

**VARIA TURCICA
XIII**

**Première Rencontre Internationale sur
l'Empire Ottoman et la Turquie Moderne,**

**Institut National des Langues et Civilisations
Orientales, Maison des Sciences de l'Homme,
18-22 janvier 1985.**

**I. Recherches sur la ville ottomane :
La cas du quartier de Galata.**

**II. La vie politique, économique
et socio-culturelle de l'Empire ottoman
à l'époque jeune-turque.**

**Ouvrage édité par Edhem ELDEM
et publié par l'Institut Français d'Études Anatoliennes**

**ÉDITIONS ISIS
ISTANBUL-PARIS
1991**

© Institut Français d'Études Anatoliennes, Istanbul

Première impression : 1991

Publié par
ISIS YAYINCILIK Ltd
Şemsibey sokak n° 10/2, 81210 Beylerbeyi, İstanbul

Composé par
AS DİZGİ

ISBN : 2-906053-23-6
ISBN : 975-428-024-X

Dépôt légal : 2^e trimestre 1991

İskender GÖKALP

QUELQUES REMARQUES SUR LA POLITIQUE FERROVIAIRE DE LA PÉRIODE JEUNE-TURQUE

*“Şimendüferlerin malûmunuzdurki
yalnız cihet-i iktisadiyesi nazarı dik-
kate alınmaz. Ehemmiyet-i siyasiyesi
de vardır.”*

*İsmail Hakkı Bey, député de Bagdad,
21 février 1909.*

Ce texte constitue une partie d'un programme de recherche en cours. Afin de le rendre intelligible, je présenterai brièvement les grands traits de ce programme auquel il se rattache. Il s'agit en réalité d'une série d'hypothèses de travail qui s'imbriquent comme des poupées russes. Je ne présenterai pas ici les hypothèses les plus abstraites qui sont à l'origine de cette problématique qui se veut novatrice¹, mais j'exposerai plutôt les hypothèses intermédiaires, avant de passer à l'objet même de ce texte.

L'idée ou l'hypothèse que j'ai qualifiée d'intermédiaire est la suivante : l'un des rôles majeurs que jouèrent les chemins de fer dans l'histoire de l'ère industrielle fut leur contribution à l'homogénéisation et à l'unification des espaces nationaux qu'ils traversèrent tout en les clôturant. Dans certains cas, ce rôle fut secondé d'un autre, aussi important, qui est celui du secteur moteur industriel joué par “les ornières de fer” comme aimaient les appeler en France les saint-simoniens dans les années 1830. Selon les cas, ces deux rôles étaient soit fortement imbriqués (comme en France, en Allemagne et aux États-Unis), soit l'un de ces rôles l'emportait sur l'autre. Mais dans tous les cas, les chemins de fer contribuèrent très efficacement à l'unification du territoire décrété national. En effet, comme, par exemple, l'espéraient les saint-simoniens pour la France, avec le développement des chemins de fer,

1. Voir notamment nos deux textes suivants : “De l'espace, de la territorialité et des réseaux”, *Cahier N° 1 du Groupe Réseaux*, pp. 33-44, janvier 1985 ; “Sur la notion de réseau artificiel”, *Bulletin de l'IDATE*, n° 13, pp. 154-163, 1983.

de plus fréquentes relations établiront entre les hommes de plus puissants liens. Le méridional et l'homme du Nord commenceront à se comprendre et c'est alors qu'il sera vrai de dire qu'il n'y a plus de Pyrénées et que les extrémités de la France seront plus rapprochées et plus unies².

Dans les pays comme la Turquie, où le rôle de secteur moteur des chemins de fer fut négligeable, leur rôle d'unificateur national apparaît avec plus de clarté, ce qui permet par conséquent d'en étudier les mécanismes avec plus de précision. Appliquée au cas turc, cette hypothèse de travail se traduit donc comme la proposition d'utiliser l'ensemble de la politique ferroviaire de l'Asie Mineure comme les sillons des étapes successives de réalisation de l'idée nationale. Autrement dit, nous nous proposons d'étudier sur le support ferroviaire les étapes du passage progressif d'une organisation sociale à l'ancienne, fortement hétérogène à tout point de vue, à savoir l'Empire ottoman, à une organisation sociale du type État national au sens moderne du terme et où l'homogénéisation et l'unification de tout espace, de l'espace territorial à l'espace économique et de l'espace politico-administratif à l'espace linguistico-culturel, deviennent les principes majeurs.

Avant de passer à la présentation de quelques éléments de réflexion sur la politique ferroviaire ottomane durant la période jeune-turque, rappelons les étapes de l'histoire ferroviaire de l'Asie Mineure. Pour des raisons évidentes de comparaison entre les politiques ferroviaires de la période ottomane et de la période républicaine — l'un des objectifs à long terme de cette recherche — nous insisterons dans cette présentation sur les périétés ferroviaires de la seule Asie Mineure³.

