

LES INGÉNIEURS ENTRE LA FRANCE ET L'EMPIRE OTTOMAN (XVIII^e-XX^e SIÈCLES) : UN REGARD MOSAÏQUE POUR UNE HISTOIRE CROISÉE¹

Darina Martykánová
darina.martykanova@uam.es

1.- Introduction.

L'histoire traditionnelle de la modernisation dans l'Empire ottoman débute au XVIII^e siècle, avec les premiers efforts de renouvellement militaire introduisant d'une manière systématique et explicitement reconnue plusieurs éléments d'origine européenne: nouvelles techniques de construction des navires et de fortification, renouvellement de l'artillerie et de la production des canons, changements en matière d'organisation et de discipline militaire, mise en place d'institutions d'enseignement². Les Français et la France y apparaissent comme acteurs décisifs et partenaires privilégiés des gouvernants ottomans. Bien que cette approche ait été déconstruite pendant les dernières décennies et remplacée par une vision plus éclectique, qui éclaire non seulement les ruptures, mais aussi les continuités, la France et les Français restent intégrés inexorablement dans l'histoire ottomane des techniques.

André Grelon, membre du jury de ma thèse consacrée à la mise en comparaison des modalités de la construction de la profession d'ingénieur en

1 Cet article fait partie du projet de l'auteur, TECHDEM: *Technocracy and Democracy: convergence, conflicts and negotiations. A comparative and global analysis of expert knowledge and political power (18th to 21st century)*, Career Integration Grant de l'Action Marie Curie de la Commission européenne. La recherche archivistique dont bénéficie ce travail a été soutenue par le programme *Research in Paris* de la Ville de Paris. Dans le cadre de ce programme, auquel j'avais postulé sur l'instigation d'André Grelon, j'ai travaillé pendant six mois (2012-2013) au Centre d'études turques, ottomanes, balkaniques et centrasiatiques (CeTOBaC) à l'EHESS. Je remercie le groupe de recherche Transfaire (au CeTOBaC), Feza Günergun, Aleksandra Kobiljski et Juan Pan-Montojo pour leurs commentaires et conseils.

2 Par exemple, l'ouvrage classique et toujours valable de BERKES, Niyazi (1978) *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Istanbul, Doğu - Batı Yayınları.

Espagne et dans l'Empire Ottoman³, m'a suggéré, il y'a quelques années, de faire une nouvelle étude systématique des rapports franco-ottomans centrée sur les échanges en matière d'activités techniques et d'art de l'ingénieur. Cet article est mon premier pas dans cette direction.

Lorsqu'on décide d'examiner ce genre d'interaction, on doit se rappeler qu'il ne s'agit pas d'un rapport bilatéral entre deux peuples bien définis, les Turcs et les Français. Sur ce point, le propos suivant d'Emmanuel Szurek me paraît pertinent: «Nullement homologues l'un à l'autre, ces deux groupes sociaux sont cependant des groupes nationaux en formation et il faut les historiciser. Si la catégorie de Français, tant sur le plan juridique que sur le plan discursif, peut être considérée comme (relativement) stabilisée à la fin du XIX^e siècle, celle de Turcs l'est infiniment moins»⁴. Même si on examine les rapports officiels entre les deux États, la France et l'Empire ottoman, il faut tenir compte des changements profonds de l'organisation du gouvernement, de sa légitimité, de l'extension et de l'organisation territoriale, etc. qui ont eu lieu pendant l'époque analysée ici. En outre, l'interaction a pris des formes très diverses qu'on ne peut pas réduire à une collaboration intergouvernementale. Elle est le fruit d'une multiplicité d'acteurs parmi lesquels on peut retenir: les Hongrois et les Polonais liés à la France qui offraient leur service au sultan ottoman, les officiers ottomans qui avaient fait un stage à Paris, les polytechniciens français, les ulémas d'Istanbul, les Levantins, les techniciens valaques, les juifs ottomans nationalisés français, les traducteurs grecs, les Arméniens de Beyrouth... Tous avaient tissé les liens complexes de la production et de la circulation technico-scientifique franco-ottomane.

Dans cet article, je me concentrerai sur ces différents acteurs, en privilégiant un regard mosaïque sur quelques-uns des espaces de rencontre et d'interaction, au risque d'en écarter d'autres tout aussi importants. Ainsi, des sujets tels que la collaboration militaire et l'interaction au sein des institutions et entreprises municipales pendant le XIX^e siècle n'y seront que brièvement mentionnés.

3 MARTYKÁNOVÁ, Darina (2010) *Los ingenieros en España y en el Imperio Otomano en el siglo XIX: Una historia comparada*. Thèse de doctorat, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

4 SZUREK, Emmanuel (2014) «Extraversion et dépendances: Les termes de l'échange culturel franco-turc de la Guerre de Crimée à la Guerre froide». In: IŞIKSEL, G.; SZUREK, E. (dir.) *Turcs et Français: Une histoire culturelle: 1860-1960*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 34.

2.- La France et l'Empire Ottoman: une longue collaboration entre les gouvernants.

Comme d'autres souverains d'Europe et d'Asie, les sultans ottomans emploient à leur service des individus d'origines les plus diverses pour mener à bien des tâches spécifiques, en particulier des missions à caractère technique et militaire. Le lien de loyauté formé entre le souverain et son serviteur est un rapport personnel qui ne dépend pas de la «nationalité» ou de la religion de ce dernier. Néanmoins, cela ne signifie pas que l'origine ou la religion soient sans importance. Plusieurs historiens ont démontré comment ces facteurs interviennent dans le recrutement et l'emploi des artisans et des experts techniques par les hommes d'État ottomans⁵. Par exemple, jusqu'à la deuxième moitié du XVIII^e siècle, la conversion à l'Islam est une condition nécessaire pour qu'un homme d'origine étrangère puisse accéder aux positions de commandement militaire. Pourtant, à la même époque, la pratique des transferts techniques par l'emploi d'artisans ou d'experts commence à évoluer. Jusque-là les autorités françaises recevaient des informations sur les activités des sujets français au service des dignitaires ottomans par le biais de leurs ambassadeurs et, parfois même, par les rapports secrets des individus au service du sultan. Il faut attendre les années 1770 pour qu'une collaboration officielle soit réellement établie⁶. Pour les gouvernants français, la motivation principale de cette collaboration est de contenir les progrès de l'expansion territoriale russe. De leur côté, les élites de l'entourage du sultan ont identifié les innovations techniques et scientifiques comme un facteur décisif de la croissante supériorité navale et militaire des puissances européennes, et en particulier celle de la Russie. Ses progrès rapides et récents apparaissent comme la menace la plus imminente et la plus choquante. Les élites ottomanes ont donc cherché à s'appropriier ces connaissances et savoir-faire européens pour améliorer la performance des forces armées de leur pays⁷. Il ne faut

5 MURPHEY, Rhoads (1992) «Osmanlıların Batı Teknolojisini Benimsemedeki Tutumları: Efrenci Teknisyenlerin Sivil ve Askeri Uygulamalardaki Rölü». In: İHSANOĞLU, E. (dir.) *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi, Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Yay., 7-20.

6 Service Historique de la Défense (SDH; Vincennes). Archives du génie, art. 14, Turquie, caisse 2. Voir aussi KAÇAR, Mustafa (1996) *Osmanlı Devleti'nde Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler ve Mühendishanelerin Kuruluşu*. Thèse de doctorat, İstanbul, İstanbul Üniversitesi.

7 Layiha de Hüseyin Pacha le Petit, BOA, MD. 8882, 120-122. (daté du 3 février 1797). Une transcription de ce manuscrit en KAÇAR (1996), 196-200.

pas surestimer l'importance d'une lointaine tradition d'alliance (notamment «l'alliance impie» entre François I^{er} et Soliman le Magnifique) pour expliquer la demande ottomane et en réponse, la décision de Louis XVI d'envoyer des groupes d'artisans et d'officiers à l'Empire ottoman. A partir de ce moment, on peut parler d'une certaine étatisation du transfert technico-militaire même si au début des années 1770, les autorités françaises préfèrent encore soutenir et surveiller le travail à Constantinople d'un individu comme le baron François de Tott (1733-1793) plutôt que d'envoyer un contingent d'experts et d'artisans, comme l'avaient sollicité les autorités ottomanes. Cependant, le changement est en cours. En 1773, le sergent d'artillerie Aubert est envoyé par la France pour promouvoir l'introduction de l'artillerie rapide et la formation des artilleurs impériaux. Cet officier français ne se contente d'ailleurs pas de servir le sultan comme instructeur d'un nouveau corps d'artillerie rapide. Il apporte l'appui de ses artilleurs à l'armée danubienne. Sous son commandement, ces derniers participent à un affrontement avec les forces russes au printemps 1774, il est vrai sans succès à cause, d'après Aubert, du manque de discipline des troupes ottomanes⁸.

