomane et ne se généralise qu'au début du XX^e siècle, avec les « guerres balkaniques⁶⁹⁶. »

Banya Luka (Panaluka) (Banaluka) (Banja Luka) (Bagnaluc) (Banja Luka). Ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu du *sancak* du même nom, dans le *vilayet* de Bosna (1862), sur les deux rives de la Verbas. Elle comptait environ 15 000 âmes en 1873⁶⁹⁷.

Bar (Antivari). Ville de la Turquie d'Europe, en Haute-Albanie, à proximité du lac İşkodra et de la mer Adriatique, dans le *sancak* de İşkodra de l'eyalet de Rumeli. Environ 3000 habitants en 1873⁶⁹⁸.

Basra (Bassora). Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du *sancak* du même nom dans l'eyalet de Bağdad maa Şehrizer en 1872 et chef-lieu du *vilâyet* du même nom en 1875⁶⁹⁹.

Bayburt. Chef-lieu du *sancak* de Çıldır du vilayet d'Erzurum en 1878⁷⁰⁰.

Bayezid (Bayazıt) (Beyazıd) (Doğubeyazıt) (Kale-i Bayezid). Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du *sancak* du même nom, dans l'eyalet d'Erzeroum, sur une hauteur, à proximité du mont Ağrı (Ararat)⁷⁰¹.

Belina (Belene). Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de İzvornik du *vilayet* de Bosna (1866)⁷⁰².

Bender Abbas. Ville et port iranien sur le golfe Persique.

Benderbuşeyr (Bender Bouchir). Ville et port iranien sur le golfe Persique⁷⁰³.

⁶⁹⁶ N. CLAYER, « Balkans », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 144.

⁶⁹⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 53 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 62.

⁶⁹⁸ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 43.

⁶⁹⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 65 ; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 50-51.

⁷⁰⁰ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 68.

⁷⁰¹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 45.

⁷⁰² Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 72.

⁷⁰³ *Ibid.*, p. 73.

Berat. « Ville de la Turquie d'Europe, en moyenne Albanie, près de l'antique Elyma, chef-lieu du liva du même nom et celui d'Avlonia, dans l'eyalet de Janina, sur le Bératino. Environ 10 000 habitants⁷⁰⁴. »

Berkofca (Berkoftscha) (Berkovatz). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet et le liva de Nisch, sur l'Ogoustoul⁷⁰⁵. »

Beypazarı. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et le *vilâyet* d'Ankara (1867)⁷⁰⁶.

Beyrut (Beyrouth) (Béyrouth) (Beritho) (Berytus) (Colonia Julia Augusta Berytus). Ville et port sur la côte méditerranéenne de la Syrie, chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilayet* de Suriye en 1865 et *sancak* indépendant en 1876⁷⁰⁷.

Bihke (Bihaç). Ville de la Turquie d'Europe. *Sancak* du *vilâyet* de Bosna (1866)⁷⁰⁸.

Bilecik. Ville de l'Anatolie, chef-lieu *sancak* du même nom de l'eyalet d'Hudavendigâr (1842)⁷⁰⁹.

Bingazi (Benghazi). Ville portuaire actuellement en Libye, située sur la Méditerranée. Dans l'Empire ottoman, *sancak* indépendant en 1863 et *vilayet* en 1879⁷¹⁰.

Birecik (Byredjik) (Birtha). Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu d'un *kaymakamlık* du liva de Baka, dans l'eyalet d'Alep, sur l'Euphrate⁷¹¹.

Boğazköy (Cernavodă). Ville de la Turquie d'Europe dans l'eyalet de Rumeli, liva de Kesriye, bâtie au nord de l'Ince-Karasu, ou Vistritza, sur une plate-forme. Elle compte Environ 500 maisons en 1873⁷¹².

⁷⁰⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 48.

⁷⁰⁵ *Ibid.*, p. 49.

⁷⁰⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 80.

⁷⁰⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 59 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 81.

⁷⁰⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 83.

⁷⁰⁹ *Ibid.*, p. 84.

⁷¹⁰ *Ibidem.*

⁷¹¹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 59.

⁷¹² *Ibid.*, p. 56.

Bolu. Ville de l'Anatolie, près de la mer Noire. Chef-lieu du sancak du même nom, dans le vilayet de Kastamonu⁷¹³.

Bosna, Bosnie-Herzégovine. « Bordée au nord par la Croatie, le long de la Save, et à l'est par la Serbie dont Drina la sépare, enfoncée dans les montagnes des Balkans centraux au sud-est et au sud (entre Serbie-et-Monténégro), remontant au sud-est et à l'ouest le long des Alpes dinariques (et de la Croatie) sans presque jamais toucher la mer Adriatique, la Bosnie-Herzégovine actuelle est un triangle de terre d'un peu plus de 50 000 km² [...] Ses limites ont fluctué au cours du temps. Le royaume médiéval de Bosnie a pu englober une bonne partie de la côte Adriatique et s'enfoncer vers le Monténégro et le sud de la Serbie aujourd'hui. ; au moment de sa plus grande extension, l'*eyalet* de Bosnie, institué en 1580, mangeait sur la Croatie (Dalmatie et Slavonie), la Serbie (Sandjak), le Monténégro. Mais les modifications ont été fréquentes et nombreuses ; les frontières ne se sont stabilisées qu'au moment où l'Autriche-Hongrie a pris la main de l'administration de la province (1878)⁷¹⁴. »

Brusa (Bursa) (Boursa) (Prusa) (Brousse). Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu de du du vilayet Hudavendigâr en 1867⁷¹⁵, « bâtie sur le revers d'une montagne et près du mont Olympe ». Elle compte environ 70 000 habitants en 1873⁷¹⁶.

Bucak. Ville de l'Anatolie septentrionale à proximité de la mer Noire. Elle prit le nom « Ordu » à partir de 1869. Elle appartenait au *sancak* et à l'*eyalet* de Trabzon⁷¹⁷.

Bulgaristan (Bulgarie). « Pays du Sud-Est européen abritant une importante minorité musulmane (slavophone ou turcophone) et conservant certains monuments d'architecture ottomane, la Bulgarie (110 928 km²) est bordée par le Danube au nord, la mer Noire à l'est, la Grèce au sud, la Serbie et la Macédoine à l'ouest. Le pays fut ottoman du dernier tiers du XIV^e s. à 1908-1912⁷¹⁸. »

⁷¹³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 84.

⁷¹⁴ G. PELEZ, « Bosnie-Herzégovine », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 176-179, (citation, p. 176).

⁷¹⁵ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 96.

⁷¹⁶ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 50.

⁷¹⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 93.

⁷¹⁸ B. LORY, « Bulgarie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 583-584.

Burdur. Ville de l'Anatolie méridionale, située sur la rive du lac portant le même nom, dans la région des lacs (Göller Yöresi), non loin de la côte méditerranéenne. Chef-lieu du *sancak* du même nom, du *vilayet* de Konya en 1871⁷¹⁹.

C

Canik (Samsun). Ville de l'Anatolie septentrionale, située sur la côte de la mer noire, *sancak* du *vilâyet* de Trabzon en 1871⁷²⁰.

Cum'a-i atık (Eskicuma) (Tirgovişte). Ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Rusçuk du *vilayet* de Tuna⁷²¹.

Cezâyir-i Bahr-i Sefid. « [...] Créé en 1534, le *beylerbeylik* des îles rassembla toutes les îles de l'Égée, mais aussi les côtes C'est en 1849 qu'apparut un *eyalet* de la mer Blanche entièrement insulaire. Pourtant, la Porte tenait compte de spécificité des îles quand elle faisait un banc d'essai des réformes ou y appliquait des régimes d'exception comme le duché de Naxos (voir Nasi, Joseph) ou la principauté de Samos instituée après l'indépendance de la Grèce⁷²². »

Cidde (Djeddah) (Djidda). Ville et port de la péninsule arabique, située sur la mer Rouge, à proximité de la Mecque, chef-lieu du *liva* du même nom et de l'*eyalet* de Habeş en 1872⁷²³.

Cizre (Cezire-i İbn-i Ömer) (Cezire-i Ömeriyye). Ville située dans l'Anatolie du Sud-est sur les bords du Tigre (Dicle). Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *sancak* de Mardin du *vilâyet* de Diyarbakır (1867)⁷²⁴.

Ç

Çerkeş. Ville de l'Anatolie septentrionale, située à proximité de la mer Noire. *Kaza* du *sancak* de Kengiri dans le *vilayet* de Kastamonu en 1865⁷²⁵.

⁷¹⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 95.

⁷²⁰ *Ibid.*, p. 98.

⁷²¹ *Ibid.*, p. 112.

⁷²² N. VATIN, « Îles ottomanes », M. CAZACU, « Moldavie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 584.

⁷²³ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 75.

⁷²⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 111.

Çeşme (Tscheschmé) (Cyssus). « Ville de la Turquie d'Asie, dans l'eyalet d'Aïdin, liva de Soghla, au fond d'une baie de l'Archipel, et vis-à-vis de l'île de Chio⁷²⁶ ».

Çorlu. Ville de la Turquie d'Europe, dans la région de Thrace. Chef-lieu du *sancak* du même nom, dans l'eyalet d'Edirne en 1846. Elle devint un *kaza* du *sancak* de Tekfurdağı dans le *vilayet* d'Edirne en 1865⁷²⁷.

D

Dedeğaç (Dédéagh) (Alexandrouópolis). Ville et port de la Turquie d'Europe, en Thrace occidentale, situé sur la partie nord-ouest de la mer Égée. Elle fut un *kaza* du *sancak* de Dimetoka dans le *vilâyet* d'Edirne en 1865⁷²⁸.

Denizli (Lazkiye, Ladik). Ville dans le sud-ouest la péninsule anatolienne, à proximité de la mer Égée, au bord de la rivière de Küçüksu Çayı (Lycos). Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et le *vilâyet* d'Aydın en 1868⁷²⁹.

Dırac (Dradj) (Durazzo) (Epidamnus) (Dyrrhachium). Ville et port de la Turquie d'Europe, sur la côte d'Albanie, dans l'eyalet de Rumeli, liva d'Ohri, bâtie sur une péninsule rocheuse⁷³⁰.

Dicle (Didjlé) (Rigris) (Le Tigre). Fleuve de la Turquie d'Asie, « naît sur le versant méridional du Taurus, traverse l'eyalet de Baghdâd, reçoit plusieurs affluents, et s'unit, à Korna, à l'Euphrate, pour former avec lui le Schatt-ul-Ârab, qui se perd dans le golfe Persique⁷³¹ ».

⁷²⁵ *Ibid.*, p.125.

⁷²⁶ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 79.

⁷²⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 131.

⁷²⁸ *Ibid.*, p. 139.

⁷²⁹ *Ibid.*, p. 143.

⁷³⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 89.

⁷³¹ *Ibid.*, p. 89.

Dimetoka (Dimotika). Ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et le *vilâyet* d'Edirne en 1865⁷³².

Diyarbakır (Diyarbakir) (Diyar-ı Bekr) (Âmid). Ville de la Turquie d'Asie, sur la rive droite du Tigre. Chef-lieu du vilayet du même nom en 1867⁷³³ et chef-lieu du liva du même nom dans l'eyalet du Kurdistan en 1872⁷³⁴.

Drama. (Drabescus, Drabescus-Edonica). « ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Salonique, au pied d'une colline du Boz-Dagh. Environ 1500 maisons⁷³⁵. »

Dupniçe (Dounpitscha). « Ville de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet de Nisch, liva de Samakow, au fond d'une vallée arrosée par le Tzarina. Environ 7000 âmes⁷³⁶. »

E

Edirne (Andrinople). C'est l'appellation ottomane de l'ancienne ville byzantine d'« Oresteia, Adrianopolis » qui fut conquise par Murad I en 1360 et devint la capitale de l'Empire ottoman jusqu'à la prise de Constantinople. Dans les sources françaises du XIX^e s. « Edirne » est appelée « Andrinople ». En 1872, Edirne était le chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, au confluent de la Maritza (Meriç), de la Tondja (Tunca) et de l'Arda (Arda)⁷³⁷.

Egilasti maa Galos. Ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu du kaza du même nom dans le sancak de Tırhala de l'eyalet de Selânik en 1846⁷³⁸.

Ehlona (Heluni). Ville de la Turquie d'Europe. Au XVII^e siècle c'était un *sancak* de l'eyalet de Bosna⁷³⁹.

⁷³² Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 150.

⁷³³ *Ibid.*, p. 152.

⁷³⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 93.

⁷³⁵ *Ibid.*, p. 90.

⁷³⁶ *Ibid.*, p. 92.

⁷³⁷ *Ibid.*, p.3.

⁷³⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 172.

⁷³⁹ Joseph VON HAMMER, *Büyük Osmanlı Tarihi*, Cilt. 11, p. 68.

Elbasan (İlbassân) (Albanopolis). « Ville de la Turquie d'Europe, en Haute-Albanie, dans l'*eyalet* de Roumili, liva d'Okhri, à une petite distance de la rive droite du Schkoumbi (Genusus)⁷⁴⁰. »

Ereğli (Karadeniz Ereğlisi) (Eribolum) (Heraclea Pontica) (Bender Ereğli). Ville de la Turquie d'Asie au nord de l'Anatolie, sur un golfe de la mer Noire, dans le *liva* de Bolu de l'*eyalet* de Kastamonu⁷⁴¹.

Ergani (Ergani Osmaniye) (Osmaniye). Ville de l'Anatolie du Sud-Est. Sancak de l'*eyalet* de Harput (1847); Sancak de l'*eyalet* de Diyarbakır (1855); Sancak de l'*eyalet* d'Harput (1857); Kaza de Sancak de Mamretülaziz de l'*eyalet* de Diyarbakır (1867)⁷⁴².

Ergiri (Argyrocastron). « ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu du liva du même nom et celui de Délonia, dans l'*eyalet* de Janina, bâtie sur trois collines inégales et escarpées du mont Ardjénik, au pied oriental de cette montagne. Environ 10 000 habitants⁷⁴³. »

Erzincan. Ville de l'Anatolie orientale, située sur le fleuve Euphrate. Chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* d'Erzurum en 1865⁷⁴⁴.

Erzurum (Erzeroum) (Garin) (Carinitis) (Theodosiopolis). Ville située dans la partie orientale de l'Anatolie, « chef-lieu de l'*eyalet* et du *liva* du même nom, au pied d'une montagne et non loin de l'Euphrate. Environ 60 000 habitants⁷⁴⁵. »

Eskişehir (Eski-Chéhir) (Dorileo) (Dorylaeum). Bourg de la Turquie d'Asie, dans une vallée arrosée par le Porsuk Çayı (Thymbres), dans le *sancak* de Kütahya dans l'*eyalet* de Hudavendigâr⁷⁴⁶.

⁷⁴⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, pp. 38-39.

⁷⁴¹ *Ibid.*, p.7.

⁷⁴² Tahir SEZEN, *op. cit.*, p.172.

⁷⁴³ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 7.

⁷⁴⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p.174.

⁷⁴⁵ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 6.

⁷⁴⁶ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p.16 ; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 176.

F

Nehr-i Firat (Euphrates). « Rivière de la Turquie d'Asie, naît dans les montagnes de l'Arménie méridionale, près d'Erzeroum, sous le nom de Mourad-Tschaï, se réunit au Tigre, à Korna, dans l'eyalet de Baghdâd, et prend le nom de Schatt-ul-Ârab, pour aller se jeter dans le golfe Persique⁷⁴⁷. »

Filibe (Eumolpias) (Peneropolis) (Trimontium) (Philippopolis). Ville de la Turquie d'Europe, en Thrace, bâtie le long de la Maritz et adossée à trois collines. D'où l'un de ses noms « Trimontium ». Au cours de l'histoire, elle prit le nom « Philippopolis » du roi Philippe II de Macédoine. Dans l'Empire ottoman, elle devint le chef-lieu de l'*eyalet* de Rumeli en 1362. En 1865, elle fut un *sancak* du *vilâyet* d'Edirne. En 1873, elle comptait environ 45 000 habitants⁷⁴⁸.

Firecik. « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet d'Andrinople, liva de Gallipoli, bâti non loin de la Maritza, sur deux collines séparées par un ravin. Environ 4000 habitants⁷⁴⁹. »

G

Gabrova (Gabrovo). Ville de la Turquie d'Europe, actuellement en Bulgarie, adossée à la chaîne montagneuse du Grand Balkan. Dans l'Empire ottoman, un *kaza* du *sancak* de Tirnova dans l'*eyalet* de Vidin (1855) ; un *kaza* du *sancak* de Rusçuk dans le *vilâyet* de Tuna (1864) ; *nâhiye* dans le *sancak* et le *vilâyet* d'Edirne (1865)⁷⁵⁰.

Gaza (Gazze) (Ghazzé) (Gaza). Ville de la Turquie d'Asie, à proximité de la côte méditerranéenne. Un *kaza* du *sancak* de Kudüs en 1856 et un *kaza* du *sancak* indépendant de Kudüs en 1874⁷⁵¹.

⁷⁴⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 175.

⁷⁴⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 183 ; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 131.

⁷⁴⁹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 130.

⁷⁵⁰ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 186.

⁷⁵¹ *Ibid.*, p. 189.

Gelibolu (Callipolis) (Gallipolis). « Ville et port de la Turquie d'Europe, Thrace, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet d'Andrinople, à l'entrée du détroit de Dardanelles par la mer de Marmara. Environ 20 000 habitants⁷⁵². »

Gerede. Ville de l'Anatolie, dans la région de la mer Noire. Un *kaza* du *sancak* de Bolu dans le *vilâyet* de Kastamonu (1864)⁷⁵³.

Geyve. Ville de la Turquie d'Asie. *Kaza* du *sancak* d'Izmit (1874)⁷⁵⁴.

Giresun (Kérrasonte). Ville située dans le nord-est de la péninsule anatolienne, sur la mer Noire. *Kaza* du *sancak* de Karahisar -ı Şarkî dans l'eyalet de Sivas (1850); *Kaza* du *sancak* d'Ordu dans l'eyalet de Trabzon; *kaza* du *sancak* de et de l'eyalet de Trabzon (1856); *kaza* dans le *sancak* du Karahisar -ı Şarkî du *vilâyet* de Sivas (1875-1878)⁷⁵⁵.

Girid (Kandiye, Hanya) (Macaronesos) (Aëria) (Curetis) (Chtonía) (Idea) (Doliche) (Telchinia) (Creta) (Candie ou Crète). Île montagneuse de la Méditerranée orientale située dans le sud-est du Péloponnèse. *Vilâyet* de l'Empire ottoman en 1867⁷⁵⁶.

Golos (Volos). Ville de la Turquie d'Europe, Thessalie, sur la mer Égée. *Sancak* de l'eyalet de Tırhala (1854); *kaza* du *sancak* de Tırhala de l'eyalet de Selânik (1856); *kaza* du *vilâyet* de Yanya (1867)⁷⁵⁷.

Göynük (Torbalı). *Kaza* du *sancak* de Bolu dans le *vilâyet* de Kastamonu (1865)⁷⁵⁸.

Gulek. « Bourg de la Turquie d'Asie, dans l'eyalet d'Adana, liva de Tarsous⁷⁵⁹. »

Gümülcine (Komotini). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet de Salonique, liva de Drama⁷⁶⁰. »

⁷⁵² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 152.

⁷⁵³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 192.

⁷⁵⁴ *Ibid.*, p. 195.

⁷⁵⁵ *Ibid.*, p. 196.

⁷⁵⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 196 ; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 150.

⁷⁵⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 197.

⁷⁵⁸ *Ibid.*, p. 204.

⁷⁵⁹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 156.

⁷⁶⁰ *Ibid.*, p. 156.

Gümüşhane (Argyropolis). Ville de la Turquie d'Asie, près de la côte de la mer Noire, « chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Trébizonde, sur le Koursoud-Tschaï⁷⁶¹. »

H

Habeş (Abyssinie). « Eyalet de la Turquie d'Asie en Arabie. Il a pour chef-lieu Djidda et se compose de quatre livas : Nedkid, Mékké, Djidda et Médineh⁷⁶² ».

Haleb (Berœa) (Alepum) (Berea) (Alep). « Ville de la Syrie septentrionale, chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, située dans la plaine qui s'étend de l'Oronte à l'Euphrate, traversée du nord au sud par le Nahr-el-Kaouaïk. Environ 70 000 habitants⁷⁶³. »

Halilürrahman (Hebron) (El-Halil). Chef-lieu du *kaza* même nom dans le *sancak* de Kudüs dans l'eyalet de Sayda (1846) ; *kaza* du *sancak* de Kuds-i Şerif (1874)⁷⁶⁴.

Hama (Hamath) (Amatha) (Hamath-Zoba) (Epiphania). « Ville de Syrie, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Damas, sur le Nahr-el-Âssi (Oronte). Environ 40 000 habitants⁷⁶⁵ ».

Harmanlı. Ville de la Turquie d'Europe, en Bulgarie. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Hasköy du *vilâyet* de Rumeli-i Şarkî (1878)⁷⁶⁶.

Harput (Harperut). Chef-lieu de l'eyalet du même nom (1834) ; *sancak* de l'eyalet de Diyarbakır (1855-1867) ; *kaza* du *sancak* et du *vilâyet* de Mamûretülaziz (1877)⁷⁶⁷.

Hasköy (Haskovo). « Haskieui. Ville de la Turquie d'Europe, Thrace dans l'eyalet d'Andrinople, liva *liva* de Philippopolis, entre la Maritza et l'Ouzoundjéova. Environ 6000 habitants⁷⁶⁸ ».

⁷⁶¹ *Ibid.*, p. 156.

⁷⁶² *Ibid.*, p. 83.

⁷⁶³ *Ibid.*, p. 84.

⁷⁶⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 217.

⁷⁶⁵ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 85.

⁷⁶⁶ Tahir, SEZEN, *op. cit.*, p. 222.

⁷⁶⁷ *Ibid.*, p. 223.

⁷⁶⁸ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 83.

Hendek. *Nahiye* du *kaza* d'Adapazarı dans le *sancak* d'Izmit (vers 1878)⁷⁶⁹.

Hezargrad (Razgrad) (Hérazghrâd). Ville de la Turquie d'Europe dans le *sancak* et de l'*eyalet* de Silistre (1861-1863); *kaza* du *sancak* de Rusçuk dans le *vilâyet* de Tuna (1864); *sancak* de l'*eyalet* de Bulgaristan (1878)⁷⁷⁰.

Hicaz (Hedjaz). « Le Hedjaz ottoman, sous la double autorité d'un Pacha établi à Djedda et de l'émir résidant à La Mecque, avait des confins fluctuants et s'étirait le long de la mer Rouge depuis le golfe d'Aqaba au nord jusqu'aux mouillages de Hali et Qunfudha au sud. À l'est et au sud, les limites dépendaient des capacités de l'émir de La Mecque à imposer son autorité aux tribus bédouines d'Arabie centrale et de l'asir. Par ailleurs, de 1705 à 1846 les ports ottomans de Massawa et Suakin sur la rive africaine étaient rattachés au *sancak* de Djedda⁷⁷¹. »

Hudavendigâr (Bursa). « Eyalet de la Turquie d'Asie, composé de huit liva. Il a pour chef-lieu Brousse et répond à une partie de l'ancienne Bithynie⁷⁷². »

Hudeyde (Hodeida). Une ville et un port de la péninsule arabique sur la mer Rouge. *Sancak* de l'*eyalet* de Yemen (1856)⁷⁷³.

I-İ

İsbarta (Isparta) (Sparte). Ville de l'Anatolie située dans la région des lacs. Chef-lieu du *sancak* de Hamid de l'*eyalet* de Karaman (1846); chef-lieu du *sancak* d'Hamidâbâd du *vilâyet* de Konya (1865)⁷⁷⁴.

İbrail (Braila). Une ville et un port de Valachie sur le Danube. Chef-lieu du *sancak* du même nom dans l'*eyalet* de Silistre (1815)⁷⁷⁵.

⁷⁶⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 231.

⁷⁷⁰ *Ibid.*, p. 233.

⁷⁷¹ O. BOUQUET, « Hedjaz », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 554-557, (citation, pp. 554-555).

⁷⁷² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 87.

⁷⁷³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 241.

⁷⁷⁴ *Ibid.*, p. 244.

⁷⁷⁵ *Ibid.*, p. 245.

İnöz. « Port de la Turquie d'Europe, en Thrace, sur le golfe du même nom, dans l'Archipel, dans l'eyalet d'Andrinople, liva de Silivri, sur le Kara-Sou⁷⁷⁶. »

İncesu. *Kaza de sancak de Kayseri du vilâyet d'Ankara (1867)*⁷⁷⁷.

İnebolu (Aboni-Tichos) (Ionopolis) (Iunopolis). Ville et port de l'Anatolie septentrionale, sur une petite baie de la mer Noire. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et du *vilâyet* de Kastamonu⁷⁷⁸.

İslimye (İslimiye) (Slivno) (Sliven). Ville de la Turquie d'Europe, en Thrace. *Sancak* dans l'eyalet de Vidin (1846-1854) et de l'eyalet d'Andrinople (1854-1878); *sancak* du *vilâyet* de Rumeli-i Şarkî en 1878⁷⁷⁹. Elle comptait environ 16 000 âmes en 1873⁷⁸⁰.

İskenderun (Alexandrette). Ville et port de la Syrie septentrionale, sur la partie sud du golfe du même nom; chef-lieu du *kaza* dans le *sancak* de Belen du *vilâyet* d'Adana (1851); *kaza* du *sancak* et du *vilâyet* de Haleb (1869)⁷⁸¹.

İstanköy (Stanchio) (Kos adasi) (Caris) (Meropis) (Meropia) (Cos). « Ile de l'Archipel, au sud de la côte méridionale de l'Asie-Mineure, en face du cap Crio, entre les îles de Nisyro et de Kalymno, au sud-est de la première, au nord-ouest de la dernière. Elle est plus longue que large; elle a de hautes montagnes du côté du sud; son sol est fertile. Environ 20 000 habitants⁷⁸². Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Rodos du le *vilâyet* de Ceyâyir-i Bahr-i Sefid (1867)⁷⁸³.