L'histoire ferroviaire de cet espace territorial s'étale approximativement sur un siècle. Nous pouvons situer son origine vers 1866 où deux lignes partant d'Izmir, l'une vers le Nord et l'autre vers le Sud, arrivent cette même année respectivement à Kasaba (aujourd'hui Turgutlu) et à Aydın. La fin de l'histoire se situe vers les années 1964 où la ligne de Elazığ

2. A. Perdonnet, *Notes sur les chemins de fer comparés aux autres voies de communication artificielles*, Paris, 1832.

3. Nous avons étudié les origines et la période ottomane pré-jeune-turque de l'histoire ferroviaire de l'Asie Mineure dans "Réflexions sur les origines du réseau ferroviaire en Asie Mineure", *Actes du I^{er} Colloque International d'Histoire. Économies Méditerranéennes, Équilibres et Intercommunications, XIII^e-XIX^e siècles*, volume II, Athènes, 1985. La partie républicaine de cette histoire est encore très mal connue. À titre de comparaison, citons l'étude de Leung, qui, à travers une problématique assez similaire à la nôtre, étudie les rapports entre les modes de développement et de diffusion du réseau ferroviaire chinois et les différents modes d'organisation sociale (impériale, nationale, communiste) qui traversent l'histoire moderne de la Chine ; voir Chi-Keung Leung, *China : Railway patterns and national goals*, The Univ. of Chicago, Dept. of Geography Research paper n° 195, 1980.

arrive à Tatvan sur les bords du lac de Van. Ce passage séculaire de l'Ouest vers l'Est entraînera avec lui l'histoire contemporaine de la Turquie. Une simple périodisation des étapes de la construction ferroviaire à l'intérieur des frontières actuelles de la Turquie nous donne le tableau suivant :

Périodes	Longueur totale du réseau (km)	Longueur des lignes ajoutées (km)	Pourcentage du réseau final
1860-1875	395	395	4,9
1876-1904	2836	2441	30,3
1905-1918	4001	1165	14,5
1918-1939	7289	3288	40,8
1940-1964	8050	761	9,5

La première période, qui correspond approximativement au règne du Sultan Abdülaziz, voit la construction de 400 km de lignes ferroviaires correspondant à 5% du réseau final. Les 30% du réseau final seront construits sous le règne du Sultan Abdülhamid II. Le choix de 1904 pour marquer la fin de cette période est dû à l'arrêt de toute construction ferroviaire à partir du 25 octobre 1904, date à laquelle la ligne de Bagdad arrive à Bulgurlu. Elle ne repartira que dans le courant de l'année 1911, c'est-à-dire pendant le règne des Jeunes-Turcs, durant lequel on construira, jusqu'en 1918, les 14,5% du réseau actuellement en place. Il est intéressant de remarquer que c'est exactement la moitié du réseau actuel qui sera construite pendant la période ottomane, qui, de surcroît, dure une cinquantaine d'années, c'est-à-dire, là aussi, presque la moitié de la durée totale de l'histoire ferroviaire anatolienne.

Dans la suite de ce texte, nous nous intéresserons à la période charnière entre l'époque ottomane proprement dite et l'époque républicaine, c'est-à-dire à la phase jeune-turque de l'histoire ferroviaire de l'Asie Mineure. Nous étudierons cette période de trois points de vue. D'une part, du point de vue de la structure et de la dynamique propres du réseau ferroviaire, que nous allons visualiser en utilisant l'application de la théorie des graphes aux réseaux de transports terrestres, dans la lignée des géographes américains comme Kansky ou Garrison, qui, dans les années 1960, ont proposé ce formalisme analytique⁴. Le deuxième angle sous lequel nous aborderons l'histoire ferroviaire de la période jeune-turque sera celui des problèmes politiques internes soulevés par l'extension du réseau fer-

4. Voir notamment, W. L. Garrison et D. F. Marble, *The structure of transportation networks*, Technical Report 62-11, US Army Transportation command, 1962 ; Karel J. Kansky, *Structure of transportation networks : Relationships between networks geometry and regional characteristics*, The Univ. of Chicago, Dept. of Geography Research paper n° 84, 1963.

roviaire vers l'Est et le Nord du plateau anatolien et, en particulier, les problèmes rattachés à la construction du réseau que les archives françaises appellent "le réseau arménien". Enfin, le troisième et dernier point que nous soulèverons sera celui des problèmes de relations extérieures suscités par la politique ferroviaire des Jeunes-Turcs, notamment la question de l'opposition russe à l'extension à l'Est et au Nord des chemins de fer anatoliens.

Ces angles d'attaque de l'histoire ferroviaire de l'Asie Mineure pendant la période jeune-turque ne sont évidemment pas exhaustifs, mais résultent d'un choix et nécessitent bien évidemment d'être complétés par l'étude des aspects que nous avons délibérément omis.

*
**

Le premier point que nous soulèverons consiste donc à repérer les modifications de la structure du réseau ferré anatolien de 1908 à 1918, en utilisant le formalisme de la théorie des graphes qui réduit simplement le réseau réel à un ensemble de lignes et de nœuds et permet ainsi une bonne visualisation de sa structure. Afin de mieux cerner ces modifications, nous présentons sur la figure 1 le graphe du réseau ferroviaire actuel. Il s'agit en réalité d'un graphe simplifié où les embranchements secondaires n'ont pas été représentés⁵. On y remarque la structure étagée du réseau ferroviaire d'aujourd'hui. En effet, un bon indice de l'efficacité d'un réseau ferroviaire du point de vue de son rôle d'unification de l'espace national est le nombre de circuits autonomes (ou de circuits fermés) qui représente le degré de connexion du réseau. On relève donc sur ce graphe que le réseau actuel comporte 6 circuits autonomes, dont deux sont obtenus