La collaboration se révèle par la suite intermittente non seulement en fonction des intérêts géostratégiques changeants des deux pays⁹ mais aussi du manque de consensus parmi les gouvernants ottomans sur l'utilité des réformes. Les autorités françaises de l'époque interprètent souvent ces réserves comme un signe de l'attitude conservatrice, voire même réactionnaire, des Ottomans envers les innovations. Cette interprétation est par la suite souvent reprise par les historiens européens et turcs, en l'occurrence les kémalistes. Récemment, les chercheurs ont démontré qu'il existait, chez les Ottomans, y compris musulmans, tout un éventail d'attitudes envers ces réformes allant de l'enthousiasme à la résistance la plus violente. Les réactions les plus négatives peuvent en outre se nourrir de raisons économiques, corporatives et/ou de la peur de perdre le pouvoir¹⁰. Cependant, ce révisionnisme historiogra-

8 KARACA, Mehmet (dir.) (2012) *ITÜ ve Mühendislik Tarihimiz*, Istanbul, Mavi Ofset, 61-62.

9 Sur la collaboration pendant la Révolution française, voir FIRGES, Pascal (2014) «Gunners for the Sultan. French Revolutionary Efforts to Modernize the Ottoman Military». In: FIRGES, Pascal W.; GRAF, Tobias P.; ROTH, Christian; TULASOĞLU, Gülay (dir.) *Well-Connected Domains: Towards an Entangled Ottoman History*, Leiden, Brill, 171-187.

10 BEYDILLI, Kemal (1986) «İlk Mühendislerimizden Seyyid Mustafa ve Nizâm-ı Cedîd'e dair Risalesi». In: HATEMI H.; BEYDILLI, K. (dir.) *Seyyid Mustafa, İstanbul'da askerlik sanatı, yeteneklerin ve bilimlerin durumu üzerine risale*, Istanbul, TÜYAP, 17-47; KAÇAR (1996); İHSANOĞLU, Ekmelettin (1987) «19. Asrın Başlarında -Tanzimat Öncesi- Kültür ve Eğitim

pique a ses limites, et pour les explorer, il faut établir en quels termes exactement l'opposition à cette action gouvernementale a été exprimée et, dans la mesure où l'analyse discursive le confirme, être prêts à reconnaître que le facteur religieux a pu y jouer un rôle considérable, surtout à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles.

Quoi qu'il en soit, ces rapports produisent des résultats importants et durables, surtout en ce qui concerne la circulation des connaissances et des pratiques techniques et scientifiques en matière d'enseignement, d'artillerie, de fortification et de construction navale. L'institutionnalisation de l'éducation des cadres militaires et navals dans l'Empire ottoman est étroitement liée aux noms de trois officiers français: André-Joseph Lafitte-Clavé (1740-1794), Joseph Gabriel Monnier de Courtois (1745-1818) et Jacques Balthazard Le Brun (1759-1835)¹¹. Les Français, mais aussi les Polonais et les Hongrois qui ont fait une première expérience au service du sultan contribuent, à leur retour en France, à propager l'idée d'un empire faible et prêt à être conquis, nourrissant ainsi les fantasmes colonialistes des gouvernants et du public français. Patrice Bret a démontré que plusieurs membres de l'entreprise égyptienne de Bonaparte avaient d'abord séjourné à Constantinople¹². Ces hommes font partie d'un groupe qu'on peut appeler «des gérants de l'Orient» qui est en train de se constituer en France. Cependant, il serait réducteur d'interpréter leur position uniquement comme l'avant-garde du colonialisme. Ces hommes n'interagissent pas seulement avec les gouvernants ottomans en identifiant leurs faiblesses; ils collaborent aussi avec les collègues ottomans et établissent des rapports personnels avec leurs étudiants. Cela implique un engagement intellectuel et émotionnel avec les «Turcs» qui, même s'il n'empêche pas de perpétuer l'altérisation des Turcs comme groupe dans le discours occidental,

Hayatı ve Beşiktaş Cemiyet-i İlmiyesi Olarak Bilinen Ulema Grubunun Buradaki Yeri». In: Id. (dir.) *Osmanlı İlmî ve Meslekî Cemiyetleri*, Istanbul, Istanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi & IRCICA, 43-74; Id. «Cemiyet-i İlmiye-i Osmaniye'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri». In: *Idem.* (ed.) *Osmanlı İlmî ve Meslekî Cemiyetleri*, Istanbul, Istanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi & IRCICA, 1987, 197-220.

11 Sur Le Brun, voir ZORLU, Tuncay; ÖZBAY, Fatih (2014) «Foreign Shipwrights under Selim III: the case of Jacques Balthazard Le Brun». In: COUTO, D.; GÜNERGUN, F.; PEDANI, M. P. (dir.) *Seapower, Technology and Trade – Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Piri Reis University - Denizler Kitabevi.

12 BRET, Patrice (2000) «L'Expérience préalable de l'Empire Ottoman dans la Commission des Sciences et Arts de l'Expédition de Bonaparte en Égypte (1798-1801)». In: İHSANOĞLU, E.; DJEBBAR, A.; GÜNERGUN, F. (dir.) *Science, Technology and Industry in the Ottoman World*, Brepols, Turnhout, 101-114.

contribue à les percevoir d'une manière plus individualisée¹³.

Durant le XIX^e siècle, surtout à partir de la Guerre de Crimée¹⁴, cette collaboration inter-gouvernementale intermittente s'étend à de nouveaux domaines d'intervention étatique, y compris la construction des voies de communication. Dans le *Livre du Centenaire de l'École Polytechnique* publié en 1895, l'Inspecteur général des ponts et chaussées Paul Guillemain (1823-1907) affirme que la Turquie, la Suisse, le Pérou, le Chili, la Roumanie, la Serbie, l'Égypte, la Grèce, le Portugal, le beylicat de Tunis se sont adressés à la France sous le Second Empire pour demander l'envoi des ingénieurs français. Une centaine d'entre eux ont ainsi obtenu des congés pour servir à l'étranger. Mais, comme le soulignent André Brunot et Roger Coquand, il convient d'être plus précis: «Le concours fourni à l'étranger pouvait se manifester de diverses façons. L'ingénieur français pouvait être mis à la disposition d'un gouvernement étranger, tel autrefois Bazaine et ses collègues auprès du tzar ou plus tard Schoendoerffer auprès de la Sublime Porte; ou remplir une mission bien déterminée auprès des gouvernements impérial d'Autriche et royal de Hongrie, il pouvait aussi se trouver au service d'un concessionnaire ou d'une entreprise travaillant pour un état étranger»¹⁵.

Pendant les dernières décennies du XIX^e siècle, «un ingénieur français était placé comme conseiller du gouvernement [ottoman], et de plus des missions diverses étaient confiées sur la base d'un contrat de trois ans à des ingénieurs»¹⁶. Le poste de conseiller est alors réservé aux officiers de rang supérieur. Ainsi, M. Galland, conseiller technique auprès du ministère des Travaux publics à Constantinople à la fin des années 1880 et au début des années 1890, est Inspecteur général des ponts et chaussées de France. Cet ingénieur d'État semble avoir eu une grande marge de manœuvre pour négocier son rôle au service du sultan. En général, même si le conseiller doit convaincre les bureaucrates ottomans, il détient le pouvoir de définition et de mise en œuvre des politiques de grands travaux publics ottomans. Il semble

13 KAÇAR (1996); LAFITTE-CLAVÉ, André-Joseph (2004) *Journal d'un officier français à Constantinople en 1784-1788* / ed. Dimitris ANOYATIS-PELÉ, Thessalonique, University Studio Press; TODERINI, Gianbattista (1787) *Letteratura turchesca: Studi de' Turchi*, vol. 1, Venice.