İstolça (Stolatz). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet de Bosna, liva de Hersek, sur la Brigava, au-dessus de son confluent avec la Kroupka⁷⁸⁴. »

⁷⁷⁶ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 40.

⁷⁷⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 250.

⁷⁷⁸ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 40; Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 251.

⁷⁷⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 255.

⁷⁸⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 17.

⁷⁸¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 254; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 14.

⁷⁸² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 11.

⁷⁸³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 257.

⁷⁸⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 13.

İşkodra (İskenderiye) (Shkoder) (Scodra) (Scutari d'Albanie). « Ville de la Turquie d'Europe, en Haute-Albanie, au sud du lac du même nom ; chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Roumili. Environ 20 000 habitants⁷⁸⁵. Chef-lieu de l'*eyalet* (1862) et puis du *vilâyet* (1877) du même nom⁷⁸⁶.

Ivranya (Vranya) (Wiwarina). « Ville de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet d'Uskub liva de Prizren et Prishtina, à un quart de lieue au nord de la Morava, et eu pied de montagnes déboisées. Environ 8000 âmes⁷⁸⁷. »

İzmir (Smyrne). Ville et port dans l'ouest de la péninsule anatolienne, bordée par la mer Égée et le golfe du même nom. Chef-lieu du *sancak* du même nom dans l'*eyalet* d'Aydın (1841) ; chef-lieu de l'*eyalet* d'Aydın (1850) ; chef-lieu du *vilâyet* d'Aydın (1867)⁷⁸⁸. Environ 15 000 habitants en 1873⁷⁸⁹.

İzmid (İzmit) (İznikmit) (Nicomedia). « Ville de la Turquie d'Asie, au fond du golfe du même nom (Astacenus sinus), sur la mer de Marmara. Chef-lieu du liva de Kocaili dans l'eyalet d'Hudavendigâr. Environ 3000 maisons⁷⁹⁰. »

İznik (Antigonea) (Nicaea) (Bithyniae). Ville de la Turquie d'Asie dans l'eyalet de Hudavendigâr, liva de Kocaili, au bord du lac d'Iznik (Ascanius lacus). Environ 100 maisons en 1873⁷⁹¹.

İzvornik (Argentina) (Zwornik). « Ville forte de la Turquie d'Europe, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Bosna, entre le Drin et une colline. Environ 12 000 habitants⁷⁹². »

⁷⁸⁵ *Ibid.*, p. 17.

⁷⁸⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 259.

⁷⁸⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 41.

⁷⁸⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 260.

⁷⁸⁹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 9.

⁷⁹⁰ *Ibidem.*

⁷⁹¹ *Ibid.*, p. 10.

⁷⁹² *Ibidem.*

K

Kalas (Galas) (Galati). Ville et port de la Moldavie, sur la rive gauche du Danube. Kaza du sancak de l'eyalet de Boğdan⁷⁹³.

Kale-i sultaniye (Çanakkale) (Dardanelles). Ville de la Turquie d'Asie, située sur les deux rives du détroit des Dardanelles. Chef-lieu du *liva* de Biga, dans l'eyalet de Hudavendigâr⁷⁹⁴.

Karacalar. « Bourg de la Turquie d'Asie, dans l'eyalet de Bozauk, *liva* de Kianguéri, sur l'Oulou-Sou⁷⁹⁵. »

Karacaviran (Karacaören): *Nahiye* du *kaza* de Zara dans le sancak de Sivas, du *vilâyet* de Sivas (1865)⁷⁹⁶.

Karadağ. « Le Monténégro (littéralement “montagne noire”, turc *Karadağ*, *Crna Gora* dans les langues slaves) est une région montagneuse des Balkans, le long de la côte Adriatique entre l'Albanie et l'Herzégovine. Ces limites ont extrêmement varié selon les périodes entre le “Vieux Monténégro” autour du mon Lovcen et de Cetinje, et le territoire de l'actuel État monténégrin [...] ⁷⁹⁷»

Karahisar (Karahisar-ı Develü) (Yeşilhisar). *Nahiye* du *kaza* d'İncesu dans le sancak de Kayseri du *vilâyet* d'Ankara (1867)⁷⁹⁸.

Kars. Ville de l'Anatolie orientale. Chef-lieu du sancak de l'eyalet d'Erzurum (1846); Sancak de Rusya (1878-1918)⁷⁹⁹.

Kasaba (Kasaba-i Turgutlu) (Turgutlu) (Kassaba). Bourg de la Turquie d'Asie, chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le sancak de Saruhan, du le *vilâyet* d'Aydın (1864)⁸⁰⁰.

⁷⁹³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 265.

⁷⁹⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 80.

⁷⁹⁵ *Ibid.*, p.137.

⁷⁹⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 275.

⁷⁹⁷ N. CLAYER, « Monténégro », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 815.

⁷⁹⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 278.

⁷⁹⁹ *Ibid.*, p. 287.

⁸⁰⁰ *Ibid.*, p. 288.

Kastamonu : ville de l'Anatolie septentrionale, au bord de la mer Noire. Chef-lieu du *vilâyet* du même nom (1865)⁸⁰¹.

Kavala (Neapolis). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'eyalet et le liva de Salonique, assise sur un contrefort du mont Pangée qui s'avance dans la mer⁸⁰². »

Kayseri. Ville de l'Anatolie, située au pied du mont Erciyes. Chef-lieu du *sancak* du même nom du *vilâyet* d'Ankara (1872)⁸⁰³.

Kazanlak (Kızanlık) (Kazanlık). Ville de la Turquie d'Europe, en Thrace occidentale, actuellement en Bulgarie. Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *sancak* de Eskizağra du le *vilâyet* Rumeli-i Şarkî (1878)⁸⁰⁴.

Keban (Keban madeni). Ville de l'Anatolie orientale. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Harput de l'eyalet de Diyarbakır (1834); *kaza* du *sancak* et du *vilâyet* de Mamûretülaziz (1877)⁸⁰⁵.

Kerkük. Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du *sancak* du même nom, dans l'eyalet de Bağdad maa Şehrizer (XIX^e s.); chef-lieu du *sancak* de Şehrizer dans l'eyalet de Musul (1850)⁸⁰⁶.

Keşan. « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet d'Andrinople, liva de Gallipoli. Environ 2000 habitants⁸⁰⁷. »

Kırkkilise (Kirk-Kilissa) (Kırklareli) (Sarranda-Eclésiés des Grecs). « Ville de la Turquie d'Europe, Thrace, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet d'Andrinople, au pied occidental du mont Strantz et au bord de la vallée d'Iskipé-déré. Environ 16 000 âmes⁸⁰⁸. »

⁸⁰¹ *Ibid.*, p. 289.

⁸⁰² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 143.

⁸⁰³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 295.

⁸⁰⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 308.

⁸⁰⁵ *Ibid.*, p. 296.

⁸⁰⁶ *Ibid.*, p. 300.

⁸⁰⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 151.

⁸⁰⁸ *Ibid.*, p. 136.

Kırşehir. Ville du centre de l'Anatolie. Chef-lieu du *sancak* du même nom du *vilâyet* d'Ankara (1870)⁸⁰⁹.

Kızılırmak (Halys). « Rivière de la Turquie d'Asie, a sa source au revers méridional du Guémin-Béli Dag, sur le plateau de Cappadoce, et se jette dans la mer Noire, entre Sinope et Samsoun⁸¹⁰. »

Kilia (Kili) (Kilija) : Ville portuaire, située dans le delta du Danube. *Sancak* dans l'*eyalet* d'Özü (XVII^e s.)⁸¹¹.

Koçhisar (Ilgaz). *Nahiye* du *kaza* et du *vilâyet* de Kastamonu (1867)⁸¹².

Konya (Iconium). Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du *vilâyet* du même nom en 1865⁸¹³, et chef-lieu du *liva* du même nom dans l'*eyalet* de Karaman en 1873⁸¹⁴.

Köprülü (Keuprulu) (Tschuperli et Welesa) (Titov Veles) (Europus ad Axium). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'*eyalet* de Rouméili, *liva* de Monastir, bâtie sur deux collines au milieu desquelles coule le Wardar (Axius). Environ 6000 habitants⁸¹⁵. »

Köstence (Kustendjé) (Costanta) (Koustanitza) (Tekfurgölü) (Histiriopolis) (Istropolis) (Istros). Ville de la Turquie d'Europe. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Varna de l'*eyalet* de Silistre (1846) ; *sancak* de l'*eyalet* de Silistre (1861) ; *kaza* du *sancak* de Tulca dans le *vilâyet* de Tuna (1864)⁸¹⁶.

Köstendil. Ville de la Turquie d'Europe dans l'extrême-ouest de la Bulgarie actuelle. *Sancak* des *vilâyet* de Rumeli et de Niş et du Danube à partir de 1864⁸¹⁷.

⁸⁰⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 307.

⁸¹⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 140.

⁸¹¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 312.

⁸¹² *Ibid.*, p. 316.

⁸¹³ *Ibid.*, p. 319.

⁸¹⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 164.

⁸¹⁵ *Ibid.*, p. 153.

⁸¹⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 326 ; C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 155.

⁸¹⁷ Nuri AKBAYAR, *Osmanlı Yer adları Sözlüğü*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001, p. 104; Machiel KIEL, « Köstendil », T.D.V. Islam Ansiklopedisi, vol. 26, p. 279.

Kudüs (Kuds-i Şerif) (Jérusalem). Ville située entre la Méditerranée et la mer Morte. Chef-lieu de l'*eyalet* du même nom (1854-1855); *sancak* du *vilâyet* de Sayda (1856); *sancak* du *vilâyet* de Suriye (1865); *sancak* indépendant (1874)⁸¹⁸.

Kula. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Saruhan, du *vilâyet* d'Aydın (1866)⁸¹⁹.

Kurdistan : «[...] Dans ses provinces orientales, le Palais procède à de nouveaux découpages territoriaux et créé en 1846, un *eyalet* portant le nom de Kurdistan et disposant d'un statut spécial (il sera remplacé en 1867-1868 par le *vilayet* de Diyarbakır⁸²⁰. »

Kusayr (Qusair) (Al-Qusair) : Ville égyptienne sur la côte de la mer Rouge. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Kına de l'*eyalet* de Mısır⁸²¹.

Kuşadası (Scalanoova). « Ville et port de la Turquie d'Asie dans l'*eyalet* d'Aïdin, liva de Soghla, sur le golfe du même nom ⁸²²».

Kütahya (Germiyan). Chef-lieu du *sancak* du même nom, dans le *vilâyet* d'Hudavendigâr (1867)⁸²³.

L

Larnaka (Tuzla). « Ville de l'île de Chypre, sur la côte sud, à un mille du rivage⁸²⁴. »

Lazkiye (Ladikiyé) (Lattaquié) (Laodicea) (Laodicea ad Mare) (Laodicea Syriae). « Ville de la Syrie, chef-lieu du liva du même nom, dans l'*eyalet* de Saïda, sur une langue de terre qui s'avance une demie lieue dans la Méditerranée⁸²⁵ ».

⁸¹⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 328.

⁸¹⁹ *Ibid.*, p. 328.

⁸²⁰ H. BOZARSLAN, « Kurdes », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 702-706, (citation, p. 702).

⁸²¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 331.

⁸²² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 10.

⁸²³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 336.

⁸²⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 159.

⁸²⁵ *Ibid.*, p. 158.

Lefke (Osmaneli). Bourg de la Turquie d'Asie. *Nahiye* dans le *sancak* d'Ertuğrul du *vilâyet* d'Hudavendigâr (1867)⁸²⁶.

Limni (Lemnos). « Île de l'Archipel, située entre l'île de Ténédos et le mont Athos. Elle a environ quinze lieues de long de l'est à l'ouest⁸²⁷ [...] ». Chef-lieu du *sancak* du même nom du *vilâyet* de Cezâyir-i Bahr-i Sefîd (1867)⁸²⁸.

Lofça (Loveç) (Loftscha) (Lovatz). Ville de la Turquie d'Europe bâtie sur les deux rives de l'Osma (Osam). Chef-lieu du *sancak* de l'*eyalet* de Vidin (1850-1865) ; *kaza* du *sancak* de Tîrnovi dans le *vilâyet* de Tuna ; *sancak* d'*eyalet* de Bulgaristan (1878)⁸²⁹. Environ 15 000 habitants en 1873⁸³⁰.

Loma (Bicaj). Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Prizren du *vilâyet* de Kosova (1888)⁸³¹.

Lülebergos (Lüleburgaz) (Bergulae) (Arcadiopolis). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'*eyalet* d'Andrinople, liva de Tékirdagh et Viza. Environ 5000 âmes⁸³². »

M

Maçin (Matschin). « Ville de la Turquie d'Europe, Bulgarie, dans l'*eyalet* de Silistrie, liva de Toultscha, sur le Danube⁸³³ ».

Mağnisa (Manisa) (Saruhan) (Manissa) (Magnesia ad Sipylum). « Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du liva de Saroukhân, dans l'*eyalet* d'Aydin, à neuf heures de Smyrne, au pied du Manissa-Daghi (Sipylus) et sur la rive gauche du Guédis-Tschayi (Hermus)⁸³⁴. »

⁸²⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 339.

⁸²⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, pp. 160-161.

⁸²⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 340.

⁸²⁹ *Ibid.*, p. 342.

⁸³⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 11.

⁸³¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 342.

⁸³² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 161.

⁸³³ *Ibid.*, p. 162.

⁸³⁴ *Ibid.*, p. 178.

Malkara. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Gelibolu de l'*eyalet* d'Edirne (1846) ; *kaza* dans le *sancak* de Tekfurdağı du vilayet d'Edirne (1865)⁸³⁵.

Manastir (Monastir) (Bitolia) (Octolopham). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine chef-lieu du liva du même nom, dans l'*eyalet* de Rouméili, bâtie au pied oriental du mont Péristéri et traversée par le Dragor. Environ 45 000 habitants⁸³⁶. » Chef-lieu du *vilâyet* du même nom en 1874⁸³⁷.

Mardin. Ville de l'Anatolie du Sud-est. Chef-lieu du *sancak* du même nom de l'*eyalet* de Hakkâri (1850) ; *sancak* de l'*eyalet* de Diyarbakır (1855) ; *sancak* du *vilâyet* de Diyarbakır (1867)⁸³⁸.

Massaoua (Musavva) (Cezire-i Musavva) (Masavva). Ville et port sur la mer Rouge. *Kasaba* de Sudan-i Mısırî- Mısır⁸³⁹. »

Mekri (Mégri) (Makri). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'*eyalet* d'Andrinople, liva de Gallipoli, sur la mer de l'Archipel⁸⁴⁰. »

Menemen (Aydın-Güzelhisar). « Ville de la Turquie d'Asie, dans l'*eyalet* d'Aïdin, liva de Saroukhan, bâtie sur le sommet d'une colline, à neuf heures de Ménémén⁸⁴¹. »

Mersin. « Ville et port de la Turquie d'Asie, dans l'*eyalet* d'Adana, liva de Tarsoûs, sur la côte de la Karamanie, à l'embouchure du Guzel-Teuré⁸⁴². »

Merzifon. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* d'Amasya du *vilâyet* de Sivas (1865)⁸⁴³.

⁸³⁵ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 348.

⁸³⁶ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 170.

⁸³⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 350.

⁸³⁸ *Ibid.*, p. 353.

⁸³⁹ *Ibid.*, p. 374.

⁸⁴⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 169.

⁸⁴¹ *Ibid.*, p. 154.

⁸⁴² *Ibid.*, p. 166.

⁸⁴³ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 363.

Metzovo (Médjowa). « Ville de la Turquie d'Europe, Thessalie, chef-lieu d'un nahié du liva et de l'eyalet de Janina, bâtie sur des élévations du Pinde et traversée par un torrent qui se jette dans l'Arta. Environ 6000 habitants⁸⁴⁴ ».

Midilli (Mytilène) (Métélin) (Midillou) (Heimerte) (Lasia) (Pelasgia) (Aegira) (Aethiope) (Macaria) (Issa) (Lesbos). « Île de l'Archipel, chef-lieu de l'eyalet des îles ottomanes de cette mer, située entre le continent de l'Asie-Mineure et les îles de Chios, Lemnos et Ténédos⁸⁴⁵. »

Mitroviçe (Mitrowica) (Mitrovica) (Mitroftscha) (Mitrowitza). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet de Bosna, liva de Yéni-Pazar, sur l'Ibâr⁸⁴⁶. ».

Moldavie. « Province de la Roumanie actuelle depuis 1859, la Moldavie historique (92 900 km²) s'étend entre les Carpates orientales, le fleuve Nistru (Dniestr) et la mer Noire. Elle comprend : la Moldavie occidentale (39 058 km²) aujourd'hui part de la Roumanie ; la Bessarabie (Boudjak) au sud, occupée par l'Empire ottoman en 1518 ; la Moldavie septentrionale (ou Bucovine, 10 441 km²) occupée entre 1775 et 1918 par l'Autriche ; la Moldavie orientale (rebaptisée Bessarabie, environ 44 401 km²) occupée entre 1812 et 1917 par la Russie⁸⁴⁷. »

Mostar. « Ville murée de la Turquie d'Europe, chef-lieu du liva de Hersek, dans l'eyalet de Bosna, sur les deux rives de la Narenta et dans un défilé bordé de rochers. Environ 10 000 âmes⁸⁴⁸. »

Mudurnu. Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *sancak* de Bolu du *vilâyet* de Kastamonu (1864)⁸⁴⁹.

Muğla (Alinda). « Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du liva de Mentesché, dans l'eyalet d'Aïdin⁸⁵⁰. »

⁸⁴⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 164.

⁸⁴⁵ *Ibid.*, p. 165.

⁸⁴⁶ *Ibid.*, p. 164.

⁸⁴⁷ M. CAZACU, « Moldavie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 805-807, (citation, p. 805).

⁸⁴⁸ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 171.

⁸⁴⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 373.

Musul (Moussoul) : ville de la Turquie d'Asie, située en Haute-Mésopotamie, sur les rives du Tigre. Chef-lieu du *sancak* du même nom, de l'*eyalet* de Van (1855) ; *sancak* de l'*eyalet* de Bağdad (1861) ; *sancak* de l'*eyalet* de Hakkâri (1864) ; *sancak* de l'*eyalet* de Van (1865) ; chef-lieu du *vilâyet* du même nom (1879)⁸⁵¹.

Mascate (Muskat). Ville et port de la péninsule arabique, sur le golfe d'Oman.

N

Nallıhan. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* et le *vilâyet* d'Ankara (1867)⁸⁵².

Nevşehir (Muşgara). Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *sancak* Niğde du *vilâyet* de Konya (1864)⁸⁵³.

Narda (Ambracia) (Arta). « Ville de la Turquie d'Europe, Épire, sur la rivière du même nom, dans l'*eyalet* de Janina, liva de Prévésa. Environ 1000 familles⁸⁵⁴. »

Nehr-i Meriç (Hebrus) (Maritza). « Rivière de la Turquie d'Europe, naît dans le versant nord-est du Despot-Daghi (Rhodopo) et tombe dans l'Archipel vis-à-vis l'île de Samothrace⁸⁵⁵. »

Nevrekop. « Bourg de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'*eyalet* de Salonique, liva de Sérés, bâti sur un élargissement de la vallée de Kara-Sou, à un quart de lieue de cette rivière. Environ 3000 âmes⁸⁵⁶. »

Nezib. « Bourg de la Turquie d'Asie chef-lieu d'un nahié du liva de Raka, dans l'*eyalet* d'Alep⁸⁵⁷. »

⁸⁵⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 168.

⁸⁵¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 375.

⁸⁵² *Ibid.*, p. 379.

⁸⁵³ *Ibid.*, p. 383.

⁸⁵⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 173.

⁸⁵⁵ *Ibid.*, p. 176.

⁸⁵⁶ *Ibid.*, p. 175.

⁸⁵⁷ *Ibid.*, p. 174.

Niş (Nisch) (Naissus) (Nissa). « Ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, sur la Nischawa. Environ 16 000 habitants⁸⁵⁸. »

Novi (Nowin) (Novi). « Ville forte de la Turquie d'Europe, chef-lieu d'un nahié du liva de Behké, dans l'eyalet de Bosna, au confluent de la Sanna et de l'Ouna⁸⁵⁹. »

O

Ohri (Ohrid) (Lynchnidus) (Ochrida). Ville située en Haute-Albanie, sur le bord du lac du même nom⁸⁶⁰. Chef-lieu du *nahiye* du même nom, dans l'eyalet de Manastir (1874)⁸⁶¹. Actuellement, Ohrid est une ville de la République de Macédoine.

Ordu (Bayramli) (Eskipazar). Ville de l'Anatolie septentrionale dans la région de la mer Noire. Chef-lieu *sancak* du même nom de l'eyalet de Trabzon (1847-1867)⁸⁶².

Osmancık. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* d'Amasya du *vilâyet* de Sivas (1864)⁸⁶³.

Osman Pazarı (Omurtag). « Ville de la Turquie d'Europe, Bulgarie, dans l'eyalet de Silistrie, liva de Schumla, bâtie à l'entrée des Balkans, dans une espèce de cavité très-évasée [...] Environ 4000 habitants⁸⁶⁴. »

P

Perlepe (Prilep) (Prilip) (Heraclea (Pelagoniae). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'eyalet de Rouméili, liva de Monastir, bâtie dans la plaine, au milieu d'une vallée, et arrosée par le Kandri-Sou. Environ 7000 habitants⁸⁶⁵. »

⁸⁵⁸ *Ibid.*, p. 176.

⁸⁵⁹ *Ibid.*, p. 175.

⁸⁶⁰ *Ibid.*, p. 3.

⁸⁶¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 144.

⁸⁶² *Ibid.*, p. 389.

⁸⁶³ *Ibid.*, p. 392.

⁸⁶⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 125.

⁸⁶⁵ *Ibid.*, p. 64.

Plevne (Pilawna) (Plevna). « Ville de la Turquie d'Europe dans l'*eyalet* et le *liva* de Vidin. Environ 15 000 habitants⁸⁶⁶. »

Pravadi (Prawadi) (Marcianapolis). « Ville de la Turquie, d'Europe, Bulgarie, dans l'*eyalet* de Silistrie, *liva* de Schoumla, sur le Sérissen-Déré, à l'entrée de la chaîne des Balkans. 5000 habitants⁸⁶⁷ ».

Pravište (Prawischta) (Pravista). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'*eyalet* de Salonique, *liva* de Drama, au pied du Pilawdaghi, ou mont Pangée, et à trois heures à l'ouest de Kavala. Environ 3000 habitants⁸⁶⁸. »

Priştine (Prischtina). « Ville de la Turquie d'Europe, chef-lieu d'un *liva* réuni à celui de Prizren, dans l'*eyalet* d'Uskub. Environ 3000 maisons⁸⁶⁹. »

Prizren. Ville de la Turquie d'Europe. Chef-lieu du *vilâyet* du même nom (1867) ; *sancak* du *vilâyet* de İşkodra (1868) ; *sancak* du *vilâyet* de Manastir (1874)⁸⁷⁰.

R

Rahve (Rahva) (Rahowa) (Oreawa). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'*eyalet* et le *liva* de Vidin, au débouché d'un wallon dans le Danube⁸⁷¹. »

Râka (Nicephorium, Rgeia). « Ville de la Turquie d'Asie, dans le *liva* du même nom, *eyalet* d'Alep, sur l'Euphrate⁸⁷². »

Rétimo (Rhitymna) (Rhithymnia). « Ville de l'île de Candie sur la côte septentrionale, à l'est de la Canée, et au sud-ouest de Candie⁸⁷³. »

⁸⁶⁶ *Ibid.*, p. 65.

⁸⁶⁷ *Ibid.*, p. 63.

⁸⁶⁸ *Ibidem.*

⁸⁶⁹ *Ibid.*, p. 64.

⁸⁷⁰ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 413.

⁸⁷¹ C. MOSTRAS, *op. cit.* p. 96.

⁸⁷² *Ibid.*, p. 96.

⁸⁷³ *Ibidem.*

Rize. Ville et port de l'Anatolie septentrionale sur la côte Est de la mer Noire. Chef-lieu du sancak du même nom, dans le vilayet de Trabzon 1878⁸⁷⁴.

Rodos (Rhodes) (Radoss) (Ophius) (Stadia) (Telchinis) (Pelagia) (Asteria) (Aetrea) (Atabyria) (Trinacria) (Poëssa) (Macaria) (Oloëssa) (Corymbia) (Rhodus). « Île de la Méditerranée [...] Elle a l'île Chypre au sud-est, celle de Candie au sud-ouest, les îles de l'Archipel au nord-ouest et la côte de Barbarie au sud. Sa longueur est de dix lieues, sa largeur et de cinq et sa distance de la terre ferme de trois au plus⁸⁷⁵. » C'est aussi le nom de la ville située au nord de l'île, chef-lieu du *sancak* du même nom du *vilâyet* de Cezâyir-i Bahr-i Sefid (1867)⁸⁷⁶.

Roumanie. « La guerre de Crimée provoqua l'éloignement de la Russie des bouches du Danube et l'union des principautés de la Valachie et Moldavie (Congrès de Paris 1856, Convention de Paris, 1858). L'élection d'un même prince, Alexandre I^{er} Cuza (1859-1866) ; réalise l'union fait (janvier 1859). Sous la protection collective des grandes puissances, le nouvel État reste tributaire du Sultan, qui émet en octobre un firman d'investiture pour chaque pays. En septembre 1860, Abdülmeçid reçoit aimablement le prince. Le 4 décembre 1861, un firman d'Abdülaziz accepte l'union complète ; le 23, Cuza proclame l'union des principautés unies de Valachie et de Moldavie⁸⁷⁷. »

Rumeli (Roumélie). « Le terme *rum* [*roum*] signifie (étymologiquement) » romain », et Roumélie « terre des Romains », en référence aux terres conquises par les Ottomans sur l'Empire byzantin et les royaumes médiévaux slaves. En tant que tel, il a été longtemps utilisé en turc, en grec et dans les langues slaves pour décrire les terres au sud du Danube. Le *beylerbeylik* de Rumeli, prototype de l'administration provinciale, fut créé vers la fin du XIV^e siècle avec pour circonscription les territoires balkaniques ottomans de l'époque. À la tête de cette unité administrative, le *beylerbeyi* de Roumélie avait son siège à Sofia. Plusieurs *beylerbeylik* furent formés, à partir de la seconde moitié du XVI^e siècle, à partir de cette entité administrative initiale. Au cours du temps, avec les conquêtes puis le recul de l'Empire,

⁸⁷⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 421.