5. Ont été négligés les embranchements d'une longueur inférieure à 67 km., qui est, sur le graphe complet, la longueur du plus court lien faisant partie d'un circuit fermé. Simplifié ainsi, le graphe du réseau ferroviaire turc d'aujourd'hui présente un seul sous-graphe, 26 nœuds et 31 liens (en comptant les liens par mer entre Istanbul-Bandırma et Ereğli-Samsun). Ces caractéristiques du graphe donnent un nombre cyclique (représentant le nombre des circuits fermés) égal à 6. Dans la théorie des graphes appliquée aux réseaux de transports terrestres, deux autres indices de connectivité sont souvent calculés. L'un d'eux est l'indice alpha qui est le rapport entre le nombre de circuits fermés existants et le nombre possible de circuits fermés. Cet indice vaut 0,13 pour le graphe simplifié du réseau turc et 0,039 pour le graphe complet. À titre de comparaison, signalons que pour le réseau ferroviaire français la valeur de cet indice est de 0,0389 en 1858, 0,1665 en 1877 et 0,2506 en 1937. De même, dans le cas de la Chine, cet indice vaut 0,047 en 1963. Le deuxième indice de connectivité est l'indice gamma ou indice de liaison, qui est le rapport entre le nombre de liens existant et le nombre possible de liens. La valeur de cet indice pour le réseau turc simplifié est de 0,43, alors qu'il est de 0,36 pour le réseau réel. Pour la France, la valeur de cet indice est de 0,3545 en 1858, 0,4442 en 1877 et 0,5006 en 1937. Dans le cas de la Chine, il vaut 0,365 en 1963.

nus grâce à la possibilité de connexion par la mer, entre d'une part, Bandırma et Istanbul et, d'autre part, entre Samsun et Ereğli (en pointillés sur le graphe). On y remarque également le nombre décroissant de circuits autonomes quand on avance de l'Ouest vers l'Est. C'est donc cette répartition particulière des circuits fermés qui nous fait qualifier d'étagée la structure du réseau ferroviaire anatolien dont on ne manquera pas de relever la corrélation parfaite avec le degré d'homogénéisation d'autres espaces sociaux de la Turquie contemporaine.

La figure 2 représente, toujours sous forme de graphe, deux phases antérieures de ce même réseau. L'état du réseau ferroviaire jusqu'en 1904, c'est-à-dire jusqu'à l'ouverture de la ligne Konya-Bulgurlu, y est représenté en traits continus. Il est à remarquer que cette phase de la construction ferroviaire en Asie Mineure est caractérisée par une structure totalement déconnectée qui ne présente aucun circuit autonome. Les traits pointillés sur ce même graphe présentent les modifications survenues lors de la période jeune-turque. Certaines de ces modifications sont visibles sur ce graphe, mais d'autres le sont moins.

Les modifications les plus visibles concernent bien entendu l'extension kilométrique du réseau, à commencer par la reprise de la construction de la ligne de Bagdad en mars 1911. 400 km de lignes (en comptant uniquement celles qui sont aujourd'hui en territoire turc) y seront ajoutées jusqu'en 1918. De même, 60 km de chemins de fer seront ajoutées à la ligne İzmir-Aydın qui n'avait pas progressé depuis 1889. Cette ligne arriva en 1912 à Egridir pour s'y arrêter définitivement jusqu'aujourd'hui. Enfin, la ligne de l'Est, en provenance de Kars et qui avait abouti à Sarıkamış en 1899, est prolongée de 108 km et arrive à Erzurum en 1916.

Les modifications les plus importantes pour notre propos sont les moins visibles sur ce graphe⁶. Parmi celles-ci, il y a d'une part le raccordement à Afyon de la ligne İzmir-Kasaba qui y était arrivée en 1900, et de la ligne des chemins de fer d'Anatolie qui passait aussi par Afyon dès 1895. Ces deux lignes, restées à une distance d'une centaine de mètres pendant 9 ans, seront raccordées le 1^{er} décembre 1908. Une autre nouveauté est l'autorisation de la prolongation de la ligne de Kasaba vers Bali-

6. La représentation en graphe du réseau ferroviaire (et de tout autre réseau de transport terrestre) n'est qu'un moyen de visualiser et de structurer certains éléments "macroscopiques" du réseau réel. Elle est aussi un outil quantitatif de comparaison entre divers réseaux nationaux de même nature ou de nature différente. Cependant, elle ne devrait nullement prétendre à se substituer à l'étude fine de l'histoire propre de chacun de ces réseaux. Le formalisme de la théorie des graphes ne s'avère, à notre avis, utile et intéressant que quand il est accompagné d'une étude socio-historique détaillée du réseau auquel on l'applique.