14 Cette guerre a duré deux ans et demi, du 4 octobre 1853 au 30 mars 1856.

15 BRUNOT, André; COQUAND, Roger (1982) *Le corps des Ponts et Chaussées*, Paris, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 321-322. A propos de Pierre Dominique Bazaine (1786-1838), voir GOUZÉVITCH, Irina; GOUZÉVITCH, Dmitri (1995) *Petr Petrovic Bazan (Bazaine), 1786-1838*, Saint-Petersbourg, Nauka.

16 BRUNOT; COQUAND (1982), 321-322.

également chargé, en concertation avec eux, de définir les missions des ingénieurs venus sur contrat temporaire. Ainsi, l'ingénieur des ponts et chaussées au service du sultan, Paul Schoendoerffer, s'est rendu en Irak en compagnie d'un conducteur français nommé Duvant, pour y «diriger les études et travaux destinés à enlever et à faire disparaître les obstacles qui entravent le service des bateaux à créer sur le Tigre et l'Euphrate entre Bagdad et Mossoul, Bassorah et Bagdad, et de Bassorah jusqu'à Meskiné et pour diriger également les travaux du Hindieh dans le Sandjak de Hilleh (Vilayet de Bagdad) ainsi que les études et l'exécution de tous les travaux hydrauliques à entreprendre dans ces localités pour le compte, soit de l'autorité locale, soit pour celui de ministère des Travaux publics de Turquie»¹⁷.

Schoendoerffer est dans ce domaine un ingénieur expérimenté car il a déjà eu l'occasion d'intervenir dans l'établissement du réseau des canaux français. Son envoi dans l'Empire ottoman coïncide avec sa promotion au grade d'ingénieur en chef. Le travail de ces ingénieurs français envoyés à la Sublime Porte n'est pas facile, mais il leur offre l'opportunité d'acquérir une expérience professionnelle unique dans son genre et d'en tirer profit à leur retour en France. Ils doivent, en effet, faire face à la géographie et au climat souvent extrêmes et trouver des solutions techniques aux problèmes qui en dérivent. Souvent, il leur faut aussi gérer une main d'œuvre hétérogène, multinationale, multiethnique, multilingue et multireligieuse. Les ingénieurs construisent des récits héroïques de leur service à l'Empire. Citons, pour preuve, un passage du rapport de M. Schoendoerffer, reproduit par Brunot et Coquand: «Indépendamment des difficultés inhérentes à un travail à exécuter en plein désert, avec des ouvriers non seulement inexpérimentés, mais à peu près sauvages, comme le sont les Arabes du bas Euphrate, j'eus à lutter longtemps contre l'incapacité des autorités et même contre l'hostilité ouverte du Gouverneur général qui en mon absence avait envoyé à Constantinople un rapport appuyé sur les déclarations de personnes soi-disant compétentes, concluant à l'impossibilité absolue de trouver dans les délais voulus les matériaux dont j'avais besoin et à l'insuffisance évidente de mes prévisions de dépenses. Je fus heureusement toujours soutenu par le Ministère des travaux publics, grâce sans doute à l'intervention de l'inspecteur général Galland»¹⁸

17 Ibid., 503-512.

18 Galland était son supérieur et auteur du projet que Schoendoerffer devait mettre en place, «consistant à barrer complètement le Hindieh par un barrage en terre et en fascines à 10 km environ de son origine, à ouvrir à l'Euphrate un nouveau lit partant d'un point situé un peu

et surtout par le ministre des finances et de la liste civile, Daoud Pacha...»¹⁹.

Il faut souligner que ce genre de récit n'est pas très différent des mémoires des ingénieurs turcs écrits quelques décennies plus tard. Les ingénieurs français et ottomans partagent la même vision des provinces périphériques de l'Empire perçues comme des endroits inhospitaliers. Ils se plaignent des ouvriers qui sont souvent des villageois employés dans le cadre d'une sorte de corvée à l'ottomane²⁰ et critiquent leur manque d'expérience, de discipline et de bonne volonté. Les conflits plus ou moins ouverts entre les ingénieurs et les ouvriers sont fréquents et potentiellement dangereux. Quant à l'attitude des autorités locales, sa perception varie selon les cas, ce qui nous invite à supposer que chaque expérience dépend des individus impliqués et du projet concret²¹.

D'autres experts français résident dans la capitale et bénéficient de conditions plus confortables en travaillant dans les ministères. C'est le cas, par exemple, de l'ingénieur-électricien Émile Lacoine (1835-1899), directeur du Département technique (*fen kalemi*) du ministère des Postes et télégraphes ottoman et enseignant à la *Darüşşafaka* (lit. Maison de tendresse), une école pour orphelins connue pour le bon niveau de son enseignement technique et scientifique. Lacoine, dont Feza Günergün a récemment établi la trajectoire, est l'un des experts français entièrement intégrés dans les structures administratives ottomanes²². Pendant la période où il occupe ces postes, Lacoine encadre la formation de Salih Zeki (1864-1921), mathématicien ottoman de la fin de siècle. Ce jeune Turc orphelin de père a fait ses études secondaires à la *Darüşşafaka*, où Emile Lacoine, son professeur français, remarque son talent et lui procure un emploi au ministère d'où il l'envoie à Paris pour qu'il acquière

au-dessus du barrage, afin de rendre au Hindieh le tiers du débit total par un canal branché sur le nouveau lit de l'Euphrate. Ce canal devait être pourvu d'un pont barrage en maçonnerie de 12 m d'ouverture, destiné à empêcher l'élargissement du nouveau canal». Citation ibidem.

19 Ibid.

20 Ces ouvriers s'appelaient *amele-i mükellefe*. Voir par exemple, ATAYMAN, Mustafa Şevki (1984) *Bir İnşaat Mühendisinin Anıları*, Istanbul, İ.T.Ü İnşaat Fakültesi (2nd ed. İ.H. Aksoy); ERGÜVENÇ, Mebus (2006) *İnşaatlarda Yetmiş Yıl: Hatırladıklarım*, Ankara, İNTES.

21 ATAYMAN (1984).

22 «Emile Henri Lacoine (1835-1899) hakkında biyografik notlar» dans GÜNERGÜN, Feza (2005) «Salih Zeki ve Astronomi: Rasathane-i Amire Müdürlüğü'nden 1914 Tam Güneş Tutulmasına», *Osmanlı Bilimi Araştırmaları / Studies in Ottoman Science*, vol. VII, n° 1, (Special Issue: Salih Zeki), 97-120 (117-118).

une formation technique spécialisée (1883-1887)²³. A son retour, Salih Zeki exerce comme ingénieur au même ministère et occupe des postes différents, y compris ceux d'enseignant de mathématiques et de physique à l'*Hendese-i Mülkiye Mektebi* (l'École des ingénieurs de travaux publics) et à la *Darüüşşafaka*. Il publie également des livres de sciences pour l'enseignement secondaire et supérieur²⁴. Lacoine, de son côté, écrit plusieurs ouvrages sur la télégraphie et sur la concordance des dates des calendriers différents, publiés en français et en ottoman dans l'Empire et en France²⁵.

Certains événements contribuent à élargir les perspectives de carrière de ces Français dans le cadre des institutions ottomanes. C'est par exemple le cas lors de la création, en 1881, de l'Administration de la dette publique ottomane mise en place après la faillite de 1875 pour rembourser les crédetes européens. La France a une position dominante dans cette administration qui contrôle une partie décisive de l'économie ottomane. D'autant plus que la Banque impériale ottomane, l'institution financière privilégiée qui, à partir de 1863, exerce les fonctions d'une banque «nationale», est sous contrôle des représentants des intérêts britanniques et français, ces derniers relevant de la Banque de Paris et des Pays-Bas²⁶.