⁸⁷⁵ C. MOSTRAS, *op. cit.* p. 96.

⁸⁷⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 422.

⁸⁷⁷ M. CAZACU, « Valachie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1022-1023, (citation, p. 1022).

le terme « Roumélie » a donc désigné un territoire non stable au centre administratif mouvant. Aujourd'hui, il est parfois utilisé pour désigner la partie européenne de la Turquie⁸⁷⁸. »

Ruşuk (Roustchouk) (Roussé) (Ruse). « Ville de la Turquie d'Europe, Bulgarie, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Silistrie, sur le Danube, au débouché du Kara-Lom. Environ 30 000 habitants⁸⁷⁹. »

S

Samakov (Samokov). Ville située dans l'ouest de la Bulgarie actuelle au sud de Sofia. Dans l'Empire ottoman, chef-lieu du *sancak* de l'eyalet de Niş (1846) ; *kaza* de *sancak* de Sofya dans le vilayet de Niş⁸⁸⁰.

Samsun. Ville et port de la Turquie d'Asie sur la mer Noire. Chef-lieu du *sancak* de Canik dans le *vilâyet* de Trabzon (1871)⁸⁸¹.

Sarambey. Ville de la Turquie d'Europe située actuellement en Bulgarie.

Saraybosna (Sarajevo). Chef-lieu du *vilayet* de Bosna⁸⁸².

Selanik (Salonique). Ville et port de la Thessalie. Chef-lieu de l'eyalet (1846) et *vilâyet* (1867) du même nom⁸⁸³.

Seniçe (Yenipazar) (Novipazar). Chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* de Kosova (1866)⁸⁸⁴.

Servi (Selwi). « Ville de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet de Vidin, liva de Loftscha sur la Yantra⁸⁸⁵. »

⁸⁷⁸ G. İŞIKSEL, « Roumélie », M. CAZACU, « Valachie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1024-1025.

⁸⁷⁹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 97.

⁸⁸⁰ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 429.

⁸⁸¹ *Ibid.*, p. 430.

⁸⁸² *Ibid.*, p. 432.

⁸⁸³ *Ibid.*, p. 439.

⁸⁸⁴ *Ibid.*, p. 441.

⁸⁸⁵ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 102.

Silifke (Seleucia) (Seleukeia) : Chef-lieu du *sancak* de İçil dans le *vilâyet* d'Adana (1870)⁸⁸⁶.

Silivri (Selybria) (Selymbria). « Ville et port de la Turquie d'Europe, sur la mer de Marmara, dans le liva du même nom, eyalet d'Andrinople. Environ 3000 âmes⁸⁸⁷. »

Silistre (Silistrie) (Silistra) (Durostrorum) (Dorostena) (Dristra). « Ville forte de la Turquie d'Europe, Bulgarie, bâtie sur le bord plat du Danube, au pied de petits coteaux, dans l'eyalet du même nom, liva de Roustchouk. Environ 20 000 habitants⁸⁸⁸. »

Sinob (Sinop) (Sinope) (Colonia Julia Augusta Sinope). « Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet de Kastamouni, sur la mer Noire. Environ 8000 habitants⁸⁸⁹. »

Siroz (Sérés) (Serrae). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet du Salonique, sur le Douglou-Tschaï (Pontus), affluent de la Strouma et non loin de cette rivière. Environ 30 000 habitants⁸⁹⁰. »

Sivas (Sebastia). « Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, sur le Kizil-Irmak⁸⁹¹. »

Siverek. Chef-lieu du *sancak* du même nom, de l'eyalet de Diyarbakır (1855) ; *sancak* de l'eyalet de Harput (1857) ; *kaza* du *sancak* et du *vilâyet* de Diyarbakır (vers 1870)⁸⁹².

Sohumi (Abhaz) (Sohumkale, Kutayis). Chef-lieu de l'eyalet d'Abhaz (1578) ; administration autonome (1804) ; administration russe (1810)⁸⁹³.

Soulina (Sulina) (Sünne) (Tunaburgaz). Ville et port sur le Danube. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Tulca du *vilâyet* de Tuna (1864)⁸⁹⁴ ».

⁸⁸⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 447.

⁸⁸⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 104.

⁸⁸⁸ *Ibid.*, p. 104.

⁸⁸⁹ *Ibid.*, p. 109.

⁸⁹⁰ *Ibid.*, p. 108.

⁸⁹¹ *Ibid.*, p. 129.

⁸⁹² Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 452.

⁸⁹³ *Ibid.*, p. 3.

⁸⁹⁴ *Ibid.*, p. 460.

Sakız (Chio). Chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* de Cezâyir-i Bahr-i Sefîd⁸⁹⁵.

Sisam (Samos) (Samas) (Vati). Chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* de Cezâyir-i Bahr-i Sefîd (1867)⁸⁹⁶.

Şehirköy. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Sofya de l'eyalet de Niş (1855)⁸⁹⁷.

Sofya. Chef-lieu du *sancak* du même nom de l'eyalet de Vidin (vers 1852); *sancak* de l'eyalet de Niş (vers 1855); chef-lieu du *vilâyet* de Kosova (1873); *sancak* du *vilâyet* de Tuna (Danube) (1874); chef-lieu du *vilâyet* du même nom (1876)⁸⁹⁸.

Suakin (Sevakin) (Souâkén) (Suche). « Ville de Nubie, sur le golfe Arabique, chef-lieu du kaïmakamlik du liva de Djedda, dans l'eyalet de Habesch⁸⁹⁹. »

Ş

Şam (Damas) (Démischk) (Damascus) (Damascenorum oppidum) (Damascenorum metropolis) (Colonia Damascus Metropolis). « Ville de la Syrie, chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, dans une vaste plaine arrosée par la Barrada. Environ 15 000 habitants⁹⁰⁰. »

Şumnu (Şumen) (Choumen) (Schumla). Ville de la Turquie d'Europe, dans le nord-est de la Bulgarie actuelle. Dans l'Empire ottoman, chef-lieu du *sancak* du même nom de l'eyalet de Silistre (Silistrie) en 1851; chef-lieu du *vilâyet* de Danube (1864) et puis du *vilâyet* de Varna (1877)⁹⁰¹.

⁸⁹⁵ *Ibid.*, p. 428.

⁸⁹⁶ *Ibid.*, p. 451.

⁸⁹⁷ Nuri AKBAYAR, *op. cit.*, p. 151

⁸⁹⁸ SEZEN, *op. cit.*, p. 453.

⁸⁹⁹ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 106.

⁹⁰⁰ *Ibid.*, p. 91.

⁹⁰¹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 475.

T

Taraklı. *Nahiye* du *kaza* de Geyve dans le *sancak* d'İzmit (1878)⁹⁰².

Tarsus (Tarse). « Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu du liva du même nom, dans l'eyalet d'Adana, dans une plaine entre Tarsous-Tschayi (Cydnus) et une rangée de montagnes. Environ 10 000 habitants⁹⁰³. »

Taşlıca (Pljevlja). Chef-lieu du *sancak* du même nom du *vilâyet* de Bosna (1866)⁹⁰⁴.

Tekfurdağı (Tekirdağ) (Bisanthe) (Rhaedestus) (Rodosto) (Rodoscuk). « Ville et port de la Turquie d'Europe, Thrace, sur la mer de Marmara, chef-lieu du liva du même nom et de celui de Viza, dans l'eyalet d'Andrinople. Environ 25 000 âmes⁹⁰⁵. »

Tırhala (Tricca) (Triccala). « Ville de la Turquie d'Europe, Thessalie, dans le liva du même nom, *eyalet* de Janina sur l'Astopo, affluent de la Salambria. Environ 10 000 habitants⁹⁰⁶. »

Tırnova (Tirnovi) (Veliko-Tirnovovo). Ville de la Turquie d'Europe. Chef-lieu du *sancak* du même nom de l'eyalet de Vidin (1846) ; *sancak* de l'eyalet de Bulgaristan (1878)⁹⁰⁷.

Tiran (Tiranna). « Ville de la Turquie d'Europe, Haute-Albanie, dans l'eyalet de Rouméili, liva d'Okhri, à vingt minutes du bord du Lom. Environ 2000 maisons⁹⁰⁸. »

Tokad. Ville de la Turquie d'Asie. Chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* de Sivas (1865)⁹⁰⁹.

Torbalı (Kızılhisar) (Triyanda). *Nahiye* du *kaza* et du *sancak* d'İzmir dans le *vilâyet* d'Aydın (1867)⁹¹⁰.

⁹⁰² *Ibid.*, p. 478.

⁹⁰³ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 121.

⁹⁰⁴ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 481.

⁹⁰⁵ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 70.

⁹⁰⁶ *Ibid.*, p. 68.

⁹⁰⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 488.

⁹⁰⁸ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 72.

⁹⁰⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 491.

⁹¹⁰ *Ibid.*, p. 492.

Tosya. Ville constituée par l'annexion des villages de « Mermerdirek », « Hirsendönü », « Kuzkaya », « Akçakavak » au village de « Dilgüşa ». Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le sancak et le vilayet de Kastamonu (1865)⁹¹¹.

Trablus (Trablusgarp) (Tripoli de Barbarie). Ville et port de l'Afrique du Nord, sur la Méditerranée. Chef-lieu du *vilâyet* du même nom (1866)⁹¹².

Trablus (Trablusşam) (Tripoli de Syrie). Ville et port de la Syrie, sur la Méditerranée. Chef-lieu du *sancak* du même nom dans l'*eyalet* de Sayda (1847); *sancak* du *vilâyet* de Suriye (1865)⁹¹³.

Trabzon (Trapezus) (Trébizonde). « Ville de la Turquie d'Asie, chef-lieu de l'*eyalet* et du *liva* du même nom, sur la mer Noire. Environ 30 000 âmes⁹¹⁴. »

Travnik (Trawnîk). « Ville forte de la Turquie d'Europe, chef-lieu du *liva* du même nom, dans l'*eyalet* de Bosna, à deux heures de Sarajevo, sur les deux rives de la Laschva. Environ 8000 âmes⁹¹⁵. »

Tulca (Toultscha) (Tulcea). Bourg de la Turquie d'Europe située traversée par le Danube. Chef-lieu du *sancak* du même nom, dans le *vilâyet* de Tuna (1864); *sancak* de Romanya (1878)⁹¹⁶.

Turquie d'Europe. «[...] Avec la fondation de l'Empire ottoman et son extension géographique dans les Balkans et en Asie, les Européens continuèrent à utiliser le terme en parallèle à celui, dynastique, d'Empire ottoman, alors que “Turcs” pouvait avoir, pour eux, plusieurs significations selon le contexte – l'ensemble des Ottomans, les Ottomans parlant le turc par opposition aux chrétiens et aux Arabes, et parfois “musulmans”, comme on le voit dans l'expression “se faire turc” pour ceux qui se convertissaient à l'islam –, “Turquie” a

⁹¹¹ *Ibid.*, p. 493.

⁹¹² *Ibidem.*

⁹¹³ *Ibidem.*

⁹¹⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 120

⁹¹⁵ *Ibid.*, p. 68.

⁹¹⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 495.

continué d'être utilisée comme synonyme d'"Empire ottoman", avec parfois la distinction entre une "Turquie d'Europe" et une "Turquie d'Asie"⁹¹⁷. »

U-Ü

Urfa (Ruha) (Şanlıurfa) (Orfa) (Callirhoë) Edessa. Chef-lieu du *sancak* de Rakka dans l'*eyalet* de Haleb (1846); chef-lieu du *sancak* du même nom dans le *vilâyet* de Halep (1867)⁹¹⁸.

Ünye. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Canik du *vilâyet* de Trabzon (1868)⁹¹⁹.

Ürgüp. Chef-lieu du *kaza* du même nom, dans le *sancak* de Niğde du *vilâyet* de Konya (1865)⁹²⁰.

Üsküb (Skopje) : ville de la Turquie d'Europe située au cœur des Balkans, sur les rives du Vardar. Chef-lieu de l'*eyalet* du même nom (1846); *sancak* du *vilâyet* de Prizren (1867); *sancak* du *vilâyet* de Selânik; *sancak* du *vilâyet* de Prizren (1869); *sancak* du *vilâyet* de Manastır; *sancak* du *vilâyet* de Kosova (1877)⁹²¹. Aujourd'hui, la capitale de la République de Macédoine.

Üsküdar (Chrysopolis) (Scutari). « Ville de la Turquie d'Asie sur le Bosphore⁹²² ».

V

Valachie. « La Valachie (*Eflak* ou *Kara Eflak* en ottoman) était un État de 77 000 km² entre le Danube, les Carpates méridionales et la Dobroudja [...]»⁹²³ »

⁹¹⁷ F. GEORGEON, « Turquie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1179-1181, (citation, p. 1180).

⁹¹⁸ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 502.

⁹¹⁹ *Ibid.*, p. 505.

⁹²⁰ *Ibidem.*

⁹²¹ *Ibid.*, p. 506.

⁹²² C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 14.

⁹²³ M. CAZACU, « Valachie », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1191-1194.

Van (Artemita). « Ville de la Turquie d'Asie, sur la côte orientale du lac du même nom, chef-lieu de l'eyalet et du liva de Van. Environ 30 000 Habitants⁹²⁴ ».

Vardar (Axius). « Rivière de la Turquie d'Europe, sort des chaînons de Schar-dagh (Scardus) et se jette dans le golfe de Salonique⁹²⁵ ».

Varna : Ville et port de la Turquie d'Europe, dans l'est de la Bulgarie, sur la mer Noire. Chef-lieu du *sancak* du même nom, dans le *vilâyet* de Tuna (1864) ; *sancak* de l'eyalet de Bulgaristan (1877)⁹²⁶.

Vidin (Bidinum) (Bidena) (Vidinum) (Viminacium). « Ville forte de la Turquie d'Europe, Bulgarie, chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, sur le Danube, en face d'une île. Environ 25 000 habitants⁹²⁷. »

Vişkarad (Vişgrad) (Vişegrad). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet de Bosna, liva de Yéni-Pazar sur la Drine⁹²⁸. »

Y

Yafa (Jaffa). Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le sancak de Kudüs de l'eyalet de Sayda (1856) ; *kaza* du sancak de Kudüs (1877)⁹²⁹.

Yambolu (Yan-Bol) (Diampolis). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'eyalet d'Andrinople, liva d'Islimyé, sur la Tondja. Environ 6000 âmes⁹³⁰. »

Yanbu. Ville et port de la péninsule arabique sur la mer Rouge.

Yanya (Ioannina) (Janina) « Ville de la Turquie d'Europe, Épire, chef-lieu de l'eyalet et du liva du même nom, sur le lac de Janina. Environ 30 000 habitants⁹³¹. »

⁹²⁴ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 12.

⁹²⁵ *Ibid.*, p. 177.

⁹²⁶ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 509.

⁹²⁷ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 178.

⁹²⁸ *Ibid.*, p. 179.

⁹²⁹ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 515.

⁹³⁰ C. MOSTRAS, *op. cit.*, p. 181.

⁹³¹ *Ibidem.*

Yemen. Chef-lieu de l'*eyalet* du même nom composé de 5 livas, à savoir : Moukha, Sanâ'a, Zoubair, Léhyé et Abou-Aréisch⁹³².

Yenice-i Karasu. « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'*eyalet* de Salonique, liva de Drama. Environ 1000 maisons⁹³³. »

Yenice-i Rum (Aghia). « Bourg de la Turquie d'Europe, dans l'*eyalet* de Janina, liva de Triccala⁹³⁴. »

Yenice-i Vardar (Tauriana) (Janitza). « Ville de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'*eyalet* et le liva de Salonique⁹³⁵. »

Yeni Pazar (Novipazar). Voir Seniçe.

Yenişehir-i Fenâr (Tırhala) (Yenişehir-i Larissa) (Larissa). « Ville de la Turquie d'Europe, Thessalie, chef-lieu du liva de Triccala, dans l'*eyalet* de Janina, sur la rive droite de Salambria. Environ 30 000 habitants⁹³⁶. »

Yenivaroş. Chef-lieu du *Kaza* du même nom dans le *sancak* de Yenipazar du *vilâyet* de Kosova (1877)⁹³⁷.

Z

Zağra-i atık (Eski Zara) (Stara Zagora) (Berroe) (Berrea). « Ville de la Turquie d'Europe, en Thrace, dans l'*eyalet* d'Andrinople, liva de Philippopolis. Environ 20 000 habitants⁹³⁸. »

Zihne (Zikhna). « Bourg de la Turquie d'Europe, Macédoine, dans l'*eyalet* de Salonique, liva de Sérés, à quatre heures de cette ville⁹³⁹. »

⁹³² *Ibid.*, p. X.

⁹³³ *Ibid.*, p. 182.

⁹³⁴ *Ibidem.*

⁹³⁵ *Ibidem.*

⁹³⁶ *Ibid.*, p. 183.

⁹³⁷ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 527.

⁹³⁸ C. MOSTRAS, *op. cit.*, », p. 16.

⁹³⁹ *Ibid.*, p. 100.

Ziştovi (Sviştov). Ville de la Turquie d'Europe. Chef-lieu du *kaza* du même nom dans le *sancak* de Tirnovi de l'*eyalet* de Vidin (1850-1851); *kaza* dans le *sancak* de Rusçuk du vilayet de Tuna (1864); *sancak* de l'*eyalet* de Bulgaristan (1878)⁹⁴⁰.

3. Personnalités

Abdulaziz (r. 1861-1876). «À la mort du sultan Abdülmecid le 25 juin 1861, son frère Abdülaziz, fils de Mahmud II, né en 1830, lui succède ? Son règne, qui va durer jusqu'en 1876, constitue une période charnière dans l'histoire de l'Empire. Bien qu'il ait fini comme il avait commencé, par une révolte des paysans chrétiens dans les Balkans et une crise financière, il se termine d'une manière beaucoup plus dramatique, sur une crise générale de l'Empire et la déposition du sultan, suivie quelques jours plus tard de sa mort. Néanmoins, en dépit de l'aggravation des problèmes structurels (situation des chrétiens dans les Balkans, pressions européennes, difficultés financières) de la dérive vers l'autocratie, les réformes des Tanzimat et la modernisation de l'Empire se poursuivent sous son règne⁹⁴¹. »

Abdülhamid II (r. 1876-1909). «Une figure essentielle de la fin de l'Empire ottoman : un long règne de trente-trois ans, à un moment crucial pour un Empire miné par les nationalismes et les impérialismes ; une personnalité hors du commun marquée par l'ambition et la timidité, l'énergie et la peur, la brutalité et le désir de charmer ; un régime autocratique fondé sur la censure, l'espionnage, le contrôle des populations, une modernisation incontestable dans la veine des grandes réformes du XIXe siècle quel que soit le jugement que l'on porte sur l'homme et l'œuvre, le règne d'Abdülhamid II est l'un des plus importants de l'histoire ottomane et constitue une période clé pour comprendre la Turquie contemporaine⁹⁴². »

Abdulmecid I^{er}. «Né de Mahmud II et sa seconde femme Bezmialem le 25 avril 1823, Abdülmecid devient prince héritier (*veliahd şehzade*) à la mort en 1825 de son seul frère aîné survivant. Il reçut une éducation traditionnelle : apprentissage des prières, calligraphie (il s'y intéressa toute sa vie), sciences religieuses et militaires. En outre, contrairement à ses ancêtres, il suivit des cours de français et de musique classique occidentale : signe des

⁹⁴⁰ Tahir SEZEN, *op. cit.*, p. 539.

⁹⁴¹ F. GEORGEON, « Abdülaziz (r. 1861-1876) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 28-30, (citation, p.28).

⁹⁴² F. GEORGEON, « Abdülhamid II (r. 1876-1909) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 30-34, (citation, p. 30).

transformations de la haute culture des élites ottomanes, qui allaient accentuer sous son règne. Abdülmecid monta sur le trône à 16 ans à la mort de son père (1^{er} juillet 1839), dans une situation de crise [...] et mourut de tuberculose à 38 ans, le 25 juin 1861⁹⁴³. »

Ahmet Midhat. « Écrivain politique et l'un des personnages marquants de la scène littéraire au moment de l'essor de l'imprimerie et de la presse modernes, phénomène alimenté par la croissance d'une proto-bourgeoisie formée dans les écoles modernes, avide d'œuvres qui répondraient à une nouvelle subjectivité⁹⁴⁴. »

Ali Paşa, Mehmed Emin. « [...] Mehmed Emin Ali Paşa (Istanbul 1815- Istanbul 1871) forme aux côtés de Mustafa Reşid Paşa (son protecteur, à qui il doit ses premières hautes affections) et Mehmed Fuad (son *alter ego*) le trio synarchique de l'historiographie des Tanzimat. Fils d'un petit boutiquier et (ou) gardien de porte au bazar d'Istanbul, il est formé et initié au français entre 1830 et 1835 au divan impérial puis à la Chambre de traduction. Envoyé en mission diplomatique à Vienne et à Saint-Pétersbourg, il est promu drogman du divan impérial, avant de rejoindre son protecteur à Londres en 1838 comme chargé d'affaires. Ambassadeur dans cette ville de 1842 à 1844, il succède à Mustafa Reşid comme ministre des Affaires étrangères en 1846. De 1852 à sa mort, il occupe alternativement ce poste et celui du grand vizir, lorsqu'il n'est pas gouverneur général (Aydın, Hüdavendigar) ou président du Haut Conseil des réformes. Signataire du traité de Paris qui fait suite à la guerre de Crimée ; artisan du programme de réforme inscrit dans le *Hatt-i Hümayun* de 1856, il a largement contribué à l'affermissement des pouvoirs de la Sublime Porte. De santé fragile, sa mémoire est réputée immense, son intelligence politique exceptionnelle, et son français — surtout écrit — impeccable⁹⁴⁵. »

Bayezid II Veli (« Le Saint ») (r. 1481-1512). « [...] Fils du conquérant d'Istanbul et père de celui d'Égypte. Bayezid II est un sultan atypique. Peu guerrier de nature, dévot et mystique, sa tombe fut l'objet d'un culte populaire. On a vu en lui un faible paralysé par la menace de son frère Cem, puis un vieillard sénile incapable de résister à son voisin oriental Chah Ismail. En fait, confronté à des sérieuses difficultés, il fut un politique prudent, mais habile, qui utilisa la force en cas de besoin. Si son règne finit par une crise grave qu'il revint à Selim I^{er}

⁹⁴³ B. ONARAN, « Abdülmecid Ier (r. 1839-1861), dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 34-35, (citation, pp. 34-35).

⁹⁴⁴ C. V. FINDLEY, « Ahmed Midhat », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., p. 56.

⁹⁴⁵ O. BOUQUET, « Ali Paşa, Mehmed Emin », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., p. 73.

de résoudre, la politique de Bayezid II avait néanmoins porté ses fruits : il avait consolidé l'Empire laissé par son père Mehmed II⁹⁴⁶. »

Barberousse Hayreddin Pacha. « Hayreddin Barbaros. Né à Mytilène (Lesbos), vers 1466, mort à Istanbul en 1546, commandant de la flotte ottomane depuis 1533. Fils d'un janissaire qui, après la conquête de Mytilène par Mehmed II, s'y installa et épousa une femme grecque, il s'engagea d'abord dans le commerce maritime en Méditerranée orientale, mais rejoignit en 1513 son frère aîné Oruç sur l'île de Djerba, puis à Tunis et Alger. Jusqu'en 1533, son principal théâtre d'opérations fut l'Afrique du Nord et la Méditerranée centrale et occidentale [...]»⁹⁴⁷ »

Fuad Pacha. « Fuad Paşa. Keçeci-zade Mehmed Fuad (1815-1869), grand vizir à deux reprises et figure majeure des Tanzimat. Fils du poète İzzed Molla et médecin de formation, il profite de sa connaissance du français pour être nommé à la chambre de traduction (*Tercüme Odası*) en 1837, protégé de Mustafa Reşid à l'instar de son alter ego Ali, il progresse dans la carrière en alternant dans les années 1840 missions diplomatiques (Londres, Madrid, Saint-Petersbourg) et hautes fonctions de la Sublime Porte (drogman, grand référendaire, *sadaret müsteşarı*), avant d'accéder aux plus hauts postes de direction les deux décennies suivantes, souvent en alternance avec Ali : ministère des Affaires étrangères (5 fois), ministère de la Guerre, présidences du Conseil des réformes et du Conseil supérieur des ordonnances judiciaires. Outre la part active qu'il prend à la rédaction du *Hatt-i hümayun* de 1856 et la fermeté de son action dans la répression de la révolte druze de 1860 et de la rébellion crétoise DE 1866, il préside d'importantes réformes : négociation de l'emprunt de 1862, constitution officielle des *millet*, mise en œuvre de la loi des *vilayet*, création du Conseil d'État et du lycée de Galatasaray. Devenu avec Ali la cible principale des critiques des Jeunes Ottomans, son état de santé le contraint de prendre du repos à Nice où il meurt en février 1869. S'il a peu publié — soi-disant testament est sans doute apocryphe —, il est l'auteur de la première grammaire ottomane (*Kavaid-i osmaniye*), écrite avec Ahmed Cevdet Paşa. Connu pour son esprit fin et son éloquence roublarde, la qualité de son français, son goût pour les hauts postes

⁹⁴⁶ N. VATIN, « Bayezid II Veli (« Le Saint ») (r. 1481-1512) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 159-161, (citation, p. 159).