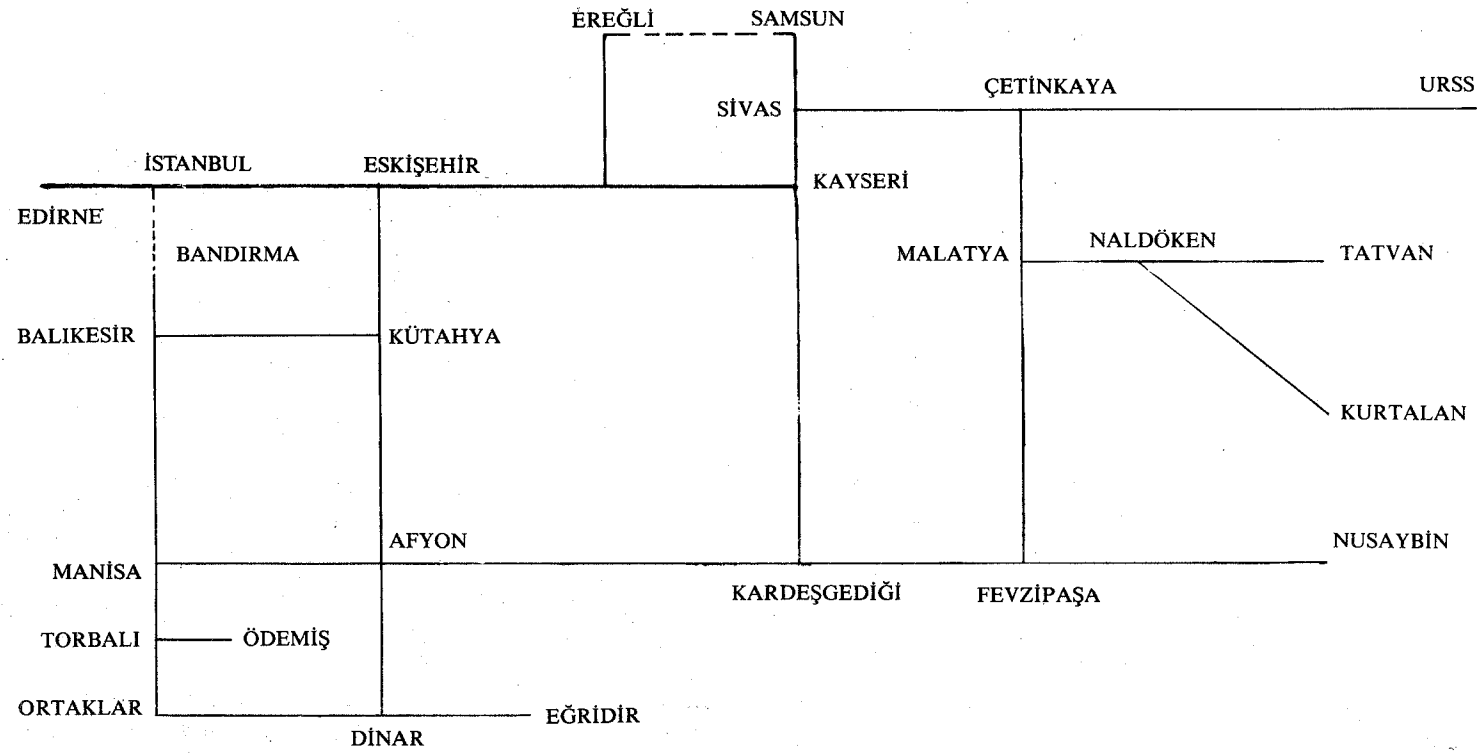


Figure 1. Graphe simplifié de l'état actuel du réseau ferroviaire turc.