Des histoires individuelles illustrent bien cette position privilégiée de la France et ce qu'elle implique pour les hommes qui, grâce à leurs origines, leur formation et leur personnalité, peuvent s'imposer comme représentants des intérêts français auprès de l'Empire. A titre d'exemple, citons le cas d'un certain Améd. Trullet, né le 2 octobre 1844 à Smyrne. Cet homme, dont le nom indique les origines levantines ou françaises, est envoyé tout jeune pour étudier à Paris, à l'école Sainte Geneviève. En 1863, il réussit l'examen d'entrée à l'École centrale des arts et manufactures et y poursuit ses études tandis que sa famille continue à résider à Constantinople. Trullet se spécialise en mécanique. Sa trajectoire académique est irrégulière. Même si son travail est considéré comme assidu, ses résultats sont jugés «bien faibles», ce qui justifie un

23 Ibid., 98.

24 SARAÇ, Celâl (2001) *Salih Zeki Bey. Hayatı ve Eserleri*, Istanbul, Kızılelma, 15-18. AKBAŞ (KOCAMAN), Meltem (2005) «Salih Zeki ve 'Zaman' başlıklı konferansı», *Osmanlı Bilimi Araştırmaları / Studies in Ottoman Science*, vol. VII, n° 1, (Special Issue: Salih Zeki), 79-96.

25 GÜNERGUN (2005).

26 AUTHEMAN, André (1996) *La Banque Impériale Ottomane*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France; THOBIE, Jacques (1977) *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman (1895-1914)*, Paris, Sorbonne.

signalement à sa famille au cours de la deuxième année. Il complète ses études en 1866, en obtenant le «troisième certificat». Sa conduite, quant à elle, est jugée «bonne», sauf au cours d'un épisode en première année, lorsque Trullet est «licencié pour chant de la Marseillaise dans la salle». À la fin du XIX^e siècle, cet ancien étudiant médiocre accède pourtant au poste d'Inspecteur des ponts et chaussées du gouvernement ottoman avant de devenir le sous-chef du Service technique de l'Administration de la dette publique ottomane. Il réside à Péra, le quartier «européen» de Constantinople, et maintient des liens avec son *alma mater* en s'inscrivant comme membre fondateur de l'Association amicale de l'École centrale des arts et manufactures²⁷.

Ce n'est pas toujours facile de déterminer les origines, la nationalité et les identités des hommes auxquels le passage par les écoles et entreprises françaises ouvre les portes de l'administration ottomane et des institutions provinciales ou municipales de l'Empire. Parfois, avoir étudié dans une école technique française facilite l'accès de l'administration ottomane aux minorités non-musulmanes. Dans l'échantillon de l'École centrale des arts et manufactures du moins, les diplômés égyptiens non-musulmans ayant intégré, au retour, le service public dans leur pays d'origine, sont plus nombreux que leurs semblables issus des régions directement contrôlées par Constantinople²⁸.

Pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, les Français ne sont pas les seuls étrangers à travailler dans les institutions de l'administration centrale et locale ottomane. Comme on l'a déjà mentionné, les autorités ottomanes recrutent des experts étrangers non seulement par le biais des collaborations inter-gouvernementales, mais aussi au niveau individuel. Ces recrues comptent dans leurs rangs un grand nombre d'Italiens, Polonais, Hongrois et Autrichiens²⁹. On peut même postuler que vers la fin du XIX^e siècle, l'Allemagne a remplacé la France comme partenaire préféré du gouvernement ottoman, du moins en matière d'envoi des experts dans le cadre d'une collaboration officielle. En même temps, le français reste la langue principale de communication orale et écrite entre ces experts étrangers et les bureaucrates ottomans, jusqu'à la fin de l'Empire. Même les experts allemands communiquent en français avec

27 Le registre de l'École qui fait état des admissions de l'année 1863 et l'*Annuaire des anciens élèves* (où l'on trouve l'information sur les diplômés et sur l'état de leur service ultérieur), de 1897.

28 Les annuaires des anciens élèves des années 1897 et 1920.

29 MARTYKÁNOVÁ, Darina (2010) *Reconstructing Ottoman Engineers: Archaeology of a Profession (1789-1914)*, Pisa, Edizioni Plus.

leurs collègues et supérieurs ottomans et avec d'autres étrangers travaillant dans l'Empire. Pendant la Première Guerre mondiale, quand l'influence allemande à Constantinople est devenue plus forte et plus directe, la revue technique *Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei* (1916-1917) paraît en trois langues: l'allemand, le français et l'ottoman³⁰.

3.- Les ingénieurs français au service des institutions ottomanes et des entreprises françaises dans l'Empire.

La collaboration inter-gouvernementale franco-ottomane est complétée par des initiatives individuelles qui concernent aussi bien les ingénieurs d'État que les ingénieurs civils. Durant une grande partie du XIX^e siècle, les autorités ottomanes continuent à recruter des ingénieurs de toutes les nationalités. Tel est le cas de l'ingénieur civil français André Berthier, «engagé en qualité d'ingénieur attaché à la personne de Sa Majesté Impériale le Sultan [Abdülhamid II] pour une période d'une année et demie à partir du 1/13 Décembre 1892»³¹. La Sublime Porte a la possibilité de renouveler ce contrat et l'ingénieur Berthier a le droit de recevoir une gratification si le sultan décide de le résilier. Ce contrat bilingue témoigne de la pluralité nationale et ethnique qui caractérise le service du sultan pendant cette période, mais aussi de la place privilégiée de la langue française comme *lingua franca* des techniciens et des bureaucrates qui travaillent dans l'Empire ottoman. Le cas de Berthier confirme aussi la volonté des autorités ottomanes d'attirer les experts d'origines diverses pour travailler dans l'industrie militaire, en dehors de la collaboration officielle de plus en plus étroite avec l'Allemagne. Ce Français est recruté pour «exécuter [...] tous travaux dans les arsenaux de l'Etat, manufactures d'armes, cartoucheries etc., à faire toutes études ou expériences relatives à l'armement de l'Empire...»³². La position de ces hommes dans l'administration ottomane est privilégiée, les frais de déplacement auxquels

30 STARCKE, *Rapport sur l'Ecole de la Marine Impériale de Halki (avec trois annexes)*, Constantinople, 9 février 1885, BOA, Y.PRK-ASK, 25/34. ÜNALIN, Çetin (2009) «Mimar ve mühendisler tarafından II.Meşrutiyet döneminde İstanbul'da yayımlanmış iki dergi: *Génie civil ottoman* (1910) et *Zeitschrift für Technik und Industrie in der Türkei* (1916)», *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 10, II, 59-96.

31 Le contrat en français et ottoman de l'ingénieur civil français André Berthier, décembre 1892 (Y.PRK.HH, dossier 26, feuille 7, T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi).

32 Ibidem.

ils ont droit étant comparables à ceux des hauts fonctionnaires d'État³³.

Parfois, il ne faut même pas se déplacer dans l'Empire ottoman pour pouvoir travailler pour ses autorités. Brunot et Coquand reproduisent le témoignage de l'ingénieur des ponts et chaussées Bontoux (né en 1820) qui, après quelques années au service de l'État français, «quittait l'administration en 1850, et se trouvait alors placé dans la réserve sans traitement». Bontoux travaille pour des compagnies françaises intéressées à investir dans les chemins de fer étrangers en tant que spécialiste des Balkans. Il raconte: «En 1868, j'ai été activement mêlé à la question des chemins de fer turcs. Lorsque Daoud Pacha, alors ministre des Travaux Publics de la Sublime Porte, fit son tour d'Europe, cherchant les moyens d'établir en Turquie un grand réseau de chemins de fer, M. le Comte de Beust me mit en rapport avec lui, et je lui apportai le programme qui, peu de temps après, servait de base à la concession du baron Hirsch. J'ai beaucoup travaillé cette question des chemins de fer d'Orient. J'ai été deux ans représentant de la société d'exploitation auprès de la société de construction....». «A cette même époque, j'ai eu à m'occuper d'une affaire de chemins de fer dans la Russie méridionale»³⁴.