⁹⁴⁷ S. SOUCEK, « Hayreddin Barbaros », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., p. 553.

et les privilèges, Fuad Paşa reste pour avoir contribué à inscrire le jeu diplomatique et l'action réformatrice au service de la préservation de l'Empire⁹⁴⁸. »

Ismail Khédive : « [...] Fils d'Ibrahim et petit-fils de Mehmed Ali d'Égypte, né en 1830. Il fit partie en 1846 de la dernière mission de formation envoyée par son grand-père en France, où il étudia à Saint-Cyr, mais revint quand son cousin Abbas devint vice-roi d'Égypte (1848-1854). Il accéda à cette position, en tant qu'aîné des membres masculins de la famille, à la mort de son oncle Said Paşa. İsmail s'était fixé quatre buts : s'assurer une plus grande autonomie que celle obtenue par son grand-père ; développer l'agriculture, l'industrie et les communications, moderniser et développer le système d'éducation ; moderniser l'Égypte et en faire un pays de type européen, étendre ses possessions au Soudan. Il atteignit le premier but, réalisa partiellement le deuxième et le troisième, échoua pour le quatrième [...]»⁹⁴⁹ »

Koçi Bey. « [...] On attribue à Koçi Bey une origine albanaise. D'après le témoignage autobiographique de l'introduction de son premier traité (*risale*) offert à Murad IV, vers 1632, on pense qu'il fut page sous Selim II (r. 1566-1574) et assuma des fonctions sous les prédécesseurs de Murad IV avant d'être l'assistant et conseiller de celui-ci pendant sa minorité et les premières années de son règne (1623-1632). S'il était entré au palais vers 1570, Koçi avait plus de 70 ans et une grande expérience de l'administration lorsqu'il écrivit son premier traité (ou plutôt *memorandum*) sur l'art de gouverner, dans le style des "Conseils aux rois". Le second *memorandum*, écrit, semble-t-il, dans les premiers mois du règne d'Ibrahim (1640-1648) et sur sa demande, visait à lui fournir quelques principes de bonne administration [...]»⁹⁵⁰ »

Mahmud II (r. 1808-1839). « Le plus jeune des douze fils d'Abdülhamid I^{er}, Mahmud II né le 20 juillet 1785, monta sur le trône le 28 juillet 1808 à la suite d'une série d'évènements fortuits. Un gouverneur de province, Bayrakdar Mustafa, fomenta un coup d'État pour remettre sur le trône Selim III, destitué un an auparavant et pour poursuivre son programme de réformes. Au cours des opérations militaires, Selim fut tué, Mustafa IV destitué et Mahmud, unique survivant de la dynastie, proclamé sultan⁹⁵¹. »

⁹⁴⁸ O. BOUQUET, « Fuad Paşa », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 478.

⁹⁴⁹ B. ABU-MANNEH, « İsmail Paşa (khédive) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, p. 610.

⁹⁵⁰ R. MURPHEY, « Koçi Bey », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 693-694, (citation, p. 693).

⁹⁵¹ A. LEVY, « Mahmud II », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 739-742, (citation, p. 739).

Mehmed II (r. 1444-1446, 1451-1481). « Né à Andrinople (Edirne) le 30 mars 1429, Mehmed II était le fils de Murad II et d'une esclave. Surnommé *Fatih* ("conquérant") ou *Ebu-l-feth* ("Père de la Conquête"), il dut sa gloire à la conquête d'Istanbul. Ce n'est qu'une facette d'un homme remarquable, autoritaire, mais aussi cultivé et curieux, intéressé par les questions religieuses et mystiques, qu'il joignait à la connaissance du persan et de l'arabe des notions de grec, et fut le seul sultan d'époque classique à commanditer des travaux à un peintre occidental : Gentile Bellini, qui fit de lui un beau portrait conservé à Londres. Il fut aussi visionnaire et réformateur. Mais il est vrai qu'il fut avant tout un soldat, victorieux des trois grandes puissances qui le menaçaient — Venise, la Hongrie et l'État Akkoyunlu —, et un bâtisseur d'empire. Son règne fut celui de l'annexion de la Grèce continentale, des Balkans jusqu'au Danube des émirats anatoliens de Candar et Karaman, de la prise de contrôle du littoral anatolien [...] ⁹⁵². »

Mehmed Ali d'Égypte. « Gouverneur général ottoman de l'Égypte (1805-1848), né en 1769-1770 dans une famille turque de Kavala en Macédoine. Il arriva en Égypte en 1801 comme commandant en second d'un contingent levé dans son district et constituant une part d'un régiment albanais formé pour rejoindre la force ottomane envoyée reprendre le pays aux Français. Ceux-ci expulsés, la force ottomane repartit en laissant au régiment albanais la charge de maintenir la loi et l'ordre. Mehmed Ali, qui avait une formation militaire, fut placé à sa tête. Les gouverneurs généraux ottomans échouant à sauvegarder la loi et l'ordre, Mehmed Ali remplit le vide du pouvoir avec l'aide de son régiment [...] ⁹⁵³ »

Mustafa III (r. 1757-1774). « [...] Fils d'Ahmed III né le 28 janvier 1717, Mustafa III succéda à osman III le 30 octobre 1757. En paix depuis 1739, le pays avait prospéré. Le règne commença par des allègements fiscaux, des mesures d'économies, des tentatives pour mieux contrôler les pouvoirs locaux en province (*ayan*). Mustafa III s'intéressait aux affaires, mais le début du règne porte la marque, jusqu'à sa mort le 7 avril 1763, du grand vizir Koca Ragıp Paşa [...] ⁹⁵⁴ »

⁹⁵² N. VATIN, « Mehmed II (r. 1444-1446, 1451-1481) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 775-779, (citation, p. 775).

⁹⁵³ B. ABU-MANEH, « Mehmed Ali Paşa », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., pp. 781-782, (citation, p. 782).

⁹⁵⁴ F. GEORGEON, « Mustafa III », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, op. cit., p. 844.

Osman Gâzi « Osman I^{er} (*r. ? - ca 1324*). L'accroissement de l'accessibilité aux sources arabes, persanes et byzantines permet une opinion plus juste d'Osman ; fondateur de l'Empire ottoman, et de l'atmosphère en Anatolie à la fin du XIII^e s. Elles corrigent l'image idéalisée des chroniques ottomanes [...] ⁹⁵⁵ »

Selim III (r. 1789-1807) « [...] “Homme de Lumières”, “despote éclairé”, “sultan réformateur”, “précurseur des Tanzimat”, ces différentes formules attribuées par les historiens à Selim III disent bien qu'il a été un homme de transition entre deux époques, ainsi que le suggèrent également les dates de son règne — 1789-1807 —, années marquées par les bouleversements provoqués par la Révolution française, les guerres en Europe et la montée en puissance de l'empire napoléonien [...] ⁹⁵⁶ »

Süleyman I^{er}. « Soliman le Magnifique (*r. 1520-1566*). Dixième des sultans ottomans, il est le plus prestigieux d'entre eux – pour les Occidentaux du moins, qui le désigneront comme le Magnifique, car pour les Turcs, qui lui donneront le surnom de Kanuni (le Législateur), son arrière-grand-père Mehmed II, conquérant de Constantinople, est également illustre. La gloire de Soliman tient à la longueur exceptionnelle de son règne (1520-1566), à sa personnalité remarquable, même si elle a pu susciter des critiques, et, plus que tout, au fait que son époque correspondit à l'apogée de la puissance de l'Empire, même si la fin de règne en annonce les crises futures ⁹⁵⁷. »

⁹⁵⁵ I. BELDICEANU-STEINHERR, « Osman I^{er} (*r. ? - ca 1324*) » dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 885-886 (citation, p. 885).

⁹⁵⁶ F. GEORGEON, « Selim III (*r. 1789-1807*) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1059-1060 (citation, p. 1059).

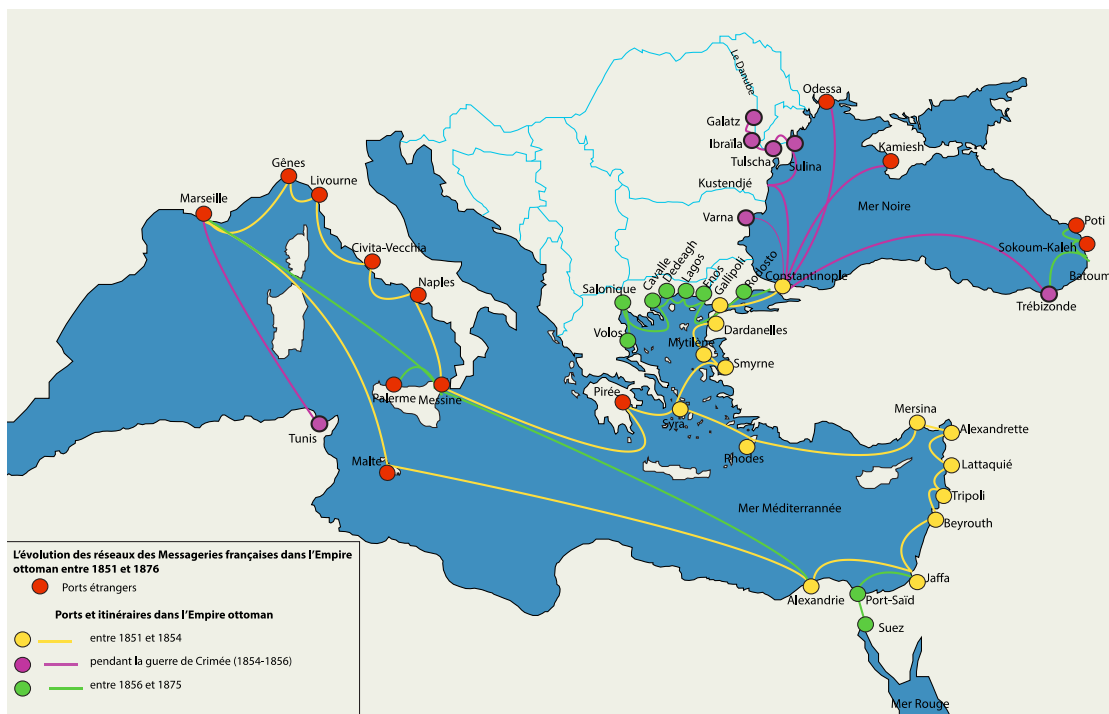
⁹⁵⁷ G. VEINSTEIN, « Soliman le Magnifique (*r. 1520-1566*) », dans *Dictionnaire de l'Empire ottoman...*, *op. cit.*, pp. 1093-1099, (citation, p. 1093).

II. Cartes

Carte n°. 1. L'évolution des réseaux des Messageries françaises dans l'Empire ottoman entre 1851 et 1875.

Carte constituée à partir des divers documents relatifs aux itinéraires des Messageries françaises dans l'Empire ottoman dans les fonds suivants :

- C.A.D.N., Nantes 166PO/E/400, Postes, Constantinople, pour les lignes entre 1851 et 1876.
- Ordres des services relatifs aux années 1861 et 1876 dans les cartons 554 et 555 des Archives de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Marseille (A.C.C.I.M.).



Carte n°. 2. Carte des réseaux de poste maritime à vapeur et leurs principales correspondances terrestres dans l'Empire ottoman entre 1852 et 1875.

Source : Carte constituée à partir des réseaux de postes terrestres et postes maritimes décrits dans les Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye issus des années entre 1852 et 1875.



Carte n°. 3. Développements ferroviaires dans l'Empire ottoman entre 1856 et 1875.

Sources. Voir *supra* seconde partie, chapitre V, section 3.



III. Navires

Document n°. 1. L'image du paquebot *Alexandre* en 1843.

Source : A.A.F.L., Photographies, 1998 006 0001.



Document n^o. 2. Les navires de la Marine impériale ottomane en 1872.

Source. Ahmed Cevad, *Mahumat ül-kâfiye fi Memalik il-Osmaniye*, Istanbul, Ahmed Midhat Matbuası, 1289 (1872), pp.76-80.

Frégates

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Benâm-ı Şâhâne	1281 (1864)	4221	900	Angleterre
Mahmûdiye	1281 (1864)	4221	900	Angleterre
Orhâniye	1282 (1865)	4221	900	Angleterre
Osmâniye	1281 (1864)	4221	900	Angleterre
Âsâr-ı Tevfik	1285 (1868)	3143	750	France
		5349	1200	En cours de construction en Angleterre
		5349	1200	Construction prévue l'Arsenal impérial
İclâliye	1287 (1870)	1650	300	Trieste
Feth-i Bülend	1286 (1869)	1601	500	Angleterre
Mukaddime-i Hayr	1289 (1872)	1601	500	Tersâne-i Âmire
Necm-i Şevket	1285 (1868)	1583	350	France
Âsâr-ı Şevket	1286 (1869)	1583	350	France
Avnullah	1285 (1868)	1399	400	Angleterre
Muin-i Zafer	1285 (1868)	1399	400	Angleterre
Hıfz-ı Rahmân	1285 (1868)	1771	200	France
Lûtf-ü Celîl	1285 (1868)	1771	200	France

Tuna nehrinde bulunan zırhlı sefain-i hümayun (Cuirassés sur le Danube)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Duba-i Fethülselâm	1281 (1864)	408	80	France
Duba-i Semendire	1281 (1864)	408	80	France
Bezm-i Âlem	1281 (1864)	408	80	France

Boyana nehrinde (Sur le fleuve Boyana)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Duba-i İşkodra	1281 (1864)	408	80	France
Duba-i Podgoriçe	1281 (1864)	408	80	France

Eskor Kalyon-u Hümayunlar (Galions escorts)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Kosova	1289 (1872)	3414	700	Tersane-i Amire
Fethiye	1282 (1865)	3256	200	Tersane-i Amire
Peyk-i Zafer	1257 (1841)	3125	200	Sinob
Şâdiye	1274 (1858)	3256	200	İzmid

Eskor Firkateyn (Frégates escortes)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Selimiye	1282 (1865)	4717	600	Tersane-i Amire
Nasr-ül-Azîz	1278 (1861)	2897	450	Gemlik
Hudavendigâr	1277 (1860)	2897	600	İzmid
Ertuğrul	1270 (1854)	2344	600	Tersane-i Amire
Muhbir-i Sürûr	1267 (1851)	1477	450	İskenderiye

Eskor Korvetler (Covettes escortes)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Sinob	1272 (1856)	800	150	Angleterre
Edirne	1272 (1856)	800	150	Angleterre
Mansure	1280 (1863)	800	150	İzmir
Muzaffer	1280 (1863)	800	150	İzmir
Lübnan	1281 (1864)	800	150	Tersâne-i Âmire
İzmid	1272 (1856)	800	150	Angleterre
Bursa	1272 (1856)	800	150	Angleterre

Eskor Navi

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
İskenderiye	1289 (1872)	609	170	Tersane-i Amire
Zuhaf	1280 (1863)	609	160	Tersane-i Amire
Meriç	1280 (1863)	609	160	Gemlik
Utarid	1280 (1863)	609	276	Gemlik
Beyrut	1286 (1869)	709	160	Angleterre
Seddülbahir	1286 (1869)	709	160	Angleterre

Les navires de type « *duba* » et « *uskuna* »

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Duba-yı	1282 (1865)	200	20	Angleterre
Şevketnûma				
Duba-yı Sünne	1282 (1865)	200	20	Angleterre
Duba-yı Varna	1282 (1865)	200	20	Angleterre
Duba-yı Akka	1282 (1865)	200	20	Angleterre
Uskuna-yı	1283 (1865)	220	45	Gemlik
Seyyar				
Uskuna Musul	1283 (1865)	220	45	Gemlik
Uskuna-yı Yalı	1282 (1864)	195	50	Tersane-i Amire
Köşkü				
Uskuna-yı	1282 (1864)	195	50	Tersane-i Amire
Aynalı Kavak				
Uskuna		203	50	En construction à l'Arsenal
Uskuna		203	50	En construction à l'Arsenal

Rükub-ı şahaneye mahsus (Paquebots réservés aux voyages des membres du gouvernement)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Sultâniye		2922		Angleterre
Pertev Piyâle	1282 (1864)	909	282	Angleterre

Nakliyye mahsus vapurlar (Paquebots destinés aux transports divers)

Noms	Date d'acquisition	Volume (tonneaux)	Force (chevaux)	Lieu de construction
Vapur-u Taif	1288 (1871)	1512	450	Tersane-i amire
Asir	1288 (1871)	1512	450	Gemlik
Mecidiye	1263 (1847)	1470	450	Tersane-i Amire
Feyz Bâti	1265 (1849)	1470	400	Tersane-i Amire
Şiar-ı Nusret	1286 (1869)	3029	800	Angleterre
Mevrid-i Nusret	1286 (1869)	3029	800	Angleterre
Eser-i Nusret	1286 (1869)	1343	314	Angleterre
Medâr-ı Zafer	1286 (1869)	1343	314	Angleterre
Medar-ı Tevfik	1286 (1869)	755	170	Angleterre
Şeref-Resan	1286 (1869)	755	170	Angleterre
İzzeddin	1282 (1864)	1070	300	Angleterre
İsmail	1287 (1870)	1070	300	Angleterre
Talia	1282 (1864)	1070	300	Angleterre
Süreyya	1282 (1864)	624	300	Angleterre
Fevâid	1282 (1864)	1070	160	Angleterre
Hanya	...	829	300	Angleterre
Resmo	1286 (1869)	772	180	Angleterre
Arkadi	1286 (1869)	767	270	Tersane-i Amire
Kandiye	...	955	250	Angleterre
Eser-i Cedîd	1285 (1868)	297	...	Tersane-i Amire
Tair-i Bahri	1255 (1839)	524	300	Tersane-i Amire
Kılıç Ali	...	451	140	Angleterre
Hayreddin	...	451	140	Angleterre
Peyk-i Şevket	1270 (1854)	437	100	Tersane-i Amire
Eser-i Hayr	1256 (1840)	280	100	Tersane-i Amire
Pesendire	1264 (1848)	194	130	Angleterre
Eser-i Nüzhet	1264 (1848)	194	130	Angleterre
Sulhiye	...	176	130	Tersane-i Amire
Musul	...	200	60	Tersane-i Amire
Sürât	1280 (1862)	184	60	Tersane-i Amire
Gemlik	...	210	90	Tersane-i Amire
Boyana	...	80	32	Angleterre
Çetine	...	80	25	Angleterre
Peyk-i Ticâret	1262 (1846)	194	50	Tersane-i Amire
Oltaniçe	...	80	25	Angleterre
İlhâmi	...	40	20	Tersane-i Amire

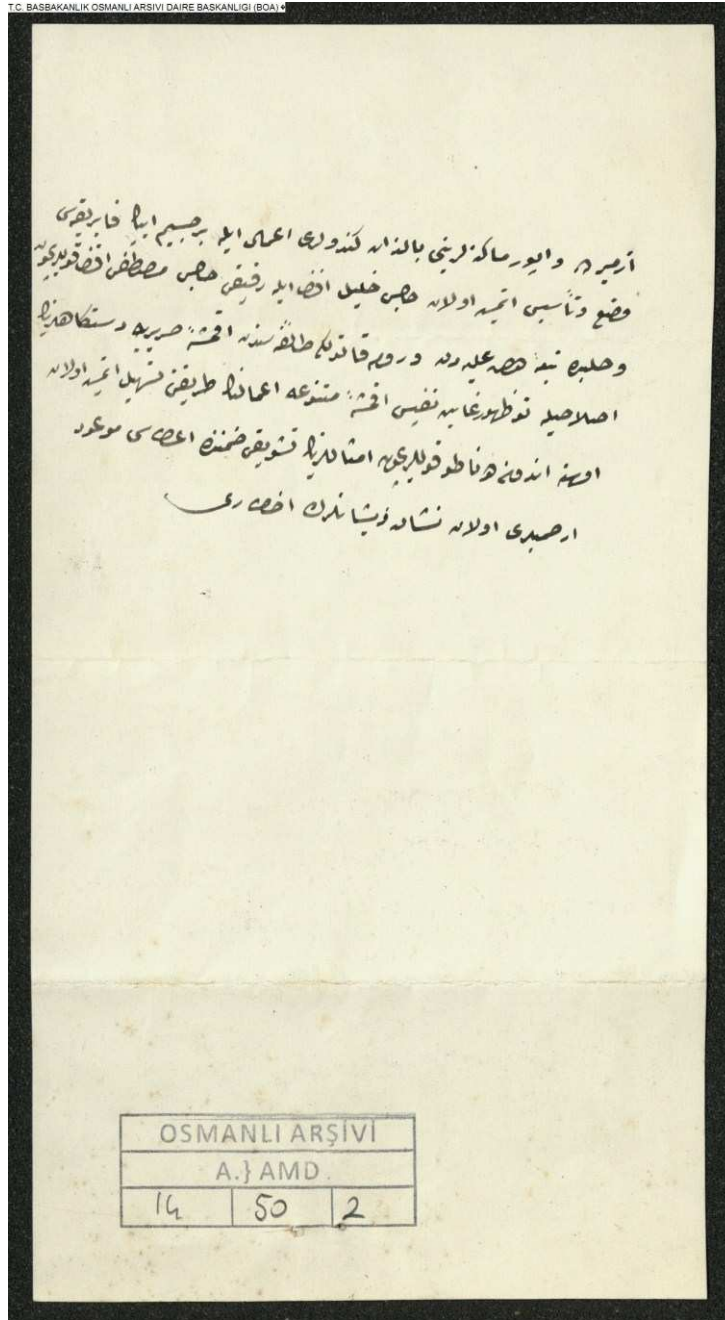
Document n° 3. Talia vapur-u hümayûnu.

Source : *Matbaa-i bahriye fotoğrahânesi*, İBB Kitaplığı, İstanbul.

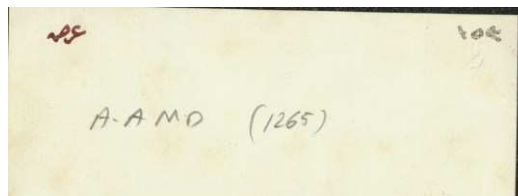


IV. Documents en turc-ottoman

Document n^o. 1, A.O., A.AMD. 14/50/2, 1265 (1849).



A.}AMD.00014.00050.002



Translittération du document n° 1, A.O., A.AMD., 14/50/2, 1265 (1849).

İzmirde makinesini bizzât kendileri îâmâl ile bir cesim ipek fabrikası vaz' ve têsîs etmiş olan Hacı Halîl Efendi ile refîki Hacı Mustafa Efendi kullarının ve Halebde tebaa-yı âliyyeden ve Rum katoliği tâifesinden akmişe-i harîriye destgâhlarının ıslâhıyla nevzuhûr gâyet nefis akmişe-i mütenevvia îâmâlinin târıkını teshîl etmiş olan usta Andon Hünato kulları için emsâllerinin teşvîki zımnında îtâ'sı mev'ûd-u erhâmileri olan nişân-ı zîşânların ihsânı

Résumé du document n^o. 1, A.O., A.AMD. 14/50/2, 1265 (1849).

Document issu des fonds de *Sadâret* des Archives ottomanes du Premier ministre.

L'octroi des médailles d'honneur à Hacı Halîl Efendi et à son associé Hacı Mustafa Efendi pour avoir construit et installé une machine dans leur atelier de soie à Izmir, et au maître Andon Hünato de la communauté Rum-Catholique pour avoir facilité la fabrication de divers tissus de soie de bonne qualité, en réformant les ateliers fabrication de soie à Alep. Ces médailles ont pour objectif d'inciter d'autres entreprises dans ces domaines.

Handwritten Ottoman Turkish text on a single page, likely a document or letter. The text is written in a cursive script and is arranged in several columns. The page is numbered '4' at the top center. The text discusses various matters, including administrative or legal issues, and mentions specific dates and locations. The handwriting is dense and characteristic of the 19th-century Ottoman period.

⁹⁵⁸ La date donnée dans la base de données des Archives ottomanes du Premier ministre est le 22 Şevval 1241 (30 mai 1826). Or, nous déduisons de la lecture du document qu'il s'agit de l'année 1261 et non pas de 1241.