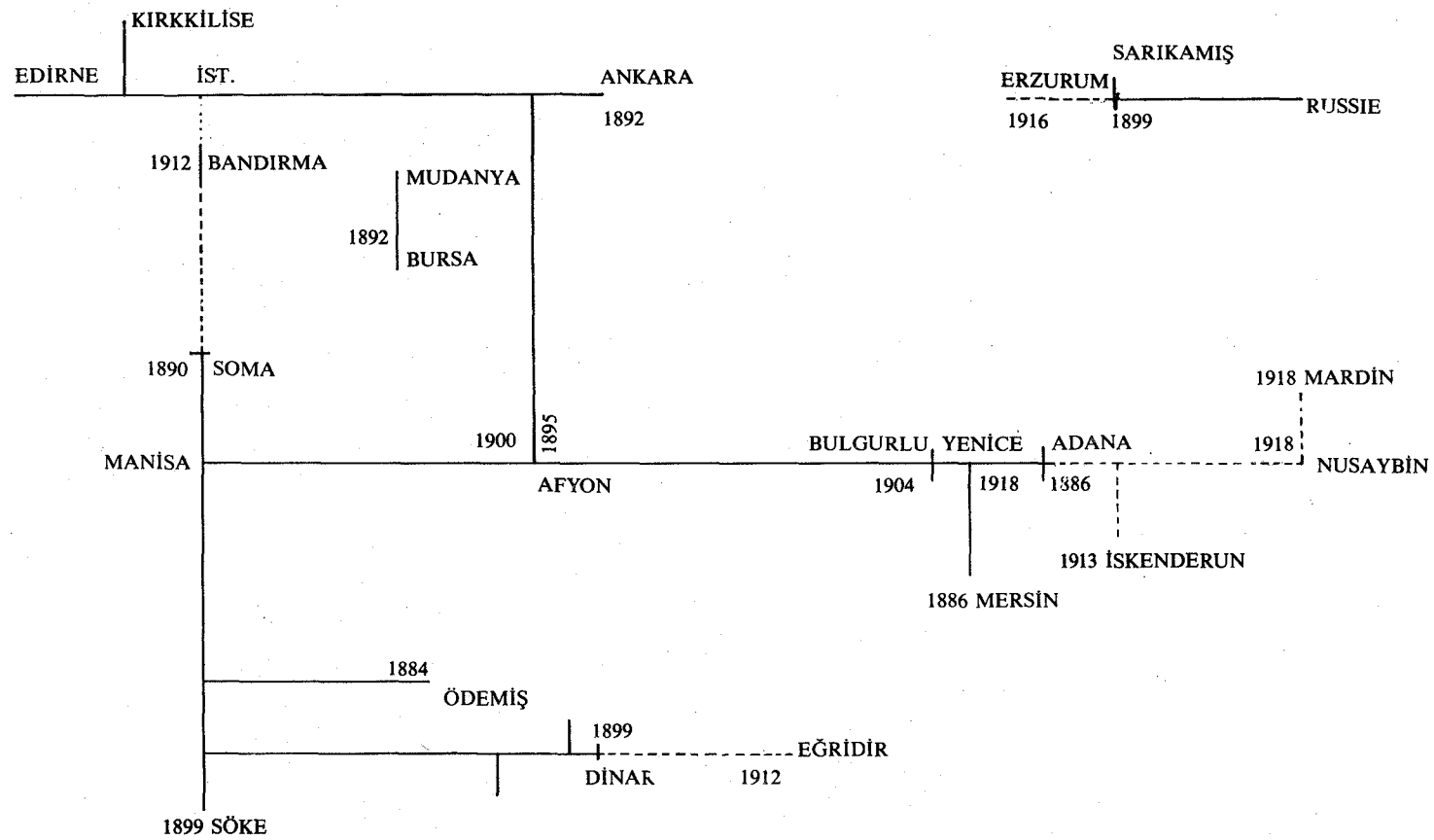


Figure 2. Modification du graphe du réseau ferroviaire anatolien entre 1904 et 1918. En traits pleins, l'état du réseau en 1904 ; en traits interrompus, les modifications survenues pendant la période étudiée.

kesir et Bandırma, demandée par la société à capitaux français des Chemins de fer de Cassaba depuis l'arrivée de la ligne à Soma en 1890. La concession pour cette prolongation sera finalement accordée en juin 1910 par un vote du parlement après la parution dans la presse d'Istanbul d'un avis public du Conseil des ministres pour l'octroi éventuel de la concession. Ces deux procédures (appel d'offres public et vote au parlement) constituent également une importante modification par rapport aux procédures de la période hamidienne d'octroi des concessions ferroviaires qui ne dépendaient que de Yıldız. La ligne, d'une longueur de 114 km, arriva à Bandırma à la fin de l'année 1912.

Ainsi deux modifications importantes interviennent dans la structure du réseau ferré anatolien dès le début du règne des Jeunes-Turcs. D'une part, par le raccordement à Afyon des Chemins de fer d'Anatolie et des Chemins de fer de Cassaba, les deux réseaux les plus importants sont reliés. Autrement dit, en termes de la théorie des graphes, un sous-graphe disparaît et l'on avance dans le sens de la meilleure connection du réseau. Mais surtout, avec l'arrivée de la ligne de Kasaba à Bandırma en 1912 et avec la possibilité de liaison directe par mer avec Istanbul, le premier circuit autonome apparaît et confirme la tendance à l'augmentation de la connectivité du réseau.

Enfin, un dernier point totalement invisible sur le graphe est aussi à signaler. Il s'agit d'une péripétie de la petite ligne de Bursa-Mudanya, construite en 1892, et dont toute demande de prolongement vers l'intérieur et surtout de son branchement sur la ligne des Chemins de fer d'Anatolie avait été rejetée par les gouvernements ottomans de la période pré-jeune-turque. En 1910, le gouvernement ottoman déclara finalement qu'il ne s'opposerait pas au branchement de cette ligne sur celle des Chemins de fer d'Anatolie, à Lefke. Ce branchement ne se réalisa pas, mais l'arrêt de l'opposition des autorités jeunes-turques à son branchement sur le plus grand réseau de l'époque ne nous indique pas moins l'apparition, au moins dans l'intention, de la possibilité de la disparition d'un autre sous-graphe et donc de l'amélioration de la connectivité du réseau existant.

Ces modifications de la structure du réseau ferroviaire anatolien et les projets de son extension vers l'Est et le Nord n'ont pas manqué de révéler d'importants problèmes de politique intérieure ottomane. Avant de s'y attarder, il nous paraît opportun de faire une remarque générale à propos de l'approche d'analyse qui nous semble traverser la quasi totalité des études portant sur l'ensemble de l'histoire ferroviaire de l'époque ottomane. En effet, quand on étudie la littérature concernant les analy-

ses des origines et du développement (ou du non-développement) pré-républicain du réseau ferroviaire en Asie Mineure, on est frappé par la domination de l'approche "externaliste" qui anime ces études, dont le fil conducteur est souvent l'investigation des intérêts politiques, économiques, militaires et stratégiques des puissances occidentales. Ces mêmes études ne sont par conséquent que très rarement accompagnées de quelques remarques fugitives sur le rôle des chemins de fer ottomans d'un point de vue "internaliste" ces remarques étant par ailleurs réduites soit à l'affirmation de l'accroissement de la participation de l'Empire aux échanges commerciaux internationaux, soit à quelques considérations d'ordre militaire toujours tournées vers l'extérieur⁷.

Cependant et fort heureusement, au moins deux études insistent plus particulièrement sur l'influence interne des chemins de fer ottomans. L'une de ces études est celle d'İlber Ortaylı sur l'influence allemande dans l'Empire ottoman, où il souligne avec vigueur le rôle vital que jouèrent les chemins de fer ottomans du point de vue administratif et militaire en insistant notamment sur la politique de Abdülhamid II qui réussit à utiliser l'appât ferroviaire lancé aux puissances occidentales comme caution de certains aspects de sa politique intérieure⁸. Cette observation est également corroborée par celles de Joan Haslip sur la période hamidienne qui note qu'en 1896, au moment des problèmes arméno-turcs, les consuls européens insistèrent fortement auprès de leurs ambassades pour qu'elles intervinssent avant qu'il ne fût trop tard ; mais, ajoute-t-elle,

à Constantinople, la grande bataille des chemins de fer avait déjà commencé et les grandes puissances n'avaient jamais été si hostiles les unes envers les autres et Abdulhamid jamais aussi sûr de lui-même⁹.