On trouve aussi les ingénieurs français employés aux travaux techniques dans l'Empire ottoman financés par les banques et compagnies françaises ou franco-ottomanes. Ils profitent, à l'évidence, de l'engagement actif des entreprises et des financiers français dans les dynamiques du capitalisme global, accélérées durant le dernier tiers du XIX^e siècle. Comme on verra dans la section suivante, les ingénieurs français profitent aussi de l'attrait exercé par les institutions d'enseignement technique françaises sur les Ottomans de toutes origines. Les écoles françaises jouent ici le rôle d'espace de contact entre les Français et les Ottomans, en facilitant la création des liens d'amitié, souvent transformés en liens professionnels et économiques.

33 Il s'agit d'une pratique de longue durée; voir, par exemple, le cas de Le Brun et des autres dans ZORLU, Tuncay; ÖZBAY, Fatih (2014) «Foreign Shipwrights under Selim III: the case of Jacques Balthazard Le Brun». In: COUTO, D.; GÜERGÜN, F.; PEDANI, M. P. (dir.) *Seapower, Technology and Trade – Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Piri Reis University - Denizler Kitabevi.

34 BRUNOT; COQUAND (1982), 348.

4.- La «mondialisation» des ingénieurs formés dans les écoles françaises.

Durant le XIX^e siècle, la formation scolaire dans une institution spécialisée est devenue l'une des caractéristiques essentielles de l'ingénieur même si l'on peut encore être reconnu comme ingénieur, que ce soit par les employeurs, y compris l'État, ou par les associations professionnelles, sans être passé par une école technique. Cependant le diplôme d'une institution spécialisée devient de plus en plus nécessaire. Jusqu'au dernier tiers du siècle, le gouvernement ottoman s'abstient d'investir dans la création d'institutions civiles pour former les ingénieurs impériaux bien qu'il existe une école pour les ingénieurs de l'armée de terre (*Mühendishane-i Berrî-i Humâyûn*) et des filières de formation technique à l'Académie navale³⁵. La stratégie choisie consiste à employer des ingénieurs étrangers (diplômés ou pas) des chrétiens et juifs ottomans diplômés à l'étranger, et, parfois, d'envoyer des boursiers à l'étranger pour étudier dans les écoles techniques de niveaux moyen et supérieur.

Du point de vue chronologique, deux vagues de départs scolaires à l'étranger organisés par l'État, se distinguent clairement: l'une dans les années 1840-1860, l'autre au début du XX^e siècle. Les autorités ottomanes placent la formation technique et militaire parmi leurs priorités, au même titre que la formation médicale³⁶. Dans le deuxième tiers du XIX^e siècle, la France figure parmi leurs destinations scolaires préférées. Pour faciliter l'intégration des élèves ottomans dans les écoles françaises, l'État ottoman ouvre à Paris une école préparatoire, *Mekteb-i Osmânî* ou École ottomane. L'institution ne fonctionne que quelques années mais la supervision des élèves envoyés à l'étranger continue au-delà de sa fermeture, par le biais du Directoire des étudiants ottomans (*Talebe-i Osmaniye Müdürlüğü*). Parmi les élèves, on trouve des jeunes, musulmans et non-musulmans. Les autorités ottomanes emploient d'ailleurs un prêtre arménien et un hodja musulman pour assurer l'encadrement religieux des élèves. Notons que les origines ethno-religieuses sont liées aux spécialités de formation choisies par les étudiants et à leurs carrières. Si les jeunes officiers sont pour la plupart musulmans, les Arméniens sont «surreprésentés» parmi les artisans intégrés dans les filières

35 MARTYKÁNOVÁ (2010).

36 GÜNERGUN, Feza (2003) «Derviş Mehmed Emin pacha (1817-1879), serviteur de la science et de l'État Ottoman» In: ANASTASSIADOU-DUMONT, Méropi (dir) *Médecins et ingénieurs ottomans à l'âge des nationalismes*, Paris - Istanbul, Maisonneuve et Larose/Institut français d'études anatoliennes, 171-173.

industrielles (imprimeur, machiniste, charpentier, etc.)³⁷.

Certes, la France n'est pas l'unique destination des boursiers ottomans. Un certain nombre d'entre eux vont se former en Belgique, au Royaume-Uni, en Autriche, en Allemagne et en Suisse. Malgré cela, on peut parler d'une sorte d'«école française» dans les différentes branches de savoir-faire de l'Empire ottoman. Ainsi, Mehmet Hacısalihoğlu montre une influence décisive de la France sur la cartographie ottomane moderne vu que «tous les officiers ottomans à la Commission des Cartes avaient étudié la géodésie en France»³⁸. Dans la plupart des institutions d'État, les influences étrangères sont plurielles et plutôt éclectiques, mais s'il y a une empreinte dominante dans un contexte spécifique, c'est presque toujours la française, sauf dans quelques cas exceptionnels. Parmi eux on peut noter celui de la Marine ottomane, en raison des liens privilégiés de l'Académie navale avec la Grande Bretagne, maintenus pendant des décennies. En attestent les nombreux termes empruntés à l'anglais en matière de navigation et de construction navale³⁹.

Mais l'État ottoman n'est ni le seul ni le premier à envoyer des jeunes pour étudier en Europe. Les familles ottomanes voient dans cette pratique une stratégie d'ascension sociale pour leur descendance. Les chrétiens, surtout les levantins et les orthodoxes, sont les premiers à l'adopter, suivis des familles musulmanes dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. On peut même suppo-

37 GENÇOĞLU, M. (2008) *Osmanlı Devleti'nce Batı'ya Eğitim Amacıyla Gönderilenler (1830-1908) – Bir Grup Biyografisi Araştırması*. Thèse de doctorat, Ankara, Hacettepe Üniversitesi; ŞİŞMAN, Adnan (2004) *Tanzimat döneminde Fransa'ya gönderilen Osmanlı Öğrencileri (1839-1876)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları; Id. (2002) «Yurt Dışında Tahsil Yapan Burslu Ermeni Asıllı Öğrencileri», *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, IV, 2, 1-30; GÜNERGUN, Feza (2009) «Trained in Europe to serve the State: Preliminary remarks on Ottoman engineers of the 19th century». In: XXIII International Congress of the History of Science and Technology, 28 juillet – 2 août 2009, Budapest (Je remercie Feza Günergun pour m'avoir donné la version écrite de sa communication).

38 HACISALIHIOĞLU, Mehmet (2011) «Borders, Maps, and Censuses: The Politicization of Geography and Statistics in the Multi-ethnic Ottoman Empire». In: LEONHART, Jörn; HIRSCHHAUSEN, Ulrike von (eds) *Comparing Empires: Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century*, Vandenhoeck & Ruprecht, 192. Néanmoins, il faut souligner que si on parle de la configuration de la cartographie ottomane en général, le tableau est, de nouveau, plus éclectique; sur les cartographes allemands dans l'Empire ottoman et sur leur interaction avec les cartographes ottomans, voir DEBARRE, Ségolène (à paraître) *Visions d'Empires: Heinrich Kiepert et l'Anatolie: une entreprise cartographique transimpériale (1835-1895)*, Leuven, Peeters.

39 KARLIKLI, Yücel (2014) «Turkish nautical terms of English origin». In: COUTO, D.; GÜERGÜN, F.; PEDANI, M. P. (dir.) *Seapower, Technology and Trade – Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Piri Reis University - Denizler Kitabevi., 530-533.

ser que pour les familles chrétiennes et juives de l'Empire ottoman, cette stratégie sert à anticiper les risques liés aux persécutions dans le contexte lourd de conflits ethno-religieux en croissance. Étudier à l'étranger et y tisser des réseaux professionnels et d'amitié offre une chance potentielle pour toute la famille de s'établir à l'étranger sans perdre son statut social.