Hâk-i pâ-y-i merahim pâye-i mün'imânelerine ma'rûz-ı çâker-i kemîneleridir ki

Bi'l-lütf-i teâlî sâye-i muvaffakiyyet vâye-i cenâb-ı mülûkânede Tersâne-i Âmire ve ticâret için kâffe-i takım ve âlâtiyle beraber Dersaadetde kebîr vapur inşâ olunmak üzere müceddeden inşâsına şürû' buyrulan tîmûr fabrika-i hümâyûnun hitâm ve ikmâli la-ekal iki üç seneye mevkûf olduğuna ve el-hâletü hâzihi Tersâne-i Âmirede ise o misillü vapur sefinelerinin bulunması lâzımeden ve nezd-i âlîde begâyet matlûb olana mevâd-ı mühimmeden idüğüne binâen şimdiden iki aded vapur makine ve âlâtının Avrupa cânibinden celbiyle tenekelerinin dahi Tersâne-i Âmirede inşâsı tasavvur olunduğu ve Tersâne-i Âmire hazînesinin ise Mâliye hazîne-i celîlesinde külliyyetli matlûbu olub mezkûr vapurların emr-i inşâsı dahi meblağ-ı mezkûrenin tesviye ve îtâ'sına menût idüğü cihetle teshilen el-musliha Gümüşhâne mülhakatından emânet-i irâde olunmakda olan iseli ve tevabi nuhâs mâdenlerinden ellidokuz ve altmış seneleri hâsılatları olarak mârifet-i çâkernemle mahâlinde satılub altı mâh vâde ile tahsîl ve tediye olunmak üzere çâker-i bimârîlerine zimmet-i kayd olunan mâlumü'l-mikdâr nuhâs esmanı olan yedi bin seksen dört kise kûsûr dörtyüz kırk buçuk guruş on paranın zikr olunan matlûb-u Tersâne-i Âmireye havaleten itâsı bi'l-tensîb keyfiyet-i çâker-i hümâyûn-u hazret-i şâhânedan lede-l-istîzân olvechle icrâsı husûs-u emr ü fermân buyrulmuş olduğu beyânıyla havâle-i merkûmenin Tersâne-i Âmire hazînesine sür'at-i te'diye bulunması emr ü irâdesine şâmil bu defâ hâme-zîb tekrîm ve iftihâr olan bir kıta emirnâme-i sâmi mün'imaneleri mefad mütalaât müstefâdı karin-i müdrike-i abd-i müsadâkat şîâr olmuştur beyân ve hâcet olmadığı vecihle çâker-i bî-merânelerine zimmet-i kayd olunan nuhâs-ı mîrî külliyyetli şey olub ber-mantuk-ı irâde-i âliye bu tarafda tâliblerine fûrûhtuyla elden çıkarılmasına pek çok ikdâm ve gayret olunmuş ise dahi yerlü ve ecnebî başluca bir müşterî ve tâlibi olmamak cihetiyle henüz lâyıkiyla sarf olunamadığından esmânı olan meblağ-ı mezkûrenin defâten tediye ve îfâsına tâbâver olamayacağım derkâr bulunmuş ise de cenâb-ı hudâvend-i müsteân sermâye-i ümmet ve emân-cihân ve destmâye-i ser-ü semân bende-gân olan mübârek vücûd lâzım-ül-mevcûd hazret-i şâhâneyi mütâkib-ül-mervâne erîke-ârâ-yı ömr-ü şevket ve şâna ve sâye-i seniyye-i zilliyet-nişân-ı şehinşâhâneleri makar ül cedidane mezille-i resâ-yı âfâk ve mefârik cihân ve cihânbanî buyursun Tersâne-i Âmirede o misillü vapur sefineleri inşâsına dâir müteallik buyrulan işbu irâde-i hikmet ifâde-i cenâb-ı mülk-dârî envâ-ı mehâsin ve menâfi-i câmî ve çâker-i kemter ve bende-i fermâbezleri ise mine'l-kadîm saltanât-ı seniyyenin müstağrak-naîm hayrıyla ve dil-beste-i tavk-ı hâdim-i celîlesi olub mâl ü menâl değil beden-i bendegirde bir cânım var onu dâhi kemâl-i memnûniyet ve iftihâr ile ağır-ı meyâmin-i mevfur ve Devlet-i Âliyyede bezl ve îsar edeceğim nûr-ı nehâr gibi zâhir ve şâyi olduğundan ve kâffe-i hâl ve husûsda şerefyafte-i-sünuh buyrulan evâmir-i âliyyenin tenfiz ve îfâsı farîza-i gerdân-ı rızâcuy ve ubûdiyetim idüğinden seneteyn-i mezkûreteyn hâsılatı esmânı olarak zimmet-i âcizanem olan mebâliğ-i mâlûmenin Tersâne-i Âmire hazînesine sûret-i tediyesi yâni sâye-i teshîlât-vâye-i cenâb-ı şehriyârîde devletlu Kaptan Paşa hazretleriyle dermeyân ve muhâbere olunarak satılan nuhâs esmânının ne vechle olur ise bu taraftan tedârik ve takdîmi ve mevcûdu dâhi Dersaadette bulunacak tâliplerine toptan devr ve teslîmiyle istihsâl suhûlet-i tesviyesi icâb-ı hâl ve

maslahattan olduđundan icrâ-yı iktizâsına ibtidâr olunmuş olmakla inşallah teâli-i avn ve teshîl-i ilâhi ve yemîn-i teveccüh ve iltifât-ı şehinşâhi ve hüsn-i himmet meâli rütbeten vekâlet-penâhîleri âsârıyla bu babda vâcibe-i zimmet-i himmet ve ibtihâl ve netice-i mukaddemât-ı azîmet ve âmâlîm olan levâzım-ı sa'y ve ihtimâmın kemâyenbağî icrâsıyla ber-vefk-i dilhâh-ı âli bir gûne ikdâm teslîm ve ifâsı havâle-i seniyye ve tekmîl ve infâz irâde-i âliyye-i mülükâneye ikrâm ve gayretde tecvîz ve kusûr ve terâhî olunmayacağı mâruzunda ârıza-i ubûdiyet fârıza-i memlûkânem terkîm takdimine ictisâr olunmuştur inşallahü'l Rahmân keyfiyet muhatalâm-ı hakâyık-ı ünvan-ı dâverîleri buyuruldukda öteden beri eşed ihtiyac ile muhtac ve talepkâr olduđum mehâsin-i teveccühât fâiz-ül-berekât bende perverîleri bundan böyle dahi hâkk-ı gayr-ı ahâkk-ı âbidânemde beyderî ve şâyân ve olvechle ceyb-i âmâl-i müstemezânem meşhûn nakdine mübâhât ve iftihâr bî-pâyân buyurulmak bâbında ve her hâlde emr ü fermân ve lûtf ve ihsân hazret-i men leh-ül-emr ve'l-ihsânındır.

Bende Esseyid Abdullah

Résumé du document n^o. 2, A.O., C.BH. 51/2422, 22 Şevval 1261 (24 octobre 1845)

Document issu des fonds de Cevdet sur l'Amirauté, conservés dans les Archives ottomanes du Premier ministre à Istanbul.

Lettre signée par Esseyid Abdullah, datée du 22 Şevval 1261

L'Amirauté ottomane envisage la construction d'un grand bateau à vapeur à Istanbul, destiné à l'usage de l'Arsenal impérial et du commerce. En attendant l'achèvement d'une usine de fer, l'Amirauté impériale se lance à la recherche de ressources pour l'achat de deux machines à vapeur auprès des industriels européens. Le Ministère des Finances souhaite également financer l'achat en question. L'Amirauté, quant à elle, mobilise les revenus annuels des mines de cuivre de Gümüşhane issus des années 1259 et 1260.

Translittération du document n°. 3, A.O., HR.MKT., 129/4, 26 Rebiülevvel 1272 (6 décembre 1855).

Recto

Kapudan Paşa hazretlerine tezkire-i sâmiye

Tersâne-i Âmirede derdest tâmir olan Fransa devleti fehîmanesi ~~bazı düvel-i muavene~~ sefâininin tamirâtı uzamakda ve bu da amelenin azlığından neş'et etmekte olduğu vechle Fransa devlet-i fehîmmesi sefâininin tâmir zımında Tulon tersanesinden bâzı amele celb olunacağından bunların ikâmet etmeleri için Tersâne-i Âmirede bir münâsib mevki tahsîs olunması cânib-i sefâretten ifâde kılınmış ve bu sûret-i teshilâtı mûceb görünmüş olduğundan ber-mûcib olunması icrâ-yı icâbı bâbında

Verso

Fi 26 Ra 1272

Kapudan Paşa hazretlerine tezkire-i sâmiye

Fransa konsolosu tamirat için Tulon tersanesinden gelecek amelenin ikâmeti için mevki' tahsîsine dair

Résumé du document n^o. 3, A.O., HR.MKT., 129/4, 26 Rebiülevvel 1272 (6 décembre 1855).

Document issu des fonds du bureau des correspondances du Ministère des Affaires étrangères de la Porte ottomane.

Lettre adressée au Grand Amiral, datée du 6 décembre 1855.

La réparation d'un navire français prend du retard en raison du petit nombre d'ouvriers se trouvant à l'Arsenal impérial d'Istanbul. Il est ainsi ordonné à l'Amirauté de faire venir des ouvriers de l'arsenal de Toulon et de réserver un lieu pour héberger ceux-ci à l'Arsenal impérial.

Mısır vâililiği cânib-i âlîsine

Bahr-ı Ahmerde kâin sevâhil-i hicâziye ile Bahr-ı Sefidde âmed-şüd eylemek üzere yetmiş üç senesinde İdâre-i Mısiriye tahtında bulunarak otuz sene müddet-i imtiyâziye ve şerâit-i mâlûme ile bir vapur kumpanyası teşkil edilmiş iken muahharen lağv ve ibtâl olunarak fevâid-i matlûbe husûle gelemediğinden ~~gelemediği için tevsi-i dâire-i ticârete medâr-ı kâvî olan bu misillü kumpanyaların têsîs-i mülk ve milletçe muhsenât-i külliyyeyi müstelzim bulunmasıyla bunun hüsn-ü husûlü hakkında mukaddemee vukûbulan ihtâr ve iş'âr üzerine oraca dahi icâb-ı bi'l-etrafi te'mîl buyrulmayub zikr olunan sevâhil ile tensîb olunacak edilecek cezârelere dolaştırılmak ve Dersaadet ile İskenderiye beyninde doğrudan doğruya beher hafta gidüp gelmek için çend kıta ticâret vapurunun daha ilâvesi ve imtiyâz müddetinin doksan seneye iblağı ile nâm-i nâme-i hazret-i şehinşâhiye mensûb olarak müceddeden bir kumpanya teşkîli tasavvurâtını ve ~~bunda~~ şerâit esâsisinin tafsilâtını şâmil reside-i dest-i tevkir olan tahrirât-ı âliyye asafâneleri ~~meclis-i mahsûs-u vükelâda ba'd-el-kıraat beyne'l-vükelâ kırâat olunub huzûr-ı meâl-i mevfûr-ı cenâb-ı padişâhiye dâhi arz ve takdîm ile hazret-i şehriyâri manzûr-u âli buyurulub~~ (33) sebab-i kuvvet-i devlet ve müceb saâdet-i millet olan esbâbın istikmâli ve emr-i ticâretin merkeze matlûbe-i îsâli hakkında ifadâtın feyz-i gâyât-ı cenâb-ı cihân-dârîleri âliyyü'd-devâm masrûf buyrulmakda olması ve şimdi orada dâhi böyle bir kumpanyanın yeniden te'sis ve icâdı her dürlü muhassenâtı müstelzim görünmesi cihetiyle ve bu kumpanyaya verilecek imtiyâzın şerâiti mukaddemâ ~~verilmiş olan~~ itâ' olunan fermân-ı âli ahkâmına muvâfik olarak yalnız müddetinin temdîdi ve temîn akçesinin zammı sûreti ilâve edilmiş ise de sâye-i tavsiye-i hazret-i şahânedede şimdi yirmi vapur tedârik kılınmaktan nâşi husûle me'mul olan (1) olmayacağı misillü burada nâm-ı âli cenâb-ı cihân-bânî ile tenvîri bir-kat' daha vüs'at ve itibârını mucceb olacağı mülâsebesiyle işarât ve îfâ-i dâverîleri ba-kemâl-i mahzûziyet karin-i kabûl hazret-i velinîmet buyrularak mukaddemki fermân-ı âlinin sûreti leffen irsâl olub sâmi-i ve dâverîleri kılınmış olmağla müceddeden tasavvur olunacak kelâm-ı fermân-ı âlinin nereleri tâdil kılınmak lazım geleceğinin iktizâ-yı inhasına ve sâir teferruâtının dahi îfâ-yı muktezâsına himem-i âli-i ~~dâverîleri~~ hidivileri şâyân buyurulmak bâbında emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir.~~

(33) zât-ı mekârim semat cenâb-ı cihân-bânînin

(1) menâfiye nazaran mâr-ül-beyân te'min akçesinin hakkında ve müddet-i müstahakanın temdidinde

Verso

Fi 7 Şevval sene 1280 Mühimme sah

Arıza

Fi 8 Şevval sene 1280 (son muamelesi)

Résumé du document n^o. 4, A.O., A.MKT.MHM. 294/38, 8 Şevval 1280 (17 mars 1864).

Document issu du bureau des correspondances de *Sadâret*.

Lettre adressée au Gouvernorat d'Égypte.

En 1856-1857 une compagnie de navigation à vapeur fut établie par l'Administration locale d'Égypte avec une concession de trente ans pour établir des communications entre les côtes de Hédjaz en mer Rouge et la Méditerranée. Cependant, celle-ci ne répondit pas aux attentes et elle fut supprimée. Dès lors le *Sadâret* ordonne au gouvernement égyptien réserver quelques navires à vapeur de la marine marchande, pour établir une ligne directe et régulière (hebdomadaire) entre Istanbul et Alexandrie, en octroyant à cette ligne une concession de 90 ans.

Translittération du document n° 6, A.O., A.MKT. DV. 91/32, 28 Receb 1272 (4 avril 1856).

Ankara valisi hazretlerine

Beyanabad kazası ahâlîsi tarafından rikâb-ı hümayûn cenâb-ı pâdişâh-ı penâhîye takdîm olunan arzuhâlde kaza-yı mezbûr müdürü Ömer ağa ile meclis âzâsından Ahmed ve Yusuf efendilerin hilâf-ı rızâ-yı uhde-i rüşvet ve irtikâya meyil eyledikleri cihetle bundan akdem Ankara ve Yozgad meclislerinde müdafaaları icrâ olunmuş ise de ihkâk-ı hak olmaduğundan ve emvâl-i mîrîye ve hukuk ibâd olarak üç yük guruşdan mütecâviz zimmetlerine akçe geçürerek haklarında muamelât-ı zûlmiye ve insâfiyeye mücâseret etmekde olduklarından bahisle kendülerinin umûr-ı melekete karıştırılmamaları husûsu istîdâ olunmuş (1) olmağla bu madde hakkında garazsızca hakkı ve câlî her dürlü tahkikâtın ~~icrâsıyla~~ rüşvet mâliyyeye göre icâb halinde icrâsıyla hakikat keyfinin serîan ba-mazbata iş'ârının husûsuna himmet buyrulması bâbında şukka

28 Receb sene 72

(1) ve keyfiyet sahih ise bil-vâcib muâdelet-i seniyyenin hilâfına olarak böyle şeylerin muhakane ve bî-tarafâne rüiyetiyle sıhhâtinin meydâna çıkarılarak nâ-merzî harekete cür'et edenlerin te'dib olunub emsaline terhibi ve sâye-i hazret-i şâhânedede sınıf-ı ahâlînin her yüzden isâbet ve istirâhâtlerine istikmâli lâzımeden bulunmuş

28 Receb 1272

Résumé du document n^o. 5, A.O., A.MKT.DV. 91/32, 28 Receb 1272 (4 avril 1856).

Document issu des fonds de *Sadâret*.

Lettre adressée au gouverneur d'Ankara, datée du 4 avril 1856.

Le *Sadâret* fait part au gouverneur d'Ankara des plaintes des habitants du *kaza* de Beyanabad, relatives à la corruption de directeur de leur localité nommé Ömer Aga et des deux membres de l'assemblée locale Ahmed et Yusuf *efendi*. D'après les habitants ces agents commettent de nombreuses injustices en s'enrichissant au détriment des habitants locaux.

T.C. BASKANLIK OSMANLI ARSIVI DAIRE BASKANLIGI (BOA)

عكنا قاصم و محاضری سعادتمند سعید بنامك كرك و اعشارك داره ریزه اصول و فقهه موافقہ و دیوولانہ مستعیانہ فریدہ و مرتبہ کی سونہ طور و
اندھج کران کا کئی سہ یازہ رسوایہ فریدہ اھالیہ بنوید عذر ریزہ نور سہ دہر ان کو نور دوسا بلا سبب و کما کفران معدلیہ نہ ضرب و کورایہ می کھراج ناموک
و اعتباری جوریج و حدہ و شرہ نہ تراجمی نورانی نور و فوج اولیضہ نہ بولکضہ کران وارڈانک مضارہ ضایہ صوب اولیضی اول و اولیضی اعشار و دیشورک
طریقہ نہ باعشار اولیضی شلو موصلی اھا قریبی جا نہ یوزہ نورہ دخی وارد اولانہ مکتوبہ و فوجا سببہ و لاصق اردنہ عن ایدانای موصلی اربک حال و معاملہ
واقفہ نہ واردانہ و کورہ اربانہ اکرہ اولانہ سکڑ و فوجا سونوی موافقہ و لہ رابع او عامہ و جا نہ لیک کا فطرہ نہ عدم فیضی نہ یوزہ دخی اعشار
ادارہ کا فخرہ پیشا فہ مقبول کنتہ و کوارہ جاریہ ابرہ موکلانہ نہ بوندک دخی و خید اجابہ بانہو و زورہ استفای ملویدہ اقتضای اطرہ سببہ و اشعار
اولیضی کی سال حال اعشار مالک دخی ضیاع و لھا ارباب امرادارہ کی شکلانہ و تصعب نہ و فوج اولیضہ نہ بوندک ضرر و زیان مالانہ فزیہ جبیدہ
طوق ضعی و نہ وقت کھمربہ اجری اجابہ بانہو و زورہ عرصہ و فوجا سونوی موافقہ و لہ رابع او عامہ و جا نہ لیک کا فطرہ نہ عدم فیضی نہ یوزہ دخی اعشار

سید علی
دیر
عبد السلام

OSMANLI ARSIVI
A. MKT.UM
241 | 19 | 1

A. MKT.UM.00241.00019.001

Translittération du document n°. 6, A.O. A.MKT.UM 241/19/1, 23 şevval 1272 (27 juin 1856).

Akka kâim-makam ve muhâfızı saâdetlü Saîd paşanın gümrük ve âşârın hüsn-ü idârelerinde usûl ve nizâma muvafık vukûbulan müstedîyâta teshîlât ve müsâadesi şöyle dursun akdemce gümrük kâtibinden ziyâde rüsûmat ahzıyla ahâliye şöyle gadr ediyorsun diyerek götürüb bilâ-sebeb ve muhâkeme hilâf-ı muadâlet-i seniyye darb ve tekdîr etmiş gümrüklerin nâmusu ve itibârını bitirmiş ve hiddet ve şiddet-i mizâcî gözlerini korkutmuş olduğundan bu keyfiyet-i gümrük vâridâtının mazarrât ve zararına mûceb olduğu evvel ve âhir Akka âşâr ve direktörleri taraflarından iş'âr olduğu misillü mûmâileyhe kulları câniblerinden bu kere dâhi vârid olan mektûblarda vukûât-i sâbika ve lâhıkalardan bâhis ile paşa-yı mûmâileyhin hâl ve muâmele vakiasından ve oradan mezkûreye ibrâz etmekte olan sekte ve hasâr mesûliyeti muahharen kendülerine ricâ olunmak ve câniblerin muhâfazasına âdem-i emniyetleri cihetle dâhi aşarın idâresi zımnında dışarıya çıkub geşt ü güzâra cürret edemediklerinden bunun dâhi vaktiyle icâbına bakılmak üzere istifâ-yı mêmûriyetle iktizâsında icrâsı beyân ve iş'âr olunmuş ve bu hâl ve bunlardan biddefaat aldığı arz ve beyan olunan iş'âra göre Akka gümrüklerinin nâmus ve itibârı bitmiş ve vâridâtın giriftârı itilâf u zarr olunmuş olduğu gibi sal-i hâl iş'âr malının dahi zâyî ve hebâ olub emr ü irâdesi müşkilât tas'ibâta düşmüş olduğundan bunların zarar ve ziyânı bilâhare Hazîne-i celîleye dokunacağı cihetle vakit geçmeksizin icrâ-yı icâbına bakılmak üzere arz ve ihtâr keyfiyeti müsâdaat be muhâberât olunmağla ol bâbda ve her hâlde emr ü fermân hazret-i men lehü'l-emrindir.

23 Şevval 1272

Bende mülâzım-ı gümrük-i Arabistan
Bende Ahmed Abdüssamed

Résumé du document n^o. 6, A.O. A.MKT.UM 241/19/1, 23 şevval 1272 (27 juin 1856).

Lettre issue des fonds de *Sadâret*, signée par Ahmed Abdüssamed (Agent des douanes d'Arabie), datée du 27 juin 1856.

Le sous-préfet d'Acre est accusé d'avoir maltraité les agents de douane de sa localité, de manière injuste, en remettant en cause non seulement l'honneur et le prestige de l'Administration locale des douanes, mais aussi les revenus du Trésor impérial. Dès lors, il est ordonné de réparer les préjudices causés.

Translittération du document n°. 7, A.O., A.MKT.MHM. 305/7/1, 17 Cemaziyelevvel sene 1281 (18 octobre 1864).

Memâlik-i mahrûse-i şâhânedede muâyene olunan kömür mâdenleri cezîre-i Semadirekde Marmara denizinde Şehirköyde ve Dırac tarafında Tiran dağlarında Girid cezîresinde Resmoda muâyene olunmayub mevcûd olan (Beyrut tarafında Nehr-i Kelb ve Tahürburunda)

Atûfetlü efendim hazretleri

Mâlûm-ı vâlâları buyrulduğı üzere memâlik-i şâhânedede mâden kömürü bulunduğı takdirde bilâd-ı ecnebiyeden isticlabına bedel mâden mevcûdesinden istihrâc olunmuş teshilât-ı külliyei müstevcib olduğundan ve idâre-i Mısıriyye tarafından kömür mâdeninin mahâl-i maznûnesi taharrî olunmak üzere mukaddemce ruhsât-ı sâmiye-i şeref-sudûr olduğü gibi bâlâda muharrer mahlâtıda dahi mâden kömürü bulunduğı istihbâr olunub tahkîk ve istikşâfına taraf-ı eşref hazret-i hıdîv-i efhâmiden mêmûrlar tâyin ve âmâde buyrulan ve fâkat lâzım gelen tahrirât-ı sâmiyenin bu tarafa vürûduna muntazır bulunmuş olmağın bâlâda muharrer cihet kangı eyâlete tâbi ise vülât veyâhud mutasarrıflarına hitâben icâb eden tahrirât-ı sâminin istihsâliyle bu tarafa sür'ât-ı irsâline himem-i behiyyeleri mezbûl buyurulmak bâbında emr ü irâde edendim hazretlerinindir.

9 Cemaziyelevvel 1281

Başmuâvin-i Hıdivi

Mühür: İsmail

Serîan müsvedde ile.

17 Cemaziyelevvel sene 81

Résumé du document n^o. 7, A.O., A.MKT.MHM. 305/7/1, 17 Cemaziyelevvel sene 1281 (18 octobre 1864).

Document issu du bureau des correspondances de *Sadâret*.

Lettre signée par Râgıb Ismail, le censeur du gouvernement d'Égypte.

Le censeur d'Égypte souligne dans sa lettre l'existence des mines de charbon en Égypte et dans d'autres localités de l'Empire, à savoir sur l'île de Semadirek (Samothraki), dans la région de la mer de Marmara, à Şhirköy, à Dırac, dans les montagnes de Tiran, à Rethymo sur l'île de Crète, du côté de Nehr-i Kelb ve Tahürburun à Beyrouth. À cet effet, il rappelle que les agents ont été désignés par son gouvernement pour mener des recherches sur les possibles mines de charbon en Égypte, et que ces derniers sont dans l'attente de l'autorisation du gouvernement impérial pour commencer leurs recherches.

Translittération du document n° 8, A.O., A.MKT.MHM. 305/7/2, 1 Safer 1281 (5 juillet 1864).

Sayda ve Selânik ve Yanya ve İşkodra eyaletleri vâlilerine

Hatt-ı Mısıriyede âdî ve şimendüfer ve sâir fabrikalar vapurları idaresi için sarf olunmakta olan kömürler aktâr-ı Mısıriyede kömür mâdeninin fikdânı cihetiyle Avrupadan celb olunarak meblağ-ı kile itilâfını müstelzim olunmağa binâen Memâlik-i Devlet-i Âliyyeden münâsib mahâllere taraflarından icâb eden memurların irsâliyle keşf ve muâyene etdirilmek ve maznûn olan mahâllere kömür mâdeni zuhûr etmediği takdirde idare-i Mısıriye tarafından ihrâc ile ve teferruât tesviye olunmak üzere gönderilecek memurlara gösterilmesi husûsuna Mısır vâli-i vâlâşânı fehâmetlû devletlü paşa hazretleri tarafından vukûbulan (1) iş'âr mücebince bi'l-istizân idâre-i seniyye hazret-i pâdîşahî müteallik ve şeref-sudûr buyrulmuş olmağla (2) ve hatt-ı Mısıriye ise memâlik-i Devlet-i Âliyyenin icrâ-yı mütemmim ve mükellemesinden olarak bu misillü ihtiyâcın enderûna memâlik-i saltanât-ı seniyyeden îtâsı lüzûmeden bulunmağla (1) ~~ve vâli-i müşârileyh hazretleri haklarında hemîşe sezâver buyrulagelen tevehhât-ı celîle-i hazret-i hilâfet penâhi eser-i celîlden olmasıyla~~ Berû's-Şam tarafından sâhil-i bahrda (2) kömür mâdeni bulunduğu rivâyet olunan yerler gelecek mêmûrîne bilrâde-i seniyye keşf ve muâyene etdirilerek zuhûr hâlinde sûret-i ihrâcî kararlaştırılmak üzere keyfiyetin serien beyân ve iş'ârı husûsuna hemen buyrulması siyakında şukka

(1) bâ-tahrîrât iş'âr olunmuş olmakla

(1) (2) Selaniğe : Selanik civarında kâin Çayağzı nam mevkîde

(1) İşkodraya : İşkodra sevâhilinde kâin Drac nam mevkîde

(1) Yanyaya: Yanya eyâletinde kâin Avlonya da

Cezair-i Bahr-ı Sefid Gelibolu Girid Tekfurdağı

Serien tebyîz ile elden tahrîr ettirile.