Toujours dans le cadre d'une approche internaliste, Donald Quataert souligne également l'importance du rôle interne des chemins de fer ottomans. Il écrit notamment que

l'expérience ferroviaire de l'Empire ottoman reflète son état de faible développement économique, mais néanmoins politiquement indépendant, ce qui le fait situer entre l'Ouest industrialisé et les colonies européennes. Les chemins de fer anatoliens correspondraient plus étroitement à leur milieu socio-culturel que, par exemple,

7. Les meilleurs exemples de l'approche externaliste sont fournis par les études portant sur la ligne de Bagdad, qui est de loin l'épisode le plus étudié de l'histoire ferroviaire ottomane. Une liste assez exhaustive de telles études est donnée dans İ. Gökalp, "Réflexions sur les origines du réseau ferroviaire en Asie Mineure", *op. cit.*

8. İlber Ortaylı, *L'influence allemande dans l'Empire ottoman sous Abdülhamid II* (en turc), Ankara, 1981.

9. Joan Haslip, *The Sultan. The life of Abdul Hamid*, London, 1938.

ceux d'Afrique du Nord ou d'Égypte, mais ne démontrent que très faiblement le lien entre la construction ferroviaire et le développement économique général, qui caractérise par exemple les États-Unis d'Amérique. L'Empire ottoman, comme la Russie impériale, fut capable de contrôler le tracé de ses voies ferrées. Mais les gouvernements ottomans considérèrent les chemins de fer comme un instrument politico-militaire plutôt qu'économique¹⁰.

Donald Quataert rappelle évidemment ici les controverses suscitées lors du choix du tracé de la ligne de Bagdad. On le sait, deux projets de tracé se disputaient la primauté dans cette affaire : le tracé du Sud passant par Konya et se dirigeant vers Bagdad après avoir contourné par le Sud le plateau anatolien, et le tracé du centre, défendu notamment par Wilhelm von Pressel et qui passait par Kayseri, Sivas, Diyarbakır et Mossoul avant d'arriver à Bagdad¹¹. Après maintes péripéties, le tracé du Sud fut adopté à la suite de l'accord entre la Société Impériale Ottomane des Chemins de Fer de Bagdad et la Porte signé le 5 mai 1903. Comme nous l'avons déjà signalé, la ligne de Bagdad arriva à Bulgurlu, à 200 km de Konya, le 25 octobre 1904 et s'y arrêta pendant près de quatre années. L'autorisation pour continuer la ligne ne fut accordée que le 2 juin 1908.

Un mois après la reprise des travaux de l'Assemblée qui se réunit de nouveau le 17 décembre 1908, après le coup d'État du 23 juillet, İsmail Hakkı Bey, député de Bagdad et l'une des personnalités influentes du Comité Union et Progrès, adressa au gouvernement une série de questions orales à propos de la ligne de Bagdad. Ces questions eurent réponse à l'Assemblée le 21 février 1909, par le ministre des Travaux Publics, Gabriel Noradounghian Efeñdi et elles nous sont révélées par un travail de Gündüz Ökçün¹².

L'une des questions d'İsmail Hakkı Bey porte sur le choix du tracé du Sud comme artère principale de la ligne de Bagdad à la place de celui du Centre et demande si l'influence étrangère a joué dans ce choix. Dans sa réponse, le Ministre évoque des raisons économiques qui, d'après lui, justifieraient le choix du tracé du Sud. Parmi celles-ci, il cite notamment la proximité de ce tracé des ports de la Méditerranée et son moindre coût de construction par rapport au tracé du Centre. İsmail Hakkı Bey s'oppose

10. Donald Quataert, "Limited Revolution. The impact of the Anatolian Railway on Turkish transportation and the provisioning of Istanbul, 1890-1908", *Business History Review*, 51 (2), 1977.

11. Wilhelm von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie. Projet d'un réseau complet*, Zurich, 1902.

12. Gündüz Ökçün, "Les discussions concernant la concession de la ligne de Bagdad à la Chambre des Députés ottomane" (en turc), *Revue de la Faculté des Sciences Politiques de l'Université d'Ankara*, vol. 25, pp. 15-56, 1970.

évidemment à l'explication du Ministre et rétorque que c'est au contraire le tracé du Centre qui aurait dû être choisi si des raisons économiques étaient prises en considération ; et il insiste sur l'existence de pressions étrangères, sans dire lesquelles, qui auraient guidé le choix du tracé du Sud.

Presque au même moment, un rapport du député d'Erzurum, Pasdermadgian, daté du 21 août 1909, est discuté au Parlement ottoman. Pasdermadgian est docteur ès sciences et membre de la commission parlementaire de l'agriculture, des mines et des forêts. Il expose dans son rapport l'utilité des chemins de fer avec des arguments qui ne laissent rien à envier à ceux des saint-simoniens¹³. Il y écrit notamment que

sans ce puissant instrument de civilisation, il nous sera impossible de réaliser les aspirations de la Jeune Turquie qui revendique à juste titre sa place parmi les nations civilisées.

