

CORETCHII IAROSLAVNA

BAGDADBAHN : GÉOPOLITIQUE EN MUTATION ET
RENSEIGNEMENT MILITAIRE RUSSE AU MOYEN-ORIENT (1878-
1914)

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE
FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE
QUÉBEC

2016

Résumé

Ce mémoire vise à démontrer, à travers l'analyse des sources du renseignement militaire russe, que vers la fin du XIX^e siècle, la construction du chemin de fer de Bagdad par les Allemands conduit à la reconfiguration du Grand Jeu. L'intervalle historique qui s'étend de 1878 à 1914 représente la période de l'avènement de l'Allemagne en tant que nouvel acteur de la rivalité qui opposait jusqu'ici les Russes et les Britanniques en Asie centrale. L'immixtion allemande en Asie Mineure amène à l'internationalisation de la scène moyen-orientale par la construction de la voie ferrée qui, devant relier le Bosphore au golfe Persique, menaçait directement la domination britannique sur la route des Indes et modifiait la conception antérieure du Grand Jeu. En analysant quelques centaines de pages de documents provenant des sources du renseignement militaire russe, à savoir des dépêches, des comptes rendus et des rapports des agents militaires (*voennye agenty*) ainsi que des notices des représentants diplomatiques russes au Moyen-Orient, nous avons discerné les positions prises par les grandes puissances dans l'entreprise de Bagdad, tout en mettant de l'avant le conflit d'intérêts qui accompagnait l'établissement du tracé du futur chemin de fer. En menaçant la sécurité de l'Inde britannique d'un côté, et en contribuant au renforcement de l'armée turque à la frontière caucasienne de l'autre, le projet allemand de la *Bagdadbahn* fait avancer la Marche vers l'Est en inaugurant la *Weltpolitik* germanique.

Remerciements

Nouvellement arrivée au Canada, j'ai pensé réaliser un rêve de longue date : faire des études en histoire. En passant par plusieurs sujets qui ont éveillé mon intérêt, j'ai finalement trouvé celui qui me fascine de manière toute spéciale.

Je souhaiterais faire part de la plus profonde reconnaissance à mon directeur de recherche, Monsieur Tristan Landry. Tout d'abord, je désire le remercier pour m'avoir offert la possibilité de prendre connaissance des fonds d'archives, numérisés par ses soins, qui ont constitué plus tard le corpus de ma recherche. Ses conseils judicieux ont su orienter mon étude tout au long de sa rédaction. Je tiens également à remercier Maxime Paquette qui a participé au travail de