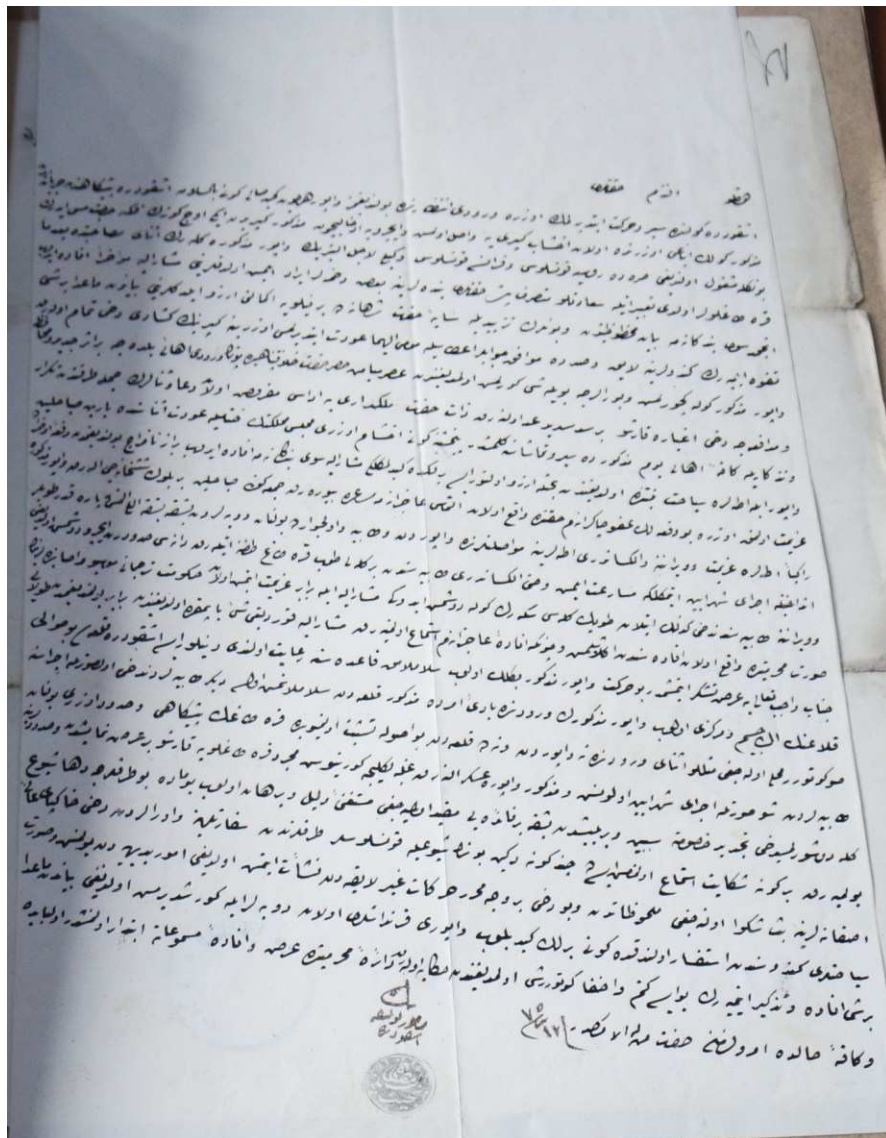
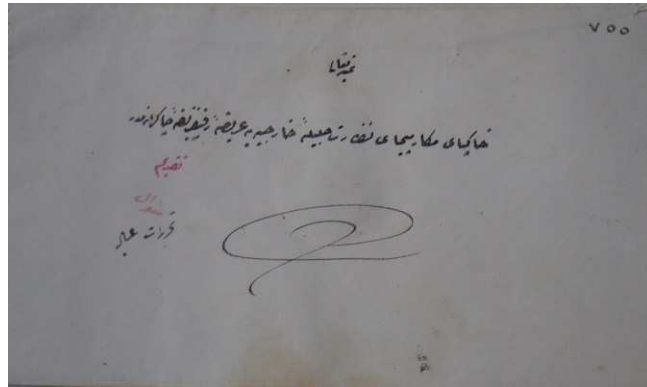
Résumé du document n^o. 8, A.O., A.MKT.MHM. 305/7/2, 1 Safer 1281 (5 juillet 1864).

Document issu du bureau des correspondances de *Sadâret*.

Lettre adressée aux gouverneurs de Sayda, Salonique et de Jannina et de Shkodër.

En raison de l'absence de l'exploitation des mines de charbon en Égypte le gouvernement d'Égypte est appelé à déterminer la quantité et le prix du charbon qui sera importé de l'étranger pour l'utilisation dans les chemins de fer et les usines et les vapeurs. Il est également ordonné aux gouverneurs susmentionnés, d'entreprendre des recherches des mines de charbon dans leurs localités.

L'enveloppe et la lettre



Translittération du document n°. 9, A.O., HR.MKT. 273/50/2, 17 Receb 1275 (21 février 1859).

L'enveloppe

Bi-mennihi te'âlâ

Hâk-pây-i mekâr-peyma-yı Nezâret-i celîle-i Hâriciyeye arıza-i refî'-tefrîka-i çâkerânemdir takdîm minvâl tahrirât-ı âliyye no. 755

La lettre

Hürmetli efendim hazretleri

İşkodra gölünde seyr-ü hareket etdirilmek üzere vürûd-u intizârında bulunduğumuz vapur geçen salı günü bi'l-selâme İşkodra pişegâhından cereyân eden mezkûr gölün ayağı üzerinde olan ahşâb köprüye vâsıl olmuş ve içeriye idhâl-çün mezkûr köprüden iki üç gözün fekk-i hâcet mes edilmek bununla meşgûl olduğu sırada Rusya konsolosu ve Fransa konsolos vekili lâcelü'l-tebrîk vapur-u mezkûre gelerek esnâ-yı musahabâтта bâdemâ Karadağlılar oldu tâbirâtıyla saâdetlü mutasarrıf paşa hazretleri bendelerine bazı rahmeler îrâd eylemiş olduklarını müşârileyh muahharen ifâde edüb ancak savb-ı bendegâneme beyân-ı mahzûziyetten ve bunların tezyîdiyle sâye-i hazret-i şâhânedede bir filoya ikmâlini ârzû eylediklerini beyândan maâdâ bir şey tefevvuh ederek kendülerine lâyıık ve sâdede muvâfık cevâblar îtâsıyla mümâileyhima avdet etdirilmesi üzerine köprünün küşâdı dahi tamam olarak vapur-u mezkûr göle geçürülmüş ve buralarca böyle şey görülmüş olmadığından asr-ı meyamin-i hasr-ı hazret-i hilâfet-penâhîde bunun vürûdu ahâlî-i beldece bir eser-i cedîd ve muhâfaza ve müdâfaaca dahi ağıyâra karşı bir sedd-i sedid âdd olunarak zât-ı hazret-i mülkdârîye îrâ'sı mefrûz olan duâ ve senâları cümle tarafından tekrâr ve tezkârıyla kâffe ahâlî yevm-i mezkûrda seyr-ü temâşâsına gelmişdir pencişenbe günü ahşâm üzeri meclis-i memleketin hitâmıyla avdet-i esnâsında yarın sabahleyin vapur ile adalara seyâhat niyetinde olduğundan bâhisle ârzû olunur ise birlikde gidilmekliğı müşârileyh sû-i bendeganeme ifâde edüb biraz na-mizac bulunduğumdan defâ Ohride azîmet olunmak üzere bu defâlık âfv-ı çâkerânem hakkında vâki olan iltimâs-ı âcizâneme müsâade buyurarak cumâ günü sabahleyin bir bölük şişhâneci alarak vapur-u mezkûra rikâben adalara azîmet ve Viranna ve Aleksandri adalarına muvâsalatlarında vapurdan ve tabya ve olcivarda bulunan dubalardan başka başka elli altmış pâre kadar topları endahtıyla icrâ-yı şehri-âyin etmekliğıe müsaraat eylemiş ve hatta Aleksandri tabyasından bir gülleli top Karadağ tarafına atılarak dânesi hudûddan içerü düşmüş olduğunu ve Viranine tabyasından dahi atılan topun güllesi sekerek göle düşmüş idüğü müşârileyh ile berâber azîmet etmiş olan hükûmet tercümanı mösyö Vasa bendelerinin sûret-i mahremiyetde vâkî olan ifâdesinden anlaşılmış ve çünkü ifâde-i âcizânem istimâ olunmayarak müşârileyh kurduğı şeyi yapmakda olduğundan beraber bulunmadığımdan dolayı cenâb vâcib teâlîye arz teşekkür etmişdir bu hareket vapur-u mezkûr beylik olup selâmlamak kâidesine riâyet olundu denilir ise İşkodra kalesi bu havâlî kılâ' en cesim ve merkezi olub vapur-ı mezkûrun vürûdunda bâdî-i emîrde mezkûr kaleden selâmlanmış olsa

diğer tabyalar dahi olsüretle icrâata diğer tabyaların dahi olsüretle icrâasına su götürü mahâli olacağı misellu esnâ-yı vürûdunda ne vapurdan ve ne de kaleden bu usûle teşebbüs olunmayubda Karadağın pîşgâhı ve hudûd üzeri bulunan tabyalardan şu sûretle icrâyı şehri-âyin olunsun ve mezkûr vapura asker alınarak kalabalıkça görünsün mücerred Karadağlıya karşı bir ârz-ı nümâyişten ve hudûdlarına gülle düşürülmesi dahi tecdîd-i husûmete sebebiyet verilmekten başka bir fâideyi müfîd olamayacağı müstağnî-i delîl ve burhân olub bu madde bu taraflarca daha şüyû bir güne şikâyet istimâ olunmamış ise de çend güne değin bunun şuyûyla konsoloslar taraflarından sefaretlerine ve oralardan dahi hâk-i pâyi asafânelerine bes-i şekvâ olunacağı melhûzâtdan ve bu dahi ber vech-i muharrer harekât-ı gayr-i lâyıkadan neşet etmiş olduğu umûr-ı bedîhiyeden bulunmuş istifsâr olunduk da sûret-i seyâhatleri günü birlik gidilmeyub vapuru karındaşları olan dubalar ile görüşdürmüş olduğu beyândan maâdâ bir şey ifâde tezkîr etmeyerek bu ise ketm ve ihfâ götürür şey olmadığınan hikâye olarak dâire-i mahremiyette arz ve ifâde-i ibtidâr olunmuş olbbabda ve kâffe-i hâlde emr ü fermân hazret-i men lehü'l-emrindir

Bende mêmûr-ı polska İşkodra
Mühür Esseyid Mustafa Necib

17 Receb 1275 (20 février 1859)

Résumé du document n^o. 9, A.O., HR. MKT. 273/50, 17 Receb 1275 (21 février 1859).

Document issu des fonds du bureau des correspondances du Ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte.

Lettre portant l'estampe de Esseyid Mustafa Necib, en l'occurrence, un agent du gouvernement local de Shkodër, datée du 17 Receb 1275 (20 février 1859).

Il est précisé qu'un navire à vapeur tant attendu, arrive enfin au lac de Shkodër. Les consuls de Russie et de France sont présents sur les lieux pour célébrer l'évènement et féliciter le gouvernement local. Le gouverneur dudit lieu est content de ce progrès sans précédent et souhaite constituer une flotte dans la région avec l'aide du gouvernement impérial. Le navire en question, qui est doté de canons, est considéré comme un symbole de puissance face aux étrangers.

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAIRE BASKANLIGI (BOA)

297

1
سلطان نبي برتليز ايجي نوبت ربي لغو ايجي حلت هوند قنطرا ايتلسي ايجي اوجده اداره موق
نامي اقره بظانه ايجي برك زوجهك واليورك مينة رتقوان نظا نية تركيم بعا بو واليورك هومره
اوردهن بيقه مومده ماشه ايتلسي

2
ملاوه واليورك تمعيقه قدر نساككم وزله اداره سابقه جم اولده اوجده ورده هلك خاميه نسا
عالمه جم خانه قارده فقط واليورك دكة ورتقانه وكور ورتقانه سانه نه بونقانه درايي

3
واليورك قاده نونقا انك سايده نظر ايتك اولده منتقل بروج اولده نونقا ايتلسي
نسا عله ده مومده اولده ايتلسي سايه نونقا سايه سايه وضع اولده اولده موقا ايتلسي
براي ايجي ده موقا ايتلسي اولده ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي
ايتلسي نسا عله ده موقا ايتلسي

4
واليورك ايتلسي نونقا موقا عله قورق ايتلسي موقا ايتلسي واليورك ايتلسي نونقا ايتلسي
ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي

5
نوبت اولده واليورك ايتلسي نونقا ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي
ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي

6
نوبت اولده واليورك ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي
ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي

7
ايتلسي واليورك ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي
ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي ايتلسي

286 62 (35he60s)

Translittération du document n°. 10, A.O., A.MKT.NZD. 286/62, 29 Zilhicce 1275 (30 juillet 1859).

- 1- Saltanât-ı seniyye postalarının ecnebî postalarını lağv eyleyecek sûretle muntazaman işletilmesi için elyevm idâre-i mahsûsun nâmı altında bulunan bil-cümle büyük ve küçük vapurların Posta ve Telgraf Nezâretine terkiyle bâdemâ bu vapurların sûret-i idâresine mahâlden müdâhale edilmemesi
- 2- Mezkûr vapurların şimdîye kadar Tersânece ve gerek idâre-i sâbıkaca olan alacak ve vereceğin tamamıyla Tersâne-i Âmireye âid kalarak fâkat vapurların makine ve kazgan-ı sairenin bilâ-noksan devredilmesi
- 3- Vapurların fâidesine tevfişkân âletleri miâdında tathîr edilmek üzere müstakîlen bir dok tedârik edilinceye değin Tersâne-i Âmirede mevcûd olan havuz sâbihin cisiriye beyinde münâsib bir mahâline vaz' olunmak üzere muvakkaten terkiyle beraber icâbında suya tahliye edilmek üzere kömürü cânib-i nezâretten îtâ' ve tesvîye olunarak dolma vapurlarının işletildiği Tersâne-i Âmireden hemen îtâ' olunması
- 4- Vapurlar tamirât hazînesine mahsûs Garb kapı pişegâhında merbût fabrikaların vapurlarıyla berâber terkiyle tamir encümenide akçe verilmek şartıyla Tersâne-i Âmire cenâblarından lede-l-hâce hemen muâvenet olunması
5. Terk olunacak vapurlardan her ne sebeble ve nasıl hizmet için olur ise olsun tâyin olundukları hizmetden gayrı işin istimâl edilmemesi
- 6- Terk olunacak vapurlar eski usûlde yapılmak ve masârıf-ı keşideye muhtâc olan kısımdan bulunmuş olduğundan Posta ve Telgraf Nezâreti bunları refte refte müceddeden vapur hey'et ve içlerinden kazgan veya makinelerin ıslâhıyla kâbil-i tahvîl olanlarını ıslâh ve tebdîl eyleyerek posta hatlarını ikmâl eyedikce posta nizâmâtına hasbel masraf para maiyetlerin Tersâne-i Âmireye îade edilmesi
- 7- Yeniden vapur mübâyâası kazgan ve makine tebdili ve tâmiri ve kömür mübâyâası gibi maddelerden yalnız müceddeden vapur mübâyâasında karşuluğu tedârik olunarak Bâb-ı Âlîden istizân olunub kusûr tamirât hazîne ve mübâyâât malzeme de nezâretin muhtar bırakılması

Résumé du document n^o. 10, A.O., A.MKT.NZD. 286/62, 29 Zilhicce 1275 (30 juillet 1859).

Document organisant les services de poste maritime à vapeur dans l'Empire ottoman, issu des fonds de *Sadâret*.

Pour assurer la régularité des communications dans l'Empire et supprimer les services étrangers, il est ordonné à l'Arsenal impérial de léguer ses navires à vapeur de grande et de petite taille avec leurs machines au Ministère des Postes et des Télégraphes.

مردود جگر کزیرک
 قریب جزیره ستمشعه کرفه در اوله و امعلیه و امنایا ی سرینجا به و کاتبه هیده ایلدیرن سار و شیری و کینه جزیره و فرزند و معروفی به واریک تیکر کوز او مقبله
 اوقه تکصدف درونه و ضلع بوحوالی به ایشلمکه اوله و اوستریا قوما نی بوسته و ایورینه تسلیم اسال و بوارد نطق اولنا به مطاب و معروضات ساره و حق کدک اوشمیلید
 قوتلر قه منکو قوما نی و ایورینه اعصه اسال اولقده اولوب کینه ستر قد سالیبا نه و ایورینه بوسته قورق و آهیندر قورقیزه بو یاره و قسا اولدره بر کوز بوستلوه
 اولنا مشیکه سف جگره دونلو پیش هفتقره نه لر طرفه مقدمه مقام جیل جناب و کاتبه هیده ی عصبه وایا اولنده اولینی و جید کینه ستره و فرزند کوز کلک
 قیرقه و ایورینه بوسته هنقره ظوی - اتمیر رک کیفیه آجینده بهیوه لدره بو یاره کوزی و ایورینه بوسته کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز
 رقدده و حق منکو جید و ظوی - اتمیر کینه ستره کوز
 بقایا ای لقا قریب با سترید بو یاره اولوب مقدمه جیب الفصاحه روس و ایورینه قورقیزه کینه اولده مکتوب بوسته اگاه اقدی نه و لر یلمه سفید جزیره و فرزند و معروضات
 عورتیه یاری ای سوال تا کینه کلا به بوسته و ایورینه قورقیزه اتمیر کینه ستره کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز
 قورقیزه کوز
 اولینده و ایورینه ویرمه اولضایع اولجینده و حق منکو جید کوز
 تقدیم اتمیر کوز
 حال و اشعاره نظر بو صورت منکو بوسته و ایورینه کوز
 بوسته هنقره به لر کوز بر ضرب الهمینی جید بو صورت بره قم مواد همونک شاف اجلی کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز
 و برده بو یاره نه بهر و ایورینه موجوده اولده کجیوت لقا کوز
 بوسته ستر بر کوز
 خاطر و نلا کینی بالابرات عدم امینی و مبالغ منکو کوز
 بوسته بو لریغ منی عصبه ویا نه بهر لجا ستر قائمه لایم کلمه و هوز و و دایمیا نه امانا هنقره اولینده و بو یارک زکرا اولنا و اوستریا قوما نی و ایورینه کوز کوز
 خصوص و حق اتمیر و ایسی دونلو پیش هفتقره نه لرینه اشعار و اتمیر اولغیه یا به حال ایلدیرن اوقه ای اتمیر کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز
 تحیرات منکو کوز
 کظلم عالم ای صایقنا هیدی بو لدره اولیاره و هر حاله ام و فعا به هفتقره و ایورینه کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز کوز



Translittération du document n^o. 11, A.O., HR.MKT. 257/64, 8 Cemaziyelevvel 1274 (25 décembre 1857).

Ma'ruz-u çâker-i kemîneleridirki

Kıbrıs cezâresine müteallik şeref-i sudûr olan evâmir-i âliyye ve emirnâme-i sâmiye-i cenâb-ı vekâlet-i penâhîleri ile muharrerât-ı sâire şimdiye deĝin cezâre-i merkûme mutasarrıfları bendelerinin kapu kethüdarları mârifetiyle ufak teneke sandık derûnuna vaz' ile bu havâlîye işlemekte olan Avusturya kumpanyası posta vapurlarına teslîmen irsâl ve buradan tanzîm olunan mazbata ve mâruzât-ı saire dahi kezâlik ufak sandığa konularak mezkûr kumpanya vapurlarına îtâ'-yı isbâl olunmakta olup geçen seneye kadar sâlifü'l-beyân vapurlar posta memurları ve acenteleri taraflarından bu babda vakit olarak bir güne yolsuzluk olmamış iken selef-i çâkerî devletlü paşa hazretleri bendeleri tarafından mukaddema makam-ı celîl-i cenâb-ı vekâlet-i penâhîlerine arz ve inha' olunmuş olduĝu vechle geçen sene çend defa mezkûr sandıklar vapurlardan kırık ve açık olarak verildiĝi gibi geçen sene şehir-i Şevval-i şerifin yirmialtıncı günü mûtad vechle bu cânibe vürûd eden ve oradan bir posta geçdikden sonra şehir-i sâbıkın yirmi beşinci günü gelen posta vapurlarında posta sandıkları zuhûr etmeyerek keyfiyet-i acentaya soruldukda bu babda kendüsü dahi müteaccib olduĝuna bâhis maddenin nasıl olduĝuna mâlûmât olmadığı beyân ve inba ve ikinci defada dahi mezkûr sandık zuhûr etmedikden sefîne kapudanına tezkire yazılıb suâl edildikde vapura o makûle sandık verilmediĝi cevâben iş'âr olunduĝunu ifâde ve inha' eylemiş ve on sekiz gün sonra bakâyâ-yı iş'âr tahsîl-i mübâşeretle bu cânibde olup mukaddemce hasbe'l-mashala Rodos ve İzmir taraflarına gitmiş olan re'fetlü Yusuf Agâh efendi bendeleri yelken sefinesiyle cezâre-i mezbûre muzafe Baf kasabasına avdetinde yirmi altı Şevval tarihinde gelen posta vapurlarında zuhûr etmeyen sandığı kasaba-yı mezkûrdan savb-ı çâkerîye irsâl ve kendüsü İzmirdede olduĝu esnâda karantina baş kâtibi İsmail efendi kullarıyla görüşmek üzere tahfîzhânedede kain odasına azîmetle esnâ-yı sohbetle Cezayir-i Bahr-ı Sefîd vâlisi devletlü paşa hazretleri bendelerine olarak Dersaadetden ve mülhak Cezayirden gelmiş bazı muharrerât olduğundan vapura vermiş olsa zâyî olacağından ve hatta bir mahâlin posta sandığı her nasılsa orada kaldığına bahisle muharrerât-ı mezkûreye avdetinde bi'l-zat vâli-i müşârileyhi hâk-payileri bendelerine her bendelerine takdim etmek üzere kendüsüne vereceğini beyan etmesi üzerine mezkûr sandığa bakıldıkda buranın posta sandığı olduğu anlaşılmasıyla olup getirdiĝi bâtahirat işar eylemiş ve siyak hâl ve iş'âra nazaran bu sûret-i mezkûr posta vapurlarının âdem-i takayyüd ve ihtimâmlarından neş'et etmiş olacağı ve yirmi beş Zilkâde tarihinde vürûd eden vapurda zuhûr etmeyen posta sandığının ise henüz bir haber alamadığı cihetle bu sûret bir takım mevâd-ı mühimmenin te'hîr-i icrâsı mahzûrundan başka sandık-ı mezkûrun bütün bütün zâyî ve telef olması müşkilâtını müceb ve birde bu cânibden beher vapur mevcûd sandık olan tahsîlât gönderilmekte ve bunun kâffe-i evrâkı ve sima bir takım mazbata ve marûzât-ı mühimme ve senedât-ı mîrîye vapur-u mezkûr postasına verilmekte olmasıyla Dersaadetden getüreceği postahane sandıkları ol vechle muhafaza edemediĝi misillü buradan götürecekt mazbata ve mâruzât sandığının dahi zâyî olması hâtîrâ ve telâşesini bilâ-berât adem-i emniyeti ve mebalîĝ-i mezkûre hakkında dahi vesveseye müstevcib bulunmuş olduğuna ve buranın zikr olunan Avusturya kumpanya vapurlarından başka her postası bulunmadığına mebnî arz ve beyân hale mücâseret kılınmak lâzım gelmiş ve

henüz vürüd etmeyen emirnâme sandığının evvelki gibi İzmirde kalmış mümevvel olduğundan buldurulup gönderilmiş husûs dahi İzmir vâlisi devletlü paşa hazretleri bendelerine iş'âr ve acenta-yı merkûmun bu babda vapur kapudaniyla olan muhâberesine dair gelen tezkire ile mübâşir mümâileyh bendelerinin tahrirât-ı mezkûresi leffen hâki-pây-i âli-i vekâlet-i penâhîlerine takdîm ve tesyar olunmuş olmağın beyân ve hâl ile icrâ-yı iktizâsını niyâz ve ricâ mâruzunda takdîm ariza-yı rikıyyete cür'et ve ictisâr olunduğu muhat-ı ilm ü âlim ârâyı sadâret-penâhîleri buyruldukda ol babda ve her hâlde emr ü ferman hazret-i men lehü'l-emrindir.

8 Cemaziyelevvel 1274

Hâfız Seyid İshak Hakkı

Résumé du document n° 11, A.O., HR.MKT. 257/64, 8 Cemaziyelevvel 1274 (25 décembre 1857).

Document issu des fonds du bureau des correspondances du Ministère des Affaires étrangères de la Porte ottomane.

Lettre adressée au ministère des Affaires étrangères de la Sublime Porte, signée Hâfiz Seyid İshak Hakkı.

Les communications du gouvernement de l'île de Chypre avec le gouvernement d'Istanbul sont assurées par la compagnie du Lloyd autrichien. Les documents et les correspondances officielles de haute importance sont placés dans des boîtes en métal. Cependant, ces boîtes sont endommagées, voire perdues lors des trajets.

Translittération du document n°. 12, A.O. A.MKT.MHM. 238/18, 23 Zilhicce 1278 (21 juin 1862).

Recto

Taraf-ı sâmi-i hazret-i kapudâneye

Kıbrıs cezâiresine sûret-i muntazamada vapur işletilmediğinden icrâ-yı muhaberâtda naçar te'hirât ve müşkilât vukûbulmakda olduğu beyânıyla Tersâne-i Âmireden ve yâhud cezâir-i sâirede bulunanlardan bir münâsib vapurun irsâl ~~ihzârına~~ ifâdesiyle dâir cezâire-i mezbûre meclisinin vürûd eden mazbatayı manzûr-ı sâmi-i cenâb-ı kapudânîleri buyrulmak üzere leffen irsâl kılınmış ve icrâ-yı icabı rey ve irâde-i himem-i âliyye-i dâverîlerine vâbeste bulunmuş olmakla ol babda emr ü irâde hazret-i men lehü'l-emrindir.

Verso, de gauche à droite :

Aded: 64 Mail Beyefendiye

Fi 21 Z. 1278

Fi 20 Zilhicce 1278

23. Z. 1278

Résumé du document n°. 12, A.O. A.MKT.MHM. 238/18, 23 Zilhicce 1278 (21 juin 1862).

Document issu des fonds du bureau des correspondances de *Sadâret*.

Lettre datée du 21 juin 1862 adressée à l'Amirauté impériale.

Il est précisé que le gouvernement de Chypre éprouve des difficultés, notamment des retards et des interruptions dans ses communications avec l'extérieur. Ceci est lié à l'absence de lignes de navigation à vapeur desservant régulièrement l'île. À ce titre, l'assemblée locale de l'île de Chypre demande à l'Amirauté l'octroi d'un navire à vapeur soit de la part de l'Arsenal impérial soit des îles environnantes.

Translittération du document n°. 13, A.O., A.MKT.MHM. 355/61/3, 19 Nisan 1282 (1^{er} mai 1866).

Taraf-ı Vâlâ-yı Kapudaneye

Devletlü efendim hazretleri

İskenderun ile Mersin iskeleleri beyninde dâimi sûretle bulundurulmak üzere münâsib bir vapur-u hümâyûnun irsâli ifâdesine dâir Haleb vilâyetinden gelen tahrirât leffen sû-i vâlâlarına irsâl kılınmış olmağla bu babda olan mütâlââ-yı behiyelerinin beyân ve ifâde ve tahrirât-ı mezkûrenin iâdesi bâbında irâde efendimindir

17 mart 1282 (24 avril 1866)

Mâruz-ı çâker-i keminelidirki

Makâm-ı çâkeriye şeref-vürûd eden işbu tezkire-i sâmiye sadâret-penâhîleriyle tahrirât-ı mezkûre bahriye meclisine lede-l-havâle mahâl-i mezkûra gönderilmeğe münâsib şu aralık Tersâne-i Âmirede vapur olmadığından sâye-i kudret-vâye-i hazret-i pâdişahîde derûnlarına makine vaz' olunmakda olan korvet-i hümûyunlardan birinin ilerüde oraya tâyin ve uğraması tensîb ve ifâde olunarak tahrirât-ı mezkûrede iâde kılınmış olmağla emr ü ferman hazret-i veliyü'l-emrindir

19 Nisan 1282 (1^{er} mai 1866)

Résumé du document n°. 13, A.O., A.MKT.MHM. 355/61/3, 19 Nisan 1282 (1^{er} mai 1866).