Il propose alors d'entamer aussi vite que possible la construction de 10 000 km de nouvelles lignes de voies ferrées. Pour éviter le système des garanties kilométriques, le député Pasdermadgian propose un système de concession basé sur l'abandon à la société constructrice du droit d'exploitation des richesses minérales se trouvant dans une zone de 20 km de part et d'autre de la voie ferrée. Il propose donc d'appliquer ce système de financement à la construction d'un réseau de 2500 km pour relier les *vilayet* d'Anatolie orientale avec les réseaux d'Anatolie occidentale. Il pense que la construction immédiate de ce réseau s'impose depuis longtemps, tant pour le relèvement économique du pays que pour des raisons stratégiques et politiques. Il donne ensuite en exemple le Caucase, où un système de financement équivalent est utilisé et qui, dit-il, est un pays absolument identique à nos *vilayet* orientaux au point de vue de sa constitution géologique. Enfin le député Pasdermadgian pense que

à la suite de la constitution des chemins de fer dans les provinces de l'Anatolie orientale et de la création d'importants centres industriels tout le long de ces lignes, nos classes travailleuses au lieu d'aller

13. G. Pasdermadjian, *La question des chemins de fer*, Foreign Office, Londres, 371/777, 9 août 1909. Dans ce rapport, toute l'argumentation de l'auteur concernant le financement du réseau projeté est basée sur la possibilité d'intéresser les compagnies pétrolières. Une note qui précède le rapport de Pasdermadgian situe bien le rapport dans ce contexte de bataille pétrolière qui commence à se substituer à la bataille ferroviaire : *a new schema has been recently launched upon the sea of concessions (...). A proposal which has been made by a Mr. Glasgow, on behalf of the American Oil trust to build railways in Anatolia without any guarantee at all, but with the right to exploit mines lying within 20 kilometers on either side of the line, and I enclosed a document which has been drawn by a partisan of the scheme setting forth the advantages which may be expected to accrue to the Ottoman Empire from it. Mr. Glasgow has informed the Grand Vizier — and his statement has received the confirmation of the U.S. Chargé d'Affaires — that he has 20,000,000 £ ready to invest for the scheme provided it is accepted.*

chercher du travail en Russie ou en Amérique trouveront toujours un travail bien payé dans ces entreprises.

Le gouvernement ottoman projeta en effet, à partir de 1909, un vaste réseau ferroviaire dont la grande partie se situait au Nord et à l'Est du plateau anatolien. Les lignes de grande priorité étaient Soma-Bandırma, Ankara-Sivas, Samsun-Sivas, Sivas-Erzurum et Sarıklı-Diyarbakır. Le 29 juin 1910, un groupe franco-russe demanda la concession de la ligne Samsun-Sivas avec embranchement sur Tokat. La concession fut refusée et le 28 août 1910, Muhtar Bey, directeur des Chemins de fer auprès du ministre des Travaux Publics, Halacyan Efendi, déclara que le gouvernement construirait lui-même la ligne Samsun-Sivas.

Parallèlement et dès le début de 1909, l'amiral Chester déposa aussi au ministère des Travaux Publics une demande de concession portant sur la ligne Sivas-Diyarbakır-Bitlis-Van, avec deux embranchements, l'un atteignant la Méditerranée à Yumurtalık, l'autre la frontière persane à Süleymaniye en passant par Mossoul.

Quant au projet français, un protocole fut signé le 26 avril 1911 entre les ambassadeurs de France et de Russie et le réseau de la Mer Noire fut confié au groupe français de la Régie Générale. Le 29 juillet 1911, le premier document officiel fut signé entre la Régie Générale et la Porte concernant la construction et l'exploitation de ce réseau. Au mois de mars 1912, un avant-projet divisa le réseau en deux secteurs. Le secteur I comprenait les lignes de Samsun-Sivas et Divrik-Harput-Diyarbakır avec embranchement vers Zile et Yozgat. Le secteur II comprenait celles de Divrik-Erzincan-Erzurum et de Trabzon-Erzurum et éventuellement, en cas d'échec du projet Chester, la ligne Diyarbakır-Bitlis-Van.

Il n'est pas nécessaire d'insister davantage sur les péripéties de ce réseau nommé arménien par tous les documents officiels de l'époque, d'autant plus qu'elles ont été bien résumées par Jacques Thobie¹⁴. Par ailleurs, ces agissements besogneux resteront sans suite après la déclaration de la guerre de 1914 et, comme l'avait prédit Muhtar Bey, directeur des Chemins de fer, ce fut effectivement le gouvernement, non pas jeune-turc mais de la République turque, qui construisit, à partir de 1924, la presque totalité de ces lignes projetées.

Les problèmes diplomatiques soulevés par la politique ferroviaire de la période jeune turque et notamment ceux concernant le réseau de la Mer Noire constituent un autre aspect intéressant et complémentaire de

14. Jacques Thobie, *Intérêts et Impérialisme français dans l'Empire ottoman*, Paris, 1977.

l'histoire ferroviaire de l'époque. Nous nous contenterons d'apporter ici quelques précisions à propos d'un argument auquel la majorité des études sur les chemins de fer ottomans attribue un pouvoir explicatif non-contesté: Il s'agit de l'opposition russe à toute construction de chemins de fer dans l'Est et le Nord du plateau anatolien.

D'après Jacques Thobie, par un office du 31 mars 1900, le gouvernement ottoman s'était engagé à entreprendre, lorsqu'il le jugerait opportun, la construction des chemins de fer dans les environs de la Mer Noire et, dans le cas où il ne les construirait pas lui-même, il s'engageait également à accorder la concession des lignes aux capitalistes russes. Cette zone ainsi laissée à l'influence russe est considérable et comprend les *vilayet* de Trabzon et d'Erzurum et des portions des *vilayet* de Sivas, de Harput et de Bitlis. La limite sud de cette zone est une ligne allant d'Ereğli à Van, en passant par Ankara et Sivas.