En général, malgré les dynamiques changeantes, la France et les pays francophones, dont la Suisse et la Belgique, représentent une destination de prédilection pour les autorités et pour les sujets ottomans⁴⁰. C'est sans doute parce que la langue française, grâce à son prestige et sa diffusion au sein des élites de l'Empire ottoman, demeure un facteur important pendant la deuxième moitié du XIX^e et le début du XX^e siècle car elle est censée faciliter l'accès des jeunes Ottomans aux écoles étrangères. Un autre facteur de longue durée est le prestige mondial de certaines institutions d'enseignement des pays francophones. Dans le cas spécifique de l'ingénierie, il s'agit des établissements parisiens tels que l'École polytechnique et les écoles d'application, l'École centrale des arts et manufactures et l'École des arts et métiers. Plus tard, la Belgique devient une destination attractive grâce à sa francophonie et au rôle pionnier de certains établissements belges qui offrent des formations techniques spécialisées d'excellence, notamment celle d'ingénieur électricien dispensé par l'Institut Montefiore de Liège. De la même façon, la Suisse atteint une grande popularité au carrefour des XIX^e et XX^e siècles. Les écoles techniques suisses bénéficient alors de la renommée de l'enseignement technique allemand devenu le point de repère dans les débats internationaux sur la formation des ingénieurs et des techniciens. Son caractère pratique, lié à l'industrie, et en même temps innovant, est opposé au modèle polytechnicien français, dénoncé à cette époque comme trop théorique, trop mathématisé⁴¹. En même temps, l'usage de la langue française en Suisse permet de se

40 Il y'a eu des particularités régionales, tels les liens du Liban avec les États-Unis, suite à la création, dans cette partie de l'Empire, des écoles protestantes.

41 L'attrait des institutions francophones: MARTYKÁNOVÁ (2010), 195; KIESER H.-L. (2003) «Turkey's élite diaspora in Switzerland (1860's-1920's)». In: ANASTASSIADOU-DUMONT, Méropi (dir.), *Médecins et ingénieurs ottomans à l'âge des nationalismes*, Paris - Istanbul, Maisonneuve et Larose/Institut français d'études anatoliennes, 349-382. Sur le débat autour du poids des mathématiques ROCA-ROSELL, Antoni (1996) «L'enginyeria de laboratori, un rept de nou-cents», *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, I, 197-240. HENSEL, Susann (1989) «Die Auseinandersetzungen um die mathematische Ausbildung der Ingenieure an den Technischen Hochschulen in Deutschland Ende des 19. Jahrhunderts». In: HENSEL, S.; IHMIG, K.-N.; OTTE, M. (dir.) *Mathematik und Technik im 19. Jahrhundert in Deutschland*, Göttingen, Vanderhoeck und Ruprecht, 1-111.

familiariser avec le «modèle allemand» sans avoir à s'imposer un séjour en Allemagne.

Par ailleurs, l'École polytechnique française et ses écoles d'application ne sont pas très accessibles pour les Ottomans d'autant plus que leur ouverture aux étudiants étrangers dépend clairement de facteurs politiques. Selon nous, les autorités françaises responsables de ces écoles destinées à alimenter les corps d'État préfèrent les étudiants appartenant aux peuples considérés comme amis traditionnels (par exemple, selon les périodes, les Russes et les Polonais), ou venant de pays ayant acquis leur indépendance et sur lesquels la France aspire à exercer sa tutelle (par exemple, la Roumanie, la Grèce, le Mexique, etc)⁴². Dans les écoles françaises qui ne dépendent pas du ministère de la Défense, la situation est différente. Ainsi, on trouve un nombre important d'étudiants d'origine ottomane à l'École centrale des arts et manufactures.

Les institutions connues et prestigieuses contribuent à promouvoir la notion d'un modèle français d'enseignement dont le prestige se répand sur toutes les écoles techniques françaises, même si, en réalité, la formation technique en France est très hétérogène⁴³. De ce fait, et malgré la pluralité de formations et de statuts d'experts techniques, l'image de l'ingénieur comme une figure d'élite telle qu'elle s'est construite autour de l'École polytechnique mais cultivée aussi en Espagne, au Portugal et en Russie, s'identifie à l'échelle internationale avec le système français. Cette image élitiste de l'ingénieur rend la France très attractive pour les originaires des pays dont les élites ont intériorisé le discours de la civilisation moderne et du rattrapage. La vision qui lie le progrès matériel à la formation supérieure et scientifique, confère le *leadership* aux élites qui ont accès à cette formation théorique sans mettre en danger leur statut par association avec les savoirs pratiques. C'est particulièrement attirant pour les familles assez riches pour pouvoir envoyer leurs fils à l'étranger. Un pays comme la Grande Bretagne où l'ingénieur a un statut social moins élevé, lié à l'atelier et aux savoirs pratiques, est un point de repère et d'admiration au niveau rhétorique, mais sa capacité à attirer les étrangers est limitée en comparaison avec celle de la France jusqu'à la fin du

42 Archives de l'École polytechnique, «Élèves étrangers»; pour le contrôle des rapports entre les élèves, voir aussi le «Règlement concernant les Étrangers autorisés par le Ministre de la Guerre à suivre comme auditeurs externes, les cours de l'École Polytechnique», 18 décembre 1851, dossier 1851, VI 2b.

43 GRELON, André (2006) « French Engineers: Between Unity and Heterogeneity », *History of Technology*, 27, 107-124.

XIX^e siècle. En ce qui concerne l'Angleterre, il s'agit le plus souvent de stages organisés par l'État pour la formation industrielle des artisans, de courts séjours d'experts ou de voyages encadrés ayant pour vocation la formation d'officiers de marine⁴⁴.

5.- Une étude de cas: les élèves de l'École centrale des arts et manufactures⁴⁵.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, cette institution publique attire de nombreux élèves d'origine ottomane, en majorité non musulmans. À l'unique exception de Hasan Rıza, né à Cavala et diplômé en 1863, les musulmans se trouvent essentiellement parmi les Égyptiens⁴⁶. L'information sur ces hommes est encore assez limitée, mais on peut identifier certains traits qui autorisent quelques hypothèses et généralisations⁴⁷.

Pour commencer, examinons le cas d'un élève de nationalité ottomane dont la carrière postérieure a été assez brillante. Il s'agit d'Isaac Fernandez, né le 27 janvier 1843 à Salonique. Son père est consul de Toscane dans cette ville où la famille réside à l'époque où Isaac étudie à l'École centrale. C'est presque sûr qu'il s'agissait des juifs séfarades; en plus, probablement ces Fernández appartenaient à une famille juive éminente du même nom, résidente à l'Empire ottoman, mais protégée par l'une des puissances européennes (dans ces cas, les individus tellement protégés étaient comme *franco*). Il avait préparé l'examen d'entrée à l'Institut Cousin à Paris et après son admission, commencé ses études en 1862, dans la spécialité de mécanicien. Ses notes sont médiocres, parfois assez mauvaises, mais il est bien classé au concours de sortie, en passant du 116^e rang au 25^e. Il obtient son diplôme en 1865.

44 GENÇOĞLU M. (2008) *Osmanlı Devleti'nce Batı'ya Eğitim Amacıyla Gönderilenler (1830-1908) – Bir Grup Biyografisi Araştırması*. Thèse de doctorat, Ankara, Hacettepe Üniversitesi; GÜNERGUN (2005).

45 Je prépare un article sur ce sujet pour le journal *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*.

46 Parmi les musulmans non-égyptiens, on trouve aussi un élève originaire de la Perse. Il y'a également un homme né à Jérusalem encore ottoman, mais il commence ses études quand ce territoire ne fait plus patrie de l'Empire ottoman. *Annuaire des anciens élèves de l'École centrale des arts et manufactures*, années 1897 et 1930.

47 Les sources principales pour les paragraphes qui suivent sont les registres de l'École centrale des arts et manufactures (qui font état des admissions) et les *Annuaire des anciens élèves* (où l'on trouve les diplômés et l'information sur leur vie et carrière).

Fernandez, qui pendant ces études avait «frappé à coups redoublés de sa planche contre la cloison de la salle voisine, ce qui occasionnait beaucoup de bruit dans les deux salles» et dont le «travail [ne fut] pas assez sérieux, conduite un peu bruyante», obtient en fin de carrière la Légion d'Honneur...

En 1897, il est encore ingénieur civil à Constantinople. En 1903, il habite toujours la capitale et exerce la fonction d'administrateur des sociétés minières de Kassandra (Macédoine), de Balia-Karaïdin et de Karasu, villages situés au nord-ouest de l'Asie Mineure. En 1913-1920, il est nommé président du conseil d'administration de la Société des mines de Balia-Karaïdin et administrateur délégué de la Société des mines de Kassandra. Il y représente, très probablement, les intérêts des compagnies minières françaises qui opèrent dans l'Empire. Enfin, il montre qu'il n'a pas oublié son ancienne école, en devenant membre fondateur de l'Association amicale de Centrale.