Document issu des fonds du bureau des correspondances de *Sadâret*.

La demande du vilâyet d'Alep à l'Amirauté impériale concernant la mise en place d'une ligne régulière de navigation à vapeur entre Iskenderun et Mersin.

17 mart 1282 (24 avril 1866)

L'Amirauté impériale répond en précisant qu'il n'existe pas de navire à vapeur puissant pour un tel service, mais promet de léguer pour l'avenir, l'une des corvettes sur lesquelles l'Arsenal est en train d'installer des machines.

19 Nisan 1282 (1^{er} mai 1866)

Translittération du document n°. 14, A.O., A.MKT.MHM, 453/34, 2 Rebiülevvel 1290 (30 avril 1873).

Evrâk numarası: 19

Müsveddî İsmi: Sâlim

Tesvîdi tarihi : fi 29 Safer sene 90

Tebyizi tarihi fi 2 Rebiülevvel sene 90

Bağdad vilâyeti ve Bahriye ve Mâliye Nezâret-i celîlelerine

~~Vilâyet-i bahriyelerinde~~ Umman-ı Osmanî nâmıyla teşkîl olunmuş olan idâre vapurlarından Babil vapurunun kuvvet ve seyr-ü hareketi mestûr-i muvâfık ise de bu vapur müstakilen yolcu için yapılmış olmasından dolayı ırakça en ziyâde lâzım olan nakliye işlerinde andan istifâde olunamadığı gibi cesâmeti dâhi Basra körfezinin boğazındaki suların icâbıyla mütenâsib olduğundan mezkûr Babil vapurunun Tersâne-i Âmirece kullanmak için oraya terk ve itâ'sıyla makinesi yeni usûlde ve teknesi müceddeden sûretde (1) İngiltereden iki kıta vapur mübâyaa olunmak vechleri ber-mûcib taahhüd Bağdadca satılmakda bulunan arazî bedelâtından ifâ kılınmak üzere (2) ~~ierâsı-icâb~~ ancak encümen-i hass-ı vükelâda tensîb olunarak biliştirâkına irâde-i seniyye-i cenâb-ı pâdişahî dahi olmerkezde müteallik buyrulmak (1) ~~ve keyfiyet-i bahriye nezâret-i celîlesine bildirilmiş olmağla~~ ve mezkûr vapurların (3) icrâsına himmet buyrulması bâbında şukka

~~Ve ierâsı icâbı Bağdad vilâyet-i celîlesine bildirilmiş olunmağla beyân-ı hâl siyakında tezkire-i senaverî terkîm kılınan ol babda irâde efendimindir~~

(1) Sefâret-i seniyyenin vâsıtası ve Tersâne-i Âmirenin inhirâm reyi ile

(2) Bağdad vilâyet-i celîlesine taraf-ı devletlerine mezûniyet itâsı işâr-ı vâlâları üzerine

(1) Olbabda Cezâyir vilayetine mezûniyet ve Mâliye Nezâret-i celîlesine de mâlûmat verilmiş olmağla mezkûr vapurların Tersânece yapılacak resmine tatbiken Londraya sipâriş olunması zımnında iktizâ-i hâlin icrâsı bâbında irâde efendimindir

(3) Tersânece yapılacak resmine tatbiken emr-i inşâlarının Londraya sipâriş olunması Bahriye Nezâret-i celîlesine işâr havâle ve izbâr kılınarak (8) Mâliye Nezâret-i celîlesine dahi malûmât verilmiş olmağla oracada iktizâ-i hâlin

(8) Mâliyeye

Hicaz vilâyetine dahi mezûniyet verilmiş olmakla Hazinece de mâlûmat olunmak üzere tezkire

Résumé du document n°. 14, A.O., A.MKT.MHM, 453/34, 2 Rebiülevvel 1290 (30 avril 1873).

Document issu des fonds du bureau des correspondances de *Sadâret*.

Lettre adressée au *vilâyet* de Bagdad et aux Ministères de la Marine et des Finances.

Le navire à vapeur *Babil* de la compagnie de Umman-ı Osmânî nouvellement construit, est puissant, mais il a été conçu seulement pour le transport des passagers, ne permettant pas le transport des marchandises à des longues distances. Le *Babil* convient néanmoins à la navigation dans les eaux du détroit du golfe Persique. Il est ainsi réservé par l' Arsenal impérial pour cet endroit. De même, il est question d'acheter deux navires à vapeur à l'Angleterre, qui seront financés par un terrain qui est en vente dans le *vilâyet* de Bagdad.

Au Ministère des Finances

De même, le Trésor doit être informé de l'autorisation qui a été donnée au *vilâyet* de Hedjaz.

**Translittération du document n°. 15, D.M.K.A., Tersâne, Fevâid-i Osmâniye Defterleri,
717, defter n°. 396, 1283-1285.**

Kapudanın ismi Vapur : Hümâ-yı Tevfik
Sefer numarası : 14

Fevâid-i Osmaniye
Yolcu manifestosudur

14 Teşrinsâni 1284 avdetinde

Mûlahâzât	Navl-ı veresi		Navl-ı havâle		Navl-ı peşin		fi
	Guruş	Para	Guruş	Para	Guruş	Para	
					50		
					50		
					30		
					250		
				100	60		
				100 - 10 90	440		

Esâmi-i yolcu	Güçerte		Mevkî		Bilet numarası	Çıkacakları iskele
	Nasıf	Tam	İkinci	Birinci		
Talebeden İsmâil Efendi	1				27	Dersaadet
Asker Ahmed	1				28	Dersaadet
Hazine memuru	1				29	Ereğli
Talebeden ve refikleri	1	2			30	Dersaadet
Rıfat Efendi		1			31	Ereğli
Talebe efendiler	2				139	Dersaadet
	6	3				

Kapudan ismi: İlic

Rakıb oldukları iskele: İnebolu

4 kânun-u evvel 1284

Hümâ-yı tevfiik nâm vapur-u hümâyûnun on beşinci seferi avdetinde İnebolu iskelesinden irkâb olunan yolcuyân kaydı

Mûlahâzât	Navl-ı veresi		Navl-ı havâle		Navl-ı peşin		fi
	Guruş	Para	Guruş	Para	Guruş	Para	
					40		
					60		
					50		
					50		
			150				
			200				
		Poliçeciye	350-30 240		200		

Esâmi-i yolcu	Güerte		Mevkî		Bilet numarası	Çıkacakları iskele
	Nasıf	Tam	İkinci	Birinci		
Abduh ağa		1			40	Amasra
Hacı Osman		1			41	Ereğli
Fukaradan hâtun	1				42	Dersaadet
Emin hacı	1				43	Dersaadet
Osman ağa ma'a çocuk	1				146	Dersaadet
Bekir ve refiki		2			145	Dersaadet

Résumé du document n°. 15, D.M.K.A., Tersâne, Fevâid-i Osmâniye Defterleri, 717, defter n°. 396, 1283-1285.

Nom du navire : Hümâ-yı Tevfik

Numéro de voyage: 14

Fevâid-i Osmaniye

Manifeste de Passagers

Voyage du 14 Teşrinsâni 1284

Notes	Paiement à crédit		Paiement différé		Paiement direct		fi
	Guruş	Para	Guruş	Para	Guruş	Para	
					50		
					50		
					30		
					250		
				100	60		
				100 - 10 90	440		

Noms des passagers	Pont		Classe		Numéro de billet	Port de Destination
	Demi	Complet	Deuxième	Première		
Étudiant İsmâil Efendi	1				27	Dersaadet
Militaire Ahmed	1				28	Dersaadet
Agent du Trésor	1				29	Ereğli
Étudiants et leurs compagnons	1	2			30	Dersaadet
Rıfat Efendi		1			31	Ereğli
Étudiants	2				139	Dersaadet
	6	3				

Nom du capitaine: İlic

Port d'embarquement: İnebolu

4 Kânun-u evvel 1284

La liste des passagers embarqués sur le navire nommé Hümâ-yı Tevfik lors de son quinzième voyage

Notes	Paiement à crédit		Paiement par différé		Paiement directe		fi
	Guruş	Para	Guruş	Para	Guruş	Para	
					40		
					60		
					50		
					50		
			150				
			200				
		Poliçeciye	350-30 240		200		

Noms de passagers	Pont		Classe		Numéro de billet	Port de destination
	Demi	Complet	Deuxième	Première		
Abduh Ağa		1			40	Amasra
Hacı Osman		1			41	Ereğli
Fukaradan hâtun	1				42	Dersaadet
Emin Hacı	1				43	Dersaadet
Osman Ağa et un enfant	1				146	Dersaadet
Bekir et son compagnon		2			145	Dersaadet

مقام جنیل صدر قضاة

مردودہ جا کر فیہ لبریر کہ
 ادارہ عزیزہ ایشیا مقاولہ نامہ سنگ پیر مینی مارہ سنہ در دستہ انشا بوظہ از مہ تہوہ یونہک جہہ خافہ جہہ یاسا اہہ ہولہ جو
 اسکندہ در سعادتہ و در سعادتہ اسکندہ مذکورہ یونہی و ایشیا مقولہ ایجو ادارہ عزیزہ طرفندہ و ایوہ ایسٹری و ہولہ ایوہ ایوہ
 جہات و ہینت و اجرت نقد نہ تعیین فرخ ادارہ ایلہ نافذہ نقدت جیلدی مانتہ بر مقاولہ عقدہ اوسنی مصرعہ و کورہ اولہ ہولہ ایوہ
 کورہ زر اونسہ جہہ یاسا اسکندری طرغیہ طرغیہ ادارہ عزیزہ از مہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 کچہ خانیکی سامنی سعادتہ جیلدی ہیجہ و سفارہ ارضی عہدہ ویسہ نقد یعنی وجہہ شرکت جہہ جہہ کونہ نبری زر افسہ اسکندہ
 و ایوہ اسکندہ بانکوسہ و جہا بولکہ بوسورت ادارہ عزیزہ از مہ یونہی کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ
 اولیہ و ہینت شرکت جہہ نہ وقتہ عزیزہ جہہ یاسا اہہ ایوہ یونہی کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ کورہ
 اور ایہہ جہہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 قدہ سواحدہ دانغ و یسلی ارضی مضا ادارہ ایوہ از مہ در جہہ یاسا اہہ ایوہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 اسکندہ ادارہ ایوہ و زباندہ محافظہ ایجوہ ایراد ایسٹری ہولہ ایوہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 کورہ حکم فرہ و زباندہ محافظہ ایجوہ ایراد ایسٹری ہولہ ایوہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 اسکندہ مذکورہ قدہ سواحدہ دانغ مخلصہ ادارہ عزیزہ از مہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 مقبولہ و قوجولہ بر فاضلہ شرکتہ حدودی بوخانہ ایسٹری فاضلہ نہہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 جہتہ شرکتہ مذکورہ و نہ حق ہم اسکندہ بیہ و ایوہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 بنوم تجویز ایسٹری جہہ بر حفرتہ ہولہ ایوہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 بہونہ طولایہ سکہ یہ قدہ و قوجولہ فرہ و زباندہ از مہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 بر ایہہ اولہ عقدی ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری
 از مہ ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری ایسٹری

Amphibustione
 Mustafaovall
 J. Lorando

Translittération du document n°. 16, A.O., ŞD 2401/4/2, 27 Ramazan 1289 (28 novembre 1872).

Makâm-ı celile-i sadâret-uzmâya

Mâruz-u çâker-i keminelidir ki

İdâre-i Aziziye imtiyâz mukavelenamesinin yirminci maddesinde derdest inşâ bulunan İzmid demir yolunun hüsn-i hitâmında Haydarpaşada bulunacak iskelesinde Dersaadete ve Dersaadetden iskele-i mezkûreye yolcu ve eşya nakli için İdâre-i Aziziye tarafından vapur işletilmesi ve bu vapurların cesâmet ve hey'eti ve ücret-i nakliyesinin tâyini zımnında idâre ile Nâfia Nezâret-i celîlesi meyânında bir mukâvele akd olunması musarrıh ve muharrer olub şu hâle göre zıkr olunan Haydarpaşa iskelesi doğrudan doğruya idâre-i âcizânelerimizin imtiyâzı altında demek olduğu derkâr bulunmuş iken geçende hâk pây-i sâmi-i sadâret-i penâhîlerine hey'etçe ve şifâhen dahi arz ve beyân kılındığı vechle Şirket-i Hayriye çend günden beri zıkr olunan iskeleye vapur işletmeğe başlamış ve hâlbuki bu sûret idâre-i âcizânemizin yalnız mezkûr Haydarpaşa iskelesinden zarar ve ziyân görmesini müceb olmayub ve hattâ Şirket-i Hayriyenin rekâbet gayretiyle Haydarpaşaya üç yüz yolcu götürüp getirmesinden dolayı Kadıköye yolcularının oraya çıkmakta olmasına bile bizce o kadar ehemmiyet verilmeyüb fakat şimendüfer işlemeğe başladığı zaman İzmidten Haydarpaşaya kadar sevâhilde vâki iskelelerin yolcuları hep şimendüfer ile geleceğine ve hattâ nizâmât-ı esasiyenin zıkr olunan yirminci maddesinde Haydarpaşa iskelesinin idâreye verilmesi dahi mahzan idâreyi böyle İzmidten Haydarpaşaya kadar bilcümle iskelelerin yolcularını gaybederek göreceği zarar ve ziyândan muhafaza için irâd edilmiş bulunduğu mebnî şimdi şirketin Haydarpaşaya vapur işletmesi ta İzmidten iskele-i mezkûreye kadar sevâhilde vâkî mahallerce idâre-i âcizânemizin yevmiye yâhud zarar ve ziyân etmesini müceb olmuş ve hâlbuki mukaddemleri vukûbulan bir münâzaada şirketin hudûdu boğaz içi fenerlerinden be'd ile Kız Kulesine kadar olmak üzere tâyin edildiği cihetle şirket-i mezkûrenin hattâ Harem iskelesine bile vapur işletilmesi haksız iken bir de Haydarpaşaya dahi fuzûlî taarüz etmesi bütün bütün tecvîz olunamayacak bir haksızlık yapılmış olduğundan şirket-i mezkûre vapurlarının Haydarpaşa iskelesine işletmekden men'ıyla beraber bundan dolayı şimdiye kadar vukûbulan zarar ve ziyanlarımızın tazmînini ve Nâfia Nezâret-i celîleyle akdi mukarrer olan mukâvelenin dahi bir an evvel akdi için nezaret-i müşârünileyhaya bir kıta emirnâme-i sâminin tasdiri husûsiye-i müsâade-i merhamet-âde-i hazret-i vekâlet-penâhîlerinin erzân buyrulmasını istîdâ ederim ol babda ve her hâlde emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir.

27 Ramazan 1289 ve 15 Teşrinsâni 1288

Lorrando...

Résumé du document n^o. 16, A.O., ŞD 2401/4/2, 27 Ramazan 1289 (28 novembre 1872).

Document issu des fonds de *Şurâ-yı Devlet* (Conseil d'État), signé Lorando.

Dans l'article 20 du contrat de concession de la compagnie d'İdâre-i Aziziye, il est précisé que la compagnie établira une ligne régulière de navigation à vapeur à partir de port d'Haydarpaşa avec l'achèvement de la ligne de chemin de fer entre Izmit et Istanbul. Pour cela, la compagnie obtiendra une concession de la part du Ministère des Travaux Publics de la Sublime Porte. Or, la compagnie de Şirket-i Hayriye fait concurrence à İdâre-i Aziziye en transportant déjà trois cents passagers au port d'Haydarpaşa dont une certaine partie était en principe destinée à Kadıköy. Selon la compagnie İdâre-i Aziziye, cette situation est inacceptable et cette dernière souhaite la suppression de la ligne établie par la Şirket-i Hayriye.

Translittération du document n°. 17, A.O., A. MKT.MHM., 468/26, 20 Şaban 1290 (13 octobre 1873).

Evrâk numarası 477

Müsveddî ismi

Tesvîdi tarihi

Tebyîzi tarihi 20 N Sene 90

Vehib

Umûm numarası

Adana ve Hüdâvendigâr vilâyet-i celîlelerine

Taraf-ı saltanât-ı seniyyeden bir gûnâ teminât taleb etmeksizin Mersinden Tarsus ve oradan Adanaya Bandırmadan Balıkesire ve oradan Kasabaya bir demir yol inşa etmek üzere şerâit-i mâlûme ve doksan dokuz sene müddet ile Şirket-i Nâfia-yı Osmâniye müessisi âtıfletlü Serkiz Bey hazretlerine imtiyâz îtâ'sına (1) Şûrâ-yı Devlet ve Encümen-i Mahsûs-u Vükelâ kararıyla bilistizân irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişahî müteallik ve şeref-i sudûr buyrularak keyfiyet-i Nâfia-yı Nezâret-i celîlesiyle iktizâ eden devâire bildirilmiş olmağla vilâyet-i celîlelerince dâhi şimdiden mâlûmât olmak ve mîrr-i müşârileyh cânibinden işe mübâşeret olundukda nezâret-i müşârileyha tarafından vukubulacak işârâta tevfiik-i mâlûmat buyrulmak üzere beyân-i hâle ibtidâr kılma olbâbda emr ü ferman hazret-i menlehü'l-emrindir.

Tasvîb

(1) Hüdâvendigâre ihsânıyla Dersaadet ve Bandırma beyrinde dâhi bilâmtiyâz vapur işletmesi için ruhsât

Résumé du document n°. 17, A.O., A. MKT.MHM., 468/26, 20 Şaban 1290 (13 octobre 1873).

Document issu des fonds du bureau des correspondances de *Sadâret*.

Lettre du 13 octobre 1873, adressée aux *vilâyet* d'Adana et d'Hüdavendigâr.

La compagnie ottomane de Şirket-i Nâfia-yı Osmâniye fut établi par Serkiz Bey et obtint une concession de 99 ans de la part du gouvernement pour construire une ligne de chemin de fer de Mersin à Tarsus et à partir de là à Adana ; de Bandırma à Balıkesir et à Kasaba.

Translittération du document n°. 18, A. MKT.MHM. 465/41, 6 Şevval 1290 (27 novembre 1873).

Evrâk numarası: 8

Müsveddî esâmi

Tesvîdi tarihi 6 Şaban sene 90

Receb

Umûm numarası

Bahriye nezâret-i celîlesine

Süveyş kanalından âmed-şüd edecek sefâinden tonilato hesâbıyla alınacak mürûriye resmi hakkında tahaddüs eden ihtilâfın hâl ve tesviyesiyle beraber bilumum devletlerce müstâmel olan tonilato için bir mikyâs-i sahih taharrî ve ittihâz edilmesi zımnında saltanât-ı seniyye ve düvel-i bahriye câniblerinden intihab olunacak ikişer mêmûrdan mürekkebe olmak üzere teşkîli mukarrer olan konferansa düvel-i müşârileyhin taraflarından gönderilecek mêmûrun tâyin kılınmasına ve işbu konferansın merkez inîkadı darülhilafetü'l-ülya olacağına biâen Nafia Nezareti esbak rahmetlü Edhem Paşa hazretlerinin mezkûr konferans riyâsetine (başkanlık reislik) ve liman reisi saadetlü Salih paşanın dahi azalığa tâyini husûsuna bi'l-irâde-i seniyye cenâb-ı pâdişâh-ı müteallik buyrulub Bab-ı Âlice icâb-ı icrâ kılınmış olmağla Nezâret-i celîlelerince dahi îfâ-i muktezâsına himmet buyurulması siyakında tezkire.

Verso

6 Şevval 1290

Tezkire

Résumé du document n^o. 18, A.MKT.MHM. 465/41, 6 Şevval 1290 (27 novembre 1873).

Lettre du 27 novembre 1873, issue des fonds du bureau des correspondances de *Sadâret* destinée au Ministère de la Marine.

La nomination de deux agents, en particulier de Edhem Paşa, ministre précédent des Travaux publics et directeur de port Salih Paşa, pour participer à la conférence internationale qui se réunira pour régler les différends sur la détermination des droits de passage dans le canal de Suez en fonction du tonnage des navires.

Voyage d

Lieu de Destination.

Lieu d'embarquement	Classe	N ^o de Bulletin	Nom et Prénom	Profession	Lieu de naissance	N ^o des Conspires	Observations
Mitelin		1	M. Mandhi	Méj.	Grec		
"		1	Alwa-chérif	"	alpin		
"		2	Deux personnes	Russe	Turquie		
"		1	ghé-aga	Soldat	"		
"		2	Deux personnes	Allemand	Grec		
"		1	Namparis	Méj.	"		
Andaouche		10	Deux personnes	Lp.	Turquie		
Sadipahi		1	M. Boucra	Méj.	France		
"		1	" almes	"	Turquie		
Andaouche		1	M. Foucar	Méj.	France		
		60	Passages.				

Constantinople le 12 août 1950.

Le Lt M. J. J. J.

Document n°. 2. C.A.D.N., Nantes, 166PO/E/400, Sublime Porte, Ministère des Affaires étrangères, lettre n°. 9199-4 de Ali Pacha pour l'Ambassadeur de France à Constantinople, le 4 février 1864.

Sublime Porte. Le 4 Février 1864
Ministère des Affaires Étrangères.
N. 9199-4 Monsieur l'Ambassadeur.
Postes

Dans tous les pays du monde où l'échange des correspondances est devenu un besoin général, par suite du développement des relations sociales, le service des postes est et a été une institution publique chargée d'assurer la transmission des dépêches, lettres et imprimés. Partout l'État est réservé le monopole de l'établissement et de l'exploitation des postes, soit à l'effet d'assurer l'exactitude et la fidélité des transmissions, soit en vue d'un intérêt fiscal. Lorsque même il est arrivé que des particuliers en ont été chargés, le transport a été toujours effectué au nom de l'État, pour son compte et sous sa surveillance immédiate. La Turquie seule parmi les États civilisés, n'est privée d'institution postale régulière. Le peu d'importance relative des communications épistolaires, la difficulté ou l'irrégularité des modes de transport

Seu Excellence
Monsieur le Marquis de Meusnier,
Ambassadeur de Sa Majesté l'Empereur des Français

n'avaient été, pendant longtemps, la justification
de cette lacune. Toutefois, comme les besoins sociaux
doivent obtenir satisfaction sous une forme quelconque
au fur et à mesure que les rapports commerciaux aux se-
dévèloppaient, on avait suppléé à l'absence d'un ser-
vice public, par diverses combinaisons auxquelles
avaient pris part les Sociétés étrangères en relations
fréquentes avec l'Empire Ottoman. C'est ainsi que
dans le but d'attirer et de favoriser le commerce et
d'étendre les rapports réciproques des populations de
l'Orient et de l'Occident, plusieurs Gouvernements ont
institué un service postal d'outre mer et des Bureaux
de réception et de distribution dans les principales
villes de la Turquie. Enfin, à côté de ces services regu-
liers, des usages destinés à suppléer à l'insuffisance
de cette organisation se sont introduits, consistant à
confier aux entreprises de Bateaux à vapeur, depuis
avant les côtes de l'Empire, le soin de recevoir,
transporter et distribuer les correspondances. On

Sublime Porte.

Ministère des Affaires Étrangères.

L. 6 Septembre 1861

L. 18

N^o

comprend comme ce système, d'ailleurs empêché par la
nécessité, est défectueux et dépourvu de garanties, puisqu'il
permet à tous ceux qui disposent d'un mode de transport
par mer et exécutent le Grand Cabotage, de s'attribuer la
fonction et les prérogatives d'une agence postale; d'en
résulter des abus qui sont à peine compensés par les avan-
tages d'un service naturellement incomplet et défectueux.

Convaincu des vices de cette organisation privi-
sée et pénible du désir d'assurer aux populations les
bienfaits d'une institution régulière et de remettre l'État
en possession de l'une de ses prérogatives les plus importantes
et les moins contestées, le Gouvernement Impérial a réso-
lu d'organiser le service des postes dans tout l'Empire.

Les premiers travaux devaient avoir pour objet le
transport des dépêches, lettres et imprimés par la voie de
terre, c'est-à-dire, là où le service public faisait le plus
à désirer. Aujourd'hui cette partie de la nouvelle ad-
ministration fonctionne et par les soins de la direction
centrale à Constantinople des Bureaux s'établissent

et des moyens de transport se créent pour assurer la
transmission des lettres par voie de terre, suivant les
besoins des populations.

Cette première institution en appelle une seconde
dont l'établissement est non moins utile et non moins
urgent, celle du service postal par la voie de mer. Le
Gouvernement est en mesure d'y pourvoir et d'assurer
par les soins de sa propre administration le droit
qui lui appartient exclusivement de recevoir et de trans-
porter et de distribuer les lettres et dépêches capitales
par mer et d'un point à l'autre de l'Empire. Il usera
sans doute sur toutes les lignes où cela sera nécessaire
des modes de transport sûrs et faciles que les officiers
de navigation à vapeur peuvants que des Compagnies
tant indigènes qu'étrangères, mais les Compagnies
avec lesquelles l'administration aura traité à cet
effet ne seront plus chargées que du transport des
dépêches qu'elles recevront au Bureau de départ pour
les remettre au Bureau d'arrivée. Les paquets

sultes par les Bureaux expéditeurs ne seront ouvertes
qu'aux Bureaux de destination et aux Compagnies
ou individus, ni pourra s'attribuer le droit de recevoir,
de transporter et de délivrer des lettres ou imprimés
d'un point à l'autre de l'Empire, au mépris de régle-
ment postaux qui assurera le monopole de l'Adminis-
tration.