Cet accord un peu mystérieux traverse toutes les discussions entre Ottomans, Français et Russes à propos de la construction du réseau de la Mer Noire à partir de 1910. Il est aussi avancé par différents auteurs contemporains comme la preuve concrète de l'opposition russe à toute construction ferroviaire dans l'Anatolie orientale. D'après J. Thobie, par exemple, cet accord imposé par l'impérialisme russe aux Ottomans, aurait été destiné à faire échec au projet de tracé du Centre de la ligne de Bagdad, dont tout embranchement vers la Mer Noire se serait trouvé de ce fait interdit. De même, Gündüz Ökçün, dans son travail que nous avons déjà utilisé, et se basant sur le livre bien connu de E. Earle¹⁵, évoque également l'opposition russe au tracé du Centre et explique ainsi le choix du tracé du Sud.

Il nous semble que cet argument est insuffisant pour fournir une compréhension complète de cet épisode de l'histoire ferroviaire ottomane ; car, s'il est incontestable que les intérêts russes étaient un des éléments essentiels de cette affaire, encore faut-il expliciter les raisons majeures de l'opposition russe ainsi que la relative facilité avec laquelle le pouvoir ottoman s'y plia.

Pour ajouter une petite pièce à ce dossier et pour conclure ce texte, nous reproduisons ci-dessous un entretien avec le ministre jeune-turc des Affaires Étrangères, Tevfik Paşa, qu'eut, au mois de janvier 1911, l'ambassadeur de France à Istanbul. Cette pièce est bien entendu conservée aux Archives du Quai d'Orsay (Turquie NS, volume 327, 1911, p. 13, 17 jan-

15. E. M. Earle, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway : a study in Imperialism*, New York, 1924.

vier) mais, à notre connaissance, semble avoir échappé à la vigilance archivistique des chercheurs qui ont écrit sur l'histoire ferroviaire de l'Empire ottoman. Cette pièce montre, à notre avis, merveilleusement bien la grande imbrication entre les déterminants intérieurs et extérieurs de l'histoire ferroviaire ottomane et nous incite à développer des approches plus complètes afin de pouvoir saisir la complexe totalité de ce processus.

I. G.

ANNEXE

ENTRETIEN AVEC TEVFIK PACHA SUR LE PRIVILÈGE DE LA RUSSIE DANS LES VILAYETS ORIENTAUX D'ASIE MINEURE

J'ai voulu lui faire préciser ces engagements et lui ai rappelé que après la concession de la ligne de Syrie à un groupe français, le Gouvernement russe avait obtenu du Sultan Abdul Hamid un droit de préférence pour les lignes à construire dans les vilayets de la Mer Noire et de la frontière russe. J'étais à cette époque à Constantinople et j'avais été témoin du succès obtenu sur ce point par mon collègue Monsieur de Nelidoff.

Je n'y étais pas, m'a répondu Tevfik Paşa, mais je puis vous assurer que l'Ambassadeur de Russie n'avait obtenu qu'une promesse du Sultan. Jamais entre la Porte et le Gouvernement russe ne s'était échangé aucun engagement et Abdul Hamid se souciait fort peu de tenir sa promesse. C'est plus tard, alors que vous n'étiez plus à Constantinople, que Monsieur Zinovieff avait succédé à M. de Nelidoff et que j'étais moi-même devenu ministre des Affaires Étrangères que l'affaire a été définitivement réglée. Sur la foi de je ne sais quel rapport, le Sultan s'est imaginé qu'après les événements d'Arménie, 40 000 Arméniens s'étaient réfugiés dans les provinces russes du Caucase, qu'ils étaient organisés et armés, tout prêts à franchir la frontière, peut-être avec l'appui des Russes et à lui causer en Asie Mineure les plus graves embarras. J'ai essayé de le rassurer car je savais qu'en réalité 5 ou 6 mille Arméniens au plus avaient abandonné notre territoire et qu'ils rentraient un à un en payant des bakchichs aux Kurdes de la frontière. Mais il avait une foi aveugle dans les rapports de police et il me prescrivit de réclamer du Gouvernement russe l'engagement de ne pas laisser rentrer en Turquie les 40 000 Arméniens dont on lui signalait la concentration et de les disperser en les dirigeant soit sur le nord de la Russie soit sur l'Asie Centrale.

J'abordai la question avec l'ambassadeur de Russie qui se montra disposé à solliciter de son gouvernement l'engagement qui tenait à cœur au Sultan mais qui saisit cette occasion pour rappeler les promesses faites à son prédécesseur pour les chemins de fer d'Asie Mineure. La négociation dura plusieurs mois, le Sultan hésitait beaucoup à réaliser son engagement mais hanté toujours par la crainte chimérique des Arméniens, m'ordonna de remettre à M. Zinovieff une note par laquelle le Gouvernement ottoman s'engageait à ne concéder aucune ligne ferroviaire dans les vilayets de la Mer Noire sans les offrir en préférence à la Russie. Ce privilège ne subsistait pas si le Gouvernement turc voulait lui-même construire

des chemins de fer dans cette région réservée (...). Tels sont nos engagements envers le Gouvernement de Saint-Petersbourg. Ils avaient alors pour lui le plus grand prix car le premier projet de chemin de fer de Bagdad faisait passer la ligne par Ankara, Sivas et Diyarbakir, c'est-à-dire par des régions plus rapprochées de la Mer Noire et de la frontière russe que la ligne actuellement en construction. Ils n'en subsistent pas moins et nous paralysent dans l'une des parties les plus riches de notre Empire.