Un autre membre fondateur de l'Association, l'Arménien ottoman Grégoire Humruz(ian) Effendi, né à Büyükdere dans une famille de rentiers, diplômé en 1878, devient Commissaire impérial des chemins de fer orientaux et réside à Salonique. L'Arménien ottoman Gabriel Servicen (père de Louise Servicen, la fameuse traductrice française), né à Constantinople dans une famille de l'élite arménienne, dont le père, Sevrope Vicenian (1815-1897), avait étudié la médecine à Paris et à Pise, obtient son diplôme de Centrale en 1880. Il exerce comme ingénieur du service technique de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, avant de faire une belle carrière à Constantinople, au sein de l'administration ottomane. Il y passe successivement du rang d'ingénieur à celui d'ingénieur en chef et enfin d'inspecteur général de la Direction technique du ministère du Commerce et des travaux publics. Le fait qu'il ait épousé une fille de la famille Dadian, une souche d'aristocratie arménienne dans l'Empire ottoman étroitement liée aux échelons les plus hauts de l'État, a sûrement bénéficié à sa carrière⁴⁸.

Le Grec ottoman Alexandre Antoniades, né à Adrianople (Edirne) et diplômé en 1893, dirige les mines de chrome de Dagh-Ardi (Dağardı, région Fethiye, Asie Mineure) et la charbonnière de Colzou (Kolzu, région Zonguldak, Asie Mineure) avant de devenir représentant de MM. Hersent, Schneider et Cie à Péra, Galata-Constantinople. D'autres, comme Gabriel Tedeschi (probablement juif ou levantin), né à Varna, encore dans l'Empire, et

48 Sur les Dadian, voir TUĞLACI, Pars (1993) *The Role of the Dadian Family in Ottoman Social, Economic and Political Life: Dadyan ailesi'nin Osmanlı toplum, ekonomi ve siyaset hayatındaki rolü*, Istanbul, Pars Yay. ve Ticaret.

diplômé en 1872, se trouve en 1897 à Constantinople en tant que directeur de la Briqueterie mécanique et architecturale de MM. Camondo et Cie. Cet établissement est la propriété des Camondo, une riche famille de juifs séfarades, connus comme les Rothschild de l'Est. Résidente à l'Empire ottoman pendant des siècles, la famille fut obligée s'exiler brièvement à Trieste en 1782, ce que les a servi pour devenir sujets autrichiens. Ils sont revenus à Constantinople, toujours profitant de la protection autrichienne, et ils ont amassé une fortune comme banquiers des dignitaires ottomans et en s'établissant comme médiateurs entre les autorités ottomanes et le monde financier européen. Ils se sont intégrés dans la communauté israélite italienne à l'Empire ottoman (dont les noms sont très nombreux parmi les élèves de l'École centrale: les Veneziani, les Tedeschi, les Allatini...) et ils ont, très probablement, financé la lutte pour l'unification italienne. Les membres principaux du clan Camondo résident à Paris depuis 1869 tout en maintenant des liens économiques et sociaux étroits avec l'Empire ottoman⁴⁹.

Une telle trajectoire comprenant des études en France suivies par le retour dans l'Empire pour développer une belle carrière dans l'administration publique ou dans des compagnies privées est, peut-être, la plus évidente, mais pas la plus commune pour les Ottomans diplômés de l'École centrale. Nombre d'entre eux sont également restés en Europe ou partis vivre et travailler sur d'autres continents. Les élèves nés en Egypte et en Roumanie (Valaquie et Moldavie) sont plus nombreux à s'établir ensuite dans leurs pays d'origine, et pour les Roumains, le retour est pratiquement la norme. Il est sans doute prématuré de formuler des hypothèses solides sur ces dynamiques, mais il semble possible de réfléchir sur l'évolution de la position des non-musulmans de l'Empire ainsi que sur leur capacité à mobiliser les réseaux transnationaux.

Parmi ceux qui se sont établis à l'étranger, on trouve des trajectoires caractérisées par différents degrés de mobilité. Parfois, l'émigration de la famille se produit avant même le début des études. C'est le cas de David Veneziani et de Léon Levy, tous les deux nés à Constantinople au sein de familles juives séfarades. Ces jeunes gens commencent leurs études à l'École centrale alors que leurs pères résident déjà à Paris, l'un étant rentier, l'autre courtier à la Bourse. D'autres jeunes s'établissent à l'étranger après leurs études. Quand Émile Allatini, né à Salonique, dans une famille juive, entre à l'Institut Cousin

49 Sur Tedeschi, voir registre de 1869 et annuaire de 1897; sur les Camondo, voir ŞENI, Nora; LE TARNEC, Sophie (1997) *Les Camondo ou l'éclipse d'une fortune*, Actes Sud-Hebraica.

pour poursuivre à l'École centrale, son père réside à Salonique. Diplômé en 1866, Emile se trouve à Londres où il travaille dans une compagnie familiale, les Allatini Brothers. D'autres réussissent à s'établir en France et à obtenir des postes qui correspondent à leur formation. C'est ainsi que l'Arménien ottoman Nichan Mélik, né à Constantinople et diplômé en 1880, parvient en 1897 à être nommé chef de section à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle)⁵⁰.

Les trajectoires de ces hommes ont été modelées par les réseaux familiaux et ethno-religieux mais aussi sans doute par des capacités personnelles d'adaptation culturelle. Ainsi les juifs nés dans l'Empire ottoman semblent avoir activé la filière hispanique. David Veneziani qui obtient un certificat de fin d'études en 1883, devient inspecteur de la voie et des travaux à la Compagnie des chemins de fer andalous et réside à Malaga, en Espagne, à la fin du XIX^e siècle. Léon Lévy, un bon étudiant parlant espagnol et diplômé en 1888, est, en 1920, entrepreneur de travaux au port de Talcahuano à Chili. Maurice de Toledo, né à Adrianople et diplômé en 1900, accède aux postes de secrétaire général de la Société d'Héraclée et d'ingénieur directeur de la Société Tréport-Terasse Ld. En 1920, il se trouve à Paris, au Bureau technique hispano-français.

Un phénomène intéressant qui mérite une recherche plus approfondie est celui des individus nés en «Turquie» mais dont les nom et prénom sont français. Parfois, leur connexion avec l'Empire ottoman paraît faible, sans doute parce que, au moment de leur naissance, leur père de nationalité française occupe un poste à l'étranger. C'est le cas, par exemple, de l'administrateur délégué de la Société des transporteurs aériens, Alfred Charles Arsène Boudon, né à Constantinople et diplômé en 1895, ou celui de Jean de Loustalot, né à Djeddah et diplômé en 1910. En revanche, d'autres individus de cette dernière catégorie maintiennent des rapports avec leur terre de naissance ou s'y installent et y développent leur carrière professionnelle. Ainsi Paul Blanche, né à Tripoli de Syrie et diplômé en 1884, travaille comme ingénieur du service technique de la Compagnie ottomane des chemins de fer de la Syrie et de l'Euphrate jusqu'en 1897, date à laquelle il retourne à Paris pour y résider. Édouard Girard (ou Édouard Paul Giraud, selon le registre de 1898), est né à Constantinople et, pendant ses études à l'École centrale, son «chef de famille»

50 Sur Allatini, registre de 1863 et annuaire de 1897; sur Nichan Mélik, registre de 1877 et annuaire de 1897.

réside et travaille à Constantinople. Diplômé en 1901, il est ingénieur aux mines de Kassandra à Zonguldak. Henri de Courson de la Villeneuve, né à Smyrne et diplômé en 1909, a été ingénieur de la Régie générale des chemins de fer pour la construction de la ligne de Soma à Panderma (Bandırma, Asie Mineure) avant de passer à Paris où, en 1920, il travaille comme ingénieur au département des travaux publics des Établissement Schneider. La ligne de Soma à Panderma est liée à un autre ingénieur de nom français formé à l'École centrale: Eugène Girard, né au Caire et diplômé en 1899, est ingénieur-adjoint à l'ingénieur en chef de la construction de cette ligne, en plus de celle de Homs à Tripoli (Syrie)⁵¹.

Enfin, certains anciens élèves ottomans ont des trajectoires vraiment internationales. Ainsi Richard Viterbo, dont le nom est à consonance italienne mais qui est né à Constantinople d'un père banquier, est diplômé en 1872. Il devient directeur général des Tramways de Constantinople, puis l'ingénieur en chef de New York, Texas and Mexican Railroads et président d'une raffinerie aux États-Unis. Après ce parcours, il se trouve en 1897 à Mersin (Asie Mineure) en tant que directeur général de la Mersina-Tarsus-Adana Railway Company Ltd.⁵² Ernest Farraggi-Vitalis, né à Salonique et diplômé en 1900, est directeur des mines de Ticapampa, au Pérou, avant de s'établir comme ingénieur constructeur à Paris. Le cas de Léon Lévy, un juif séfarde né à Constantinople et ayant exercé au Chili, a déjà été mentionné.

Cependant, les liens culturels et de parenté ne sont pas les seuls facteurs qui déterminent la carrière professionnelle et le parcours géographique de ces hommes. Les liens d'amitié créés pendant les études semblent eux aussi avoir joué un rôle important. Citons le cas du Grec ottoman Démétrius Papa, né à Constantinople et diplômé en 1895. Il s'établit à Paris où il exerce la fonction d'administrateur de la Société cochinchinoise de béton armé (ancien Richaud, Papa et Cie). Il a pour partenaire André Richaud, un ancien condisciple de la même promotion de l'École centrale. Ce dernier, né à Basse-Terre en Guadeloupe, serait le représentant à Saïgon, Cochinchine, de la Maison Richaud, Papa et Cie (entrepreneurs de travaux publics), agents de la Maison Hennebique pour les travaux de béton armé. En général, la mobilité transcontinentale est surtout caractéristique des individus nés dans l'Empire ottoman

51 *Annuaire des années 1897 et 1920.*

52 Sur Richard Viterbo, registre de 1869 et annuaire de 1897. Un tel Lionel Viterbo, né aussi à Constantinople, diplômé en 1902, habitait à Chicago St. Louis, États-Unis, en 1920. *Annuaire de 1920.*

dont les surnoms indiquent l'origine juive et/ou italienne⁵³.

6.- Conclusions.

Cette mosaïque de rapports franco-ottomans est fort aléatoire et incomplète. Le but du présent article a donc surtout consisté à mettre en évidence la diversité et la complexité des échanges et des acteurs qui ont modelé ces rapports et ont été, à leur tour, transformés par eux. Nous avons constaté l'importance des relations bilatérales entre les acteurs et les gouvernements des deux pays mais aussi celle, tout aussi significative, de l'univers transnational⁵⁴. Dans ce dernier cas, les rapports entre les acteurs d'origines et d'idiomes diverses ont été sous-tendus par l'existence des considérants identitaires communs tels que la langue française et le discours civilisateur moderne. C'est dans cet espace que vont émerger et se perpétuer non seulement de nouvelles connaissances et savoir-faire mais aussi une nouvelle culture technique et une nouvelle identité professionnelle de l'ingénieur d'inspiration transnationale voire même globale, permettant la communication et la collaboration professionnelle des gens d'origines très différentes et facilitant la réussite des projets et des ouvrages d'art dont la localisation, le volume et la complexité sont sans précédents. Très souvent, classer ces agents dans des catégories élaborées par les historiographies nationales revient, au fait, à réduire la diversité de leurs origines, identités et loyautés. En tout cas, les individus qui ont construit, perpétué et parcouru cet espace transnational agissent en même temps comme des *go-between*⁵⁵, médiateurs plus ou moins créatifs et efficaces entre la France et l'Empire ottoman. Les actions de médiation, d'appropriation et de création collaborative (ou dialectique) ne sont pas particulières des «minorités», et la catégorie du *go-between* ne doit

53 En ce qui concerne les juifs égyptiens, même s'ils sont plus nombreux à retourner dans leur pays d'origine que leurs coreligionnaires nés dans les domaines directement gérés par le gouvernement d'Istanbul, on trouve aussi des cas pareils. Ainsi, Henri Diamanti, né au Caire et diplômé en 1885, travaillait à Cascatina près de Petrópolis au Brésil en 1897. Annuaire de 1897.

54 J'utilise le mot «transnational» dans l'absence d'un mot spécifique pour exprimer le caractère transfrontière et transcommunautaire de ce milieu sans faire référence aux «nations».

55 SCHAFFER, Simon; ROBERTS, Lissa; RAJ, Kapil; DELBOURGO, James (dir.) (2009) *The Brokered World: Go-Betweens and Global Intelligence, 1770-1820*. Sagamore Beach, Mass., Science History Publications.

pas être utilisée automatiquement pour définir les actions de ces ingénieurs, techniciens et savants qui sont juifs, grecs, arméniens ou étrangers. Tous ont pu parfois agir comme *ingenious mediators*⁵⁶, y compris les Français et les musulmans ottomans.

En plus, la France et l'Empire ottoman sont de vraies terres d'opportunité. La France est perçue comme l'incarnation de la civilisation moderne et la source des connaissances utiles en tous genres, et à ce titre, elle est la destination privilégiée pour ceux qui cherchent à s'en imprégner et à s'initier à ce qu'ils appellent le progrès de la civilisation. Pour les Ottomans non-musulmans, la France est aussi, souvent, une terre d'immigration, un lieu où on peut s'établir durablement et s'intégrer avec une certaine facilité, en fuyant le manque d'opportunités professionnelles ou, pire, la persécution ethno-religieuse dans les domaines ottomans. À son tour, l'Empire ottoman est perçu par les Français comme une terre ouverte où tous les défis sont permis, et ce malgré les difficultés qu'on peut surmonter soit à travers des réformes, soit à travers la conquête. Qui plus est, en acceptant un poste d'ingénieur à l'Empire, on peut promouvoir sa carrière, gagner plus, avoir la responsabilité des projets d'envergure plus importants que dans son pays d'origine voire même fuir une situation personnelle ou professionnelle inconfortable⁵⁷. Les ingénieurs européens sont recherchés, employés et bien payés par les compagnies étrangères (et ottomanes) qui se méfient des compétences insuffisantes des sujets ottomans. Ils sont également recherchés, employés et bien payés par les autorités ottomanes qui les considèrent comme détenteurs des compétences clés pour «mettre l'Empire au niveau du siècle» (*muasırlaştırılmak*). Parmi ces ingénieurs étrangers, les Français bénéficient d'une position privilégiée, tributaire du prestige de la France et de la formation technique française mais aussi d'une longue tradition de collaboration inter-gouvernementale franco-ottomane liée au poids des compagnies et des banquiers français dans l'Empire, surtout à partir de la Guerre de Crimée. En même temps, la francophonie permet d'élargir ces opportunités professionnelles à d'autres groupes francophones tels que les exilés polonais et hongrois, les levantins et

56 Ibid., X.

57 Tel fut le cas, par exemple, d'Ahmed Bonneval Pacha, mais aussi de Karl Terzaghi. BENEDIKT, Heinrich (1959) *Der Pascha-Graf Alexander von Bonneval (1675-1747)*, Graz – Cologne, Hermann Bohalu; GORCEIX, Septime (1953) *Bonneval Pacha, Pacha à Trois Queues: Une vie d'aventures au XVIII^e siècle*, Paris, Plon; GOODMAN, Richard E. (1999) *Karl Terzaghi: The Engineer as Artist*, Reston, ASCE Press.

d'autres non-musulmans ottomans puis, vers la fin du XIX^e siècle, aussi les musulmans francophones (par ex. Turcs, Albanais, Egyptiens). Les experts techniques issus de ces groupes connaissent les conditions locales, ont des contacts avec des édiles locaux et savent gérer la main d'œuvre disponible sur place. Leur capacité de communiquer efficacement et de se faire respecter comme techniciens et partenaires de négoce mène à l'élargissement de cet espace transnational au sein duquel se construit la profession d'ingénieur, en contribuant à l'émergence d'une figure d'ingénieur vraiment global.