Les Directeurs ou agents des postes étrangères dev-
ront pour le même motif, s'abstenir de recevoir et de
distribuer les lettres et dépêches expédiées d'un point
quelconque de la Turquie sur un autre point. Les
lettres qui seraient déposées dans leurs boîtes et qui ne
seraient pas destinées à l'étranger ^{devront} être remises à la
direction ou au Bureau des postes Ottomans, pour
être expédiées au même titre que celles déposées dans les
Boîtes de l'administration Ottomane. Par conséquent
il devra être interdit aux Agents et Commissaires des
Postes Étrangères de se charger de l'expédition ou du trans-
port des dépêches n'ayant pas pour provenance ou pour

destination une localité située à l'Étranger. En un
mot toute espèce d'immigration des administrations
étrangères et de leurs délégués dans le service des af-
faires de l'Empire Ottoman, soit par terre, soit par
mer, sera prohibée comme une atteinte au droit pu-
blic de l'État.

Je vous prie, Monsieur l'Ambassadeur, de desirer
surtout par le Gouvernement Impérial dans
l'intérêt d'un service devenu si important et en exécution
d'un devoir plus incontestable d'être. Je suis convaincu
que ces mesures seront appréciées par Votre Excellence
et qu'elles seront d'autant plus favorablement accue-
illies par tous, indigènes et étrangers que la centrali-
sation des services postaux entre les mains d'une
administration unique, en faisant disparaître les
abus involontaires nés de la diversité et de la multip-
licité des services, permettra en même temps au Gou-
vernement Impérial d'étendre, de compléter et d'uni-
fier les moyens de transmission et de faire

pour le pays des bienfaits d'une organisation normale,
calquée sur les institutions de l'Occident.

Truilly agréer, Monsieur l'Ambassadeur,
l'assurance de ma haute considération.

A. L.

Table des matières

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	6
TABLE DES FIGURES	8
PRINCIPALES ABRÉVIATIONS	10
ABRÉVIATIONS DES FONDS DES ARCHIVES OTTOMANES DU PREMIER MINISTRE	11
AVERTISSEMENTS	13
INTRODUCTION GÉNÉRALE	14
RETRACER LES ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES DE L’EMPIRE OTTOMAN À L’ÉPOQUE DES TANZIMAT AUTOUR DES MESSAGERIES FRANÇAISES (1851-1875)	14
1. L’Empire ottoman des Tanzimat sous le prisme des Messageries françaises.....	16
2. Les acteurs des services des Messageries françaises dans l’Empire ottoman.....	18
3. La naissance d’un marché de la navigation à vapeur dans un « Empire ottoman » en pleine crise politique et économique (1827-1843)	20
4. L’avènement des services des Messageries françaises dans l’Empire ottoman (1837-1851).....	23
5. Les Messageries françaises à l’épreuve des politiques protectionnistes du gouvernement ottoman et de son administration provinciale (1851-1875).....	25
5.1 Les débuts difficiles des Messageries françaises dans l’Empire ottoman (1851-1853).....	25
5.2 Les services des Messageries françaises dans l’Empire ottoman pendant la guerre de Crimée (1853-1856).....	26
5.3 Les conséquences immédiates de la guerre de Crimée sur l’Empire ottoman.....	26
5.3.1 Début de l’endettement extérieur de l’Empire ottoman avec la guerre de Crimée.....	26
5.3.2 La guerre de Crimée comme mobile du développement des communications et des transports dans l’Empire ottoman	27
5.3.3 L’accélération des crises politiques dans la Turquie d’Europe dès la fin de la guerre de Crimée.....	28
5.3.4 La transformation du paysage concurrentiel du marché ottoman de navigation à vapeur au lendemain de la guerre (1856).....	29
5.4 La montée du protectionnisme douanier à l’égard des services des Messageries françaises dans l’Empire ottoman à partir de la fin de la guerre de Crimée (1856-1861).....	30
5.5 Le protectionnisme du gouvernement ottoman à l’égard de l’exploitation postale des Messageries françaises : L’autonomie des réseaux impériaux de poste maritime à vapeur (1861-1875).....	31
5.6 L’usage des services des Messageries françaises dans l’Empire ottoman révélateur des limites de la modernité ottomane dans le domaine des transports et des communications.....	32

6. Les Messageries françaises : observatoires des évolutions économiques majeures de l'ère des Tanzimat.....	33
7. L'objectif de combler les lacunes de l'historiographie ottomane sur la navigation à vapeur à l'époque des Tanzimat.....	34
8. Sources et méthodes.....	37
PREMIÈRE PARTIE	41
LA GENÈSE D'UN MARCHÉ DE LA NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1827-1851).....	41
INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE	43
I. L'ARRIVÉE DE LA NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1827-1843).....	48
1. Les Ottomans et la mer avant la navigation à vapeur	48
1.1 Vers un empire maritime	48
1.2 La nécessaire modernisation de la Marine ottomane (1774-1808).....	51
2. La vapeur et l'industrialisation en Europe	54
2.1 L'invention de la technologie de la vapeur.....	54
2.2 La vapeur, moteur de l'essor industriel en Europe	56
2.3 L'application de la vapeur aux transports maritimes.....	57
3. L'arrivée de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1825-1843).....	58
3.1 L'importation de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman à l'occasion de la guerre d'indépendance grecque (1825-1829).....	59
3.2 La construction des premiers navires à vapeur dans les chantiers ottomans (1830-1852)	61
3.3 L'industrialisation de l'Empire ottoman pendant les années 1840.....	62
3.4 La naissance des premières compagnies ottomanes de navigation à vapeur (1837-1843)	64
II. L'EMPIRE OTTOMAN DANS LE CADRE DES RÉSEAUX ANGLAIS DE NAVIGATION À VAPEUR DANS LE MONDE.....	67
1. Les premières lignes anglaises de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman	67
2. L'Empire ottoman : un tremplin pour l'expansion coloniale de l'Angleterre vers l'Inde et l'Extrême-Orient	68
2.1 Les routes maritimes de l'Angleterre vers l'Inde et l'Extrême-Orient	69
2.2 Les premières lignes anglaises de navigation à vapeur entre Suez et Bombay	70
2.3 La question du transit entre Alexandrie et Suez	72
2.4 L'expansion des réseaux de la compagnie Peninsular & Oriental vers l'Extrême-Orient.....	73
3. L'impérialisme anglais de libre-échange : vers une abolition des obstacles douaniers dans l'Empire ottoman (1838).....	74
III. LA LIBRE CIRCULATION DES NAVIRES RUSSES DANS LES DÉTROITS OTTOMANS ET LE COMMENCEMENT DES LIGNES DE NAVIGATION À VAPEUR ENTRE ODESSA ET ISTANBUL.....	78
1. L'Empire ottoman : un obstacle pour l'expansion russe en mer Noire et Méditerranée.....	78

1.1	La Russie et les détroits ottomans (1699-1782).....	78
1.2	La consolidation des privilèges russes dans l'Empire ottoman à l'occasion de la guerre d'indépendance grecque (1821-1829).....	79
1.3	L'élargissement du domaine des privilèges sur la libre circulation aux navires des puissances européennes (1830).....	80
1.4	Le passage des navires militaires russes dans les détroits ottomans (1831-1841).....	81
2.	Le début des services réguliers de navigation à vapeur Odessa et Istanbul (1820-1840).....	82
IV. L'ÉMERGENCE DES LIGNES AUTRICHIENNES DE NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1829-1837).....		85
1.	Les lignes autrichiennes dans le secteur du Danube.....	85
2.	Le Lloyd autrichien.....	87
2.1	La création de la compagnie du Lloyd autrichien.....	87
2.2	Les premières lignes du Lloyd autrichien en Adriatique et en Méditerranée orientale.....	88
V. LES PREMIÈRES LIGNES FRANÇAISES DE NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1835-1851).....		91
1.	La Poste maritime française sous l'Ancien Régime.....	91
2.	Les Postes françaises à l'époque révolutionnaire et napoléonienne (1789-1815).....	93
3.	Le développement de la navigation à vapeur en France sous la Restauration (1815-1830).....	95
3.1	Premiers progrès dans le domaine fluvial.....	95
3.2	L'arrivée de la navigation à vapeur dans le port de Marseille.....	96
4.	L'établissement des lignes françaises de navigation à vapeur en Méditerranée à l'Époque de la Monarchie de Juillet (1832-1848).....	98
4.1	Une première ligne entre la France et l'Algérie (1830-1832).....	98
4.2	Vers une organisation des services des paquebots-postes français en Méditerranée (1833-1838).....	99
4.3	Le nécessaire établissement des lignes commerciales en Méditerranée orientale.....	102
4.4	La défaillance des services de l'État français en Méditerranée (1846-1850).....	104
4.5	L'avènement de la Compagnie des Services maritimes des Messageries nationales (1851).....	106
CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....		107
DEUXIÈME PARTIE.....		110
LE PROTECTIONNISME SANITAIRE ET DOUANIER DANS L'EMPIRE OTTOMAN À L'ENCONTRE DES SERVICES MESSAGERIES FRANÇAISES (1851-1861).....		110
INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE.....		112
I. LA PÉNÉTRATION DES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1851-1853).....		115
1.	Les exigences de la rapidité et de la régularité.....	115
1.1	La flotte initiale des Messageries françaises.....	115

1.2	Le pilotage des services des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman	118
1.2.1	L'organisation des services des Messageries en France	118
1.2.2	La surveillance de la fluidité des opérations des Messageries françaises dans l'Empire ottoman.....	120
2.	L'exclusion des Messageries françaises du marché des transports maritimes urbains de Constantinople.....	122
2.1	Le paysage concurrentiel du marché de la navigation à vapeur dans l'Empire ottoman en 1851.....	122
2.2	La concession du monopole du secteur de Constantinople à la compagnie ottomane « Şirket-i Hayriye » (1851).....	123
3.	Les Messageries françaises à l'épreuve des frontières sanitaires de l'Empire ottoman.....	126
3.1	Les contestations des Messageries françaises aux frontières sanitaires de l'Empire ottoman...	126
3.2	L'émergence d'un conseil international pour les questions sanitaires dans l'Empire ottoman .	127
3.3	L'organisation sanitaire dans l'Empire ottoman.....	128
4.	La marginalisation des Messageries françaises dans le cadre de leurs rapports avec les autorités locales.....	130
4.1	La question du transport des dépêches ottomanes et l'échec du projet d'emprunt de 1852	130
4.2	L'exclusion des Messageries françaises des privilèges sur le transit à travers l'Égypte	131
II.	LES MESSAGERIES FRANÇAISES PENDANT LA GUERRE DE CRIMÉE (1853-1856).....	133
1.	Les origines de la guerre	133
1.1	Le début des hostilités entre la Russie et l'Empire ottoman	133
1.2	L'intervention des puissances européennes comme alliées de l'Empire ottoman	134
1.2.1	Les motifs de la participation de la France à la guerre de Crimée.....	134
1.2.2	Les raisons de la participation de l'Angleterre à la guerre de Crimée.....	136
2.	L'entrée des Messageries françaises au service de l'armée française et l'extension de leurs lignes vers la mer Noire	137
3.	La contribution des Messageries françaises aux transports entre la France et l'Empire ottoman	138
3.1	Les transports militaires en chiffres.....	139
3.2	Les mobilités de la ligne de Constantinople à l'époque de la guerre de Crimée (1853-1856) ..	140
3.2.1	La présentation de ligne de Constantinople et de ses correspondances.....	140
3.2.2	Les divers profils des voyageurs de la ligne de Constantinople	141
3.3	Les transports divers à bord des Messageries françaises entre la France et l'Empire ottoman .	143
3.3.1	Le transport de vivres et de capitaux	143
3.3.2	Les échanges entre Paris et Constantinople à l'occasion de la guerre de Crimée	145
4.	La difficile circulation des paquebots des Messageries françaises dans les ports ottomans pendant la guerre de Crimée	147
4.1	Les Messageries françaises face aux épidémies	147

4.2	Les accidents maritimes dans le port de Constantinople pendant la guerre de Crimée : l'émergence d'un droit maritime dans l'Empire ottoman	150
III.	LA GUERRE DE CRIMÉE : LE DÉBUT D'UNE ÈRE DE MODERNITÉ ET DE CRISES DANS L'EMPIRE OTTOMAN.....	153
1.	La guerre de Crimée : mobile du développement des communications et des transports dans l'Empire ottoman (1854-1856).....	153
1.1	L'importation du télégraphe dans l'Empire ottoman à l'époque de la guerre de Crimée.....	154
1.2	Les communications télégraphiques entre la France et l'Empire ottoman pendant la guerre de Crimée	157
1.3	Les premiers projets de chemins de fer dans la Turquie d'Europe à l'occasion de la guerre de Crimée	159
2.	La détérioration de l'état financier du Trésor impérial ottoman pendant la guerre de Crimée....	163
3.	L'accroissement de l'influence politique des puissances européennes sur l'Empire ottoman....	166
3.1	<i>Islahat Hatt-ı Humayunu</i> du 18 février 1856 et la participation de l'Empire ottoman au concert européen dans le cadre du traité de Paris du 25 février 1856	166
3.2	L'ingérence politique des puissances européennes dans l'Empire ottoman à travers la création d'une commission internationale dans la région du Danube.....	167
4.	L'essor de la marine marchande à vapeur en Russie au lendemain de la guerre de Crimée.....	170
4.1	La marine marchande : au cœur des réformes russes d'après-guerre	170
4.2	La naissance de la Société russe de navigation à vapeur	171
5.	La multiplication de services de navigation à vapeur dans les ports de l'Empire ottoman au lendemain de la guerre de Crimée.....	173
5.1	L'apparition de nouvelles compagnies étrangères dans les ports ottomans.....	173
5.2	La création de la compagnie égyptienne « Mecidiye »	175
IV.	L'AFFIRMATION DES FRONTIÈRES DOUANIÈRES LOCALES VIS-À-VIS DES OPÉRATIONS DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1856-1862).....	178
1.	Les taxes arbitraires locales dans la province de Mersin	178
2.	L'interdiction des opérations nocturnes des Messageries françaises dans l'Empire ottoman	181
2.1	Le souci de privilégier le secteur local face à la concurrence étrangère.....	181
1.1	Le manque de ressources financières.....	183
1.2	Les exceptions	184
3.	La taxation du charbon en transit destiné à l'usage des Messageries françaises dans l'Empire ottoman.....	185
3.1	La faible exploitation de charbon dans l'Empire ottoman.....	185
3.2	Le Trésor impérial ottoman à la recherche de nouveaux revenus ?	188
3.3	Le cadre juridique de la taxation du charbon en transit.....	189
4.	L'essor du libre-échange en Europe et l'Empire ottoman	190

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE	195
TROISIÈME PARTIE.....	200
LES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES DANS L'EMPIRE OTTOMAN : ENTRE L'EXCLUSION ET L'UTILITÉ (1861-1875).....	200
INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE	202
I. L'EXCLUSION DES SERVICES DES POSTES ÉTRANGÈRES DANS L'EMPIRE OTTOMAN : VERS UNE AUTONOMIE DES RÉSEAUX LOCAUX (1857-1864).....	206
1. L'organisation des services de poste maritime à vapeur dans l'Empire ottoman (1857-1864) ...	206
2. L'affirmation du monopole des Postes ottomanes entre les ports de l'Empire (1864)	208
3. La question de l'autonomie des Postes ottomanes vis-à-vis des postes étrangères (1864).....	210
3.1 L'état des réseaux impériaux ottomans des postes terrestres en 1864.....	211
3.1.1 L'organisation des postes terrestres dans l'Empire ottoman	211
3.1.2 L'étendue des postes terrestres dans l'Empire ottoman et leur complémentarité avec les réseaux maritimes.....	214
3.2 Les services impériaux de poste maritime à vapeur et leurs lacunes.....	217
3.2.1. Les problèmes de communications entre les ports de l'Empire	218
3.2.2. Le problème des communications postales entre les ports ottomans et les ports étrangers	220
II. L'ESSOR DE NOUVELLES COMPAGNIES LOCALES DE NAVIGATION À VAPEUR DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1859-1872).....	223
1. La naissance de nouvelles compagnies maritimes (1856-1873).....	223
1.1 Les compagnies impériales.....	223
1.1.1 La « Şirket-i Osmaniye » (1856).....	223
1.1.2 L'« İdâre-i Aziziye » : la naissance d'une grande compagnie impériale (1873).....	224
1.2 Les compagnies locales dans les provinces de l'Empire ottoman	226
1.2.1 La compagnie d'Oman (1873).....	226
1.2.2 La naissance des Paquebots-postes khédiviaux (1873)	227
2. Les compagnies fluviales (1859-1873).....	228
2.1 La naissance de nouvelles lignes fluviales de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman (1859-1866).....	228
2.2 L'İdâre-i Nehriye : une compagnie ottomane dans le secteur du Danube (1867-1873)	230
III. LA MONTÉE DU PROTECTIONNISME POSTAL DANS L'EMPIRE OTTOMAN (1867-1875).....	231
1. La question de l'abolition des postes étrangères dans l'Empire ottoman et l'Union générale des postes (1867-1874).....	231
2. Le renforcement des contrôles sur les circulations des postes étrangères sur le territoire ottoman.....	233
2.1 L'intervention de la police ottomane dans les bureaux des Postes françaises	233
2.1.1 La censure des propagandes défavorables à l'intégrité de l'Empire.....	233

2.1.2	La lutte contre les fraudes fiscales et les contrefaçons	234
3.	Les politiques postales du gouvernement ottoman entre réformes et nationalisations (1863-1873).....	237
3.1	L'impression des timbres ottomans	237
3.2	Les nationalisations sous le masque des réformes (1868-1872).....	238
IV.	L'USAGE DES SERVICES DES MESSAGERIES FRANÇAISES PAR DES ACTEURS LOCAUX DANS L'EMPIRE OTTOMAN	241
1.	Un usage avant tout institutionnel.....	241
1.1	Le rôle vecteur des Messageries françaises dans les communications postales entre Istanbul et Marseille.....	241
1.2	Rapports litigieux entre les agents des Messageries françaises et les membres de l'administration ottomane.....	243
2.	Les divers profils des voyageurs ottomans à bord des paquebots des Messageries françaises....	246
2.1	Une clientèle composée d'élites et de pèlerins	246
2.2	Les Messageries françaises : représentantes de la culture matérielle française dans l'Empire ottoman.....	248
3.	Les profils de voyageurs à bord des paquebots ottomans.....	250
3.1	Les voyages du sultan Abdulaziz.....	250
3.2	L'étude des listes de passagers de la Fevâid-i Osmâniye à partir du port d'Inebolu (1867-1868).....	252
4.	Les Messageries françaises : vectrices de l'émigration et de l'exode rural dans l'Empire ottoman.....	253
4.1	L'afflux de populations musulmanes de Russie vers l'Empire ottoman	253
4.2	Les mouvements de populations démunies des provinces ottomanes vers les grandes villes portuaires de l'Empire	255
V.	LE NÉCESSAIRE ÉTABLISSEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS TERRESTRES DANS L'EMPIRE OTTOMAN À L'ÉPOQUE DES TANZIMAT	258
1.	Le problème de transports terrestres dans l'Empire ottoman.....	258
2.	Le développement des routes impériales	260
3.	Les progrès dans le domaine ferroviaire.....	261
3.1	La ligne d'Alexandrie-Suez et les chemins de fer de l'Euphrate (1845-1870).....	261
3.2	Les premiers chemins de fer de la Turquie d'Europe (1856-1866).....	263
3.3	Les chemins de fer d'Izmir (1866)	264
3.4	L'essor ferroviaire dans la Turquie d'Europe (1869-1875).....	267
3.5	L'expansion des réseaux ferroviaires européens vers l'Anatolie.....	269
VI.	LE DÉPLACEMENT DE L'INTÉRÊT DES MESSAGERIES FRANÇAISES DEPUIS L'EMPIRE OTTOMAN VERS L'EXTRÊME-ORIENT (1856-1875).....	272

1.	Les premières lignes des Messageries françaises entre Suez et l'Extrême-Orient (1856-1869)..	272
1.1	L'établissement de la ligne d'Indochine (1856-1862).....	272
1.2	Les conséquences de l'entrée des Messageries françaises dans le secteur de Suez en 1862.....	274
1.2.1	La participation des Messageries françaises aux travaux publics autour du port de Suez.....	274
1.2.2	Le développement des échanges commerciaux entre la France et l'Extrême-Orient (1862-1869).....	275
1.2.3	Le retrait des Messageries françaises du port de Poti au profit de l'expansion de leurs services en Extrême-Orient (1867-1869).....	276
2.	Le canal de Suez	278
2.1	La naissance de la compagnie universelle du canal de Suez	278
2.2	L'ouverture du canal de Suez et ses conséquences sur les transports maritimes mondiaux.....	280
2.2.1	La diminution du temps de trajet entre l'Europe et l'Asie.....	280
2.2.2	L'intérêt croissant des compagnies européennes pour le secteur de Suez.....	282
3.	Les Messageries françaises après l'ouverture du canal de Suez (1869-1875).....	283
3.1	Le problème des péages.....	284
3.2	Les Messageries françaises en crise ? (1870-1875).....	285
	CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	287
	CONCLUSION GÉNÉRALE.....	290
	LES MESSAGERIES FRANÇAISES FACE AUX FRONTIÈRES D'UN EMPIRE OTTOMAN ENTRE CRISES ET PROGRÈS.....	290
I.	RAPPEL DE L'OBJECTIF ET DE LA PROBLÉMATIQUE	292
II.	LES GRANDS RÉSULTATS	292
1.	La naissance d'un marché de navigation à vapeur dans l'Empire ottoman avec l'établissement de compagnies locales et étrangères	292
2.	La difficile expérience des Messageries françaises aux frontières sanitaires et douanières de l'Empire ottoman (1851-1861).....	294
3.	La remise en cause des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman : vers une autonomie locale sur le plan des transports et des communications ?.....	297
III.	L'ÉVALUATION GÉNÉRALE.....	301
1.	L'étude de l'Empire ottoman à l'époque des Tanzimat par les Messageries françaises.....	301
2.	L'utilisation de sources françaises et ottomanes.....	301
3.	Limites et perspectives de notre étude	302
	SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	305
I.	SOURCES	307
1.	Sources manuscrites issues des archives françaises.....	307
1.1	Les archives de l'Association French Lines (A.A.F.L.).....	307
1.2	Archives du Ministère des Affaires étrangères, La Courneuve	307

1.3	Centre des Archives diplomatiques de Nantes.....	307
1.4	Archives de Marseille.....	308
1.5	Archives nationales de France.....	308
1.6	Archives de la Défense, Vincennes.....	308
2.	Sources manuscrites issues des archives ottomanes.....	309
2.1	Archives du Premier Ministre (Istanbul).....	309
2.2	Archives de la Marine (D.M.K.A.), Istanbul.....	309
3.	Sources imprimées.....	310
3.1	Sources imprimées diverses.....	310
3.2	La presse.....	313
3.2.1	La presse francophone.....	313
3.2.2	La presse ottomane.....	314
II.	BIBLIOGRAPHIE.....	315
	ANNEXES.....	329
I.	GLOSSAIRE TURC-OTTOMAN.....	331
1.	Termes généraux.....	331
2.	Toponymie.....	340
3.	Personnalités.....	376
II.	CARTES.....	382
III.	NAVIRES.....	385
IV.	DOCUMENTS EN TURC-OTTOMAN.....	391
V.	DOCUMENTS EN LANGUE FRANÇAISE.....	450
	TABLE DES MATIÈRES.....	460

Résumé

Dès l'établissement de leur première ligne de Constantinople en 1851, les Messageries françaises se trouvèrent au sein des diverses dynamiques politiques et économiques dans l'Empire ottoman à l'ère des Tanzimat. À partir de cette date, dans le cadre de leurs activités de transport de correspondances, de marchandises et de voyageurs, elles furent confrontées aux différents comportements des acteurs locaux dans les ports ottomans. C'est ainsi qu'elles subirent de nombreux obstacles douaniers imposés par le gouvernement ottoman et son administration provinciale. Malgré ce protectionnisme, l'État ottoman lui-même, et certaines couches des populations locales continuèrent à faire l'usage des services de la compagnie française pour leurs échanges et mobilités dans l'Empire ou à l'étranger. Ces différentes réponses données par les acteurs locaux à la pénétration des services des Messageries françaises, étaient révélatrices avant tout des difficultés économiques importantes traversées par l'Empire à l'époque des Tanzimat. Néanmoins, en même temps, elles indiquaient un développement sans précédent de communications et des transports dans l'Empire, en particulier dans le domaine de la navigation à vapeur. Par cette thèse, nous avons donc pour objectif principal d'étudier ces évolutions économiques, notamment autour de la problématique de la réception des services des Messageries françaises dans l'Empire ottoman, à travers les différentes étapes politiques et économiques de la période entre 1851 et 1875.

Mots Clés

Empire ottoman, Messageries françaises, Tanzimat, gouvernement ottoman, administration provinciale, populations locales, difficultés économiques, transports et communications.

Abstract

As they established their first line to Constantinople in 1851, the French Messageries found themselves within various political and economical dynamics of the Tanzimat era in the Ottoman Empire. These dynamics were especially visible on different attitudes of the Ottoman State and Ottoman populations towards the transport services of the French company in the framework of local steamship market during the period between 1851 and 1876. Within this chronological framework, the French Messageries were exposed to several barriers put up by the Ottoman government and its provincial administration in front their postal and commercial activities in the ports of the Ottoman Empire. However, despite these barriers, the French Messageries continued to carry the mails, the goods and passengers of the Ottoman state and Ottoman populations. The different responses given by these actors, to the penetration of the services of French Messageries in the Ottoman Empire were indicating two major facts: the Ottoman government and its provincial administration were facing financial problems, but despite these problems, transportation and communications within the empire were developing. In this thesis, our aim is to analyse the evolution of these economic facts around the question of the reception of the French Messageries services in the Ottoman Empire, through different political and economic processes of the Tanzimat era, between 1851 and 1875.

Keywords

Ottoman Empire, French Messageries, Tanzimat era, Ottoman state, Ottoman populations, financial problems, transportation and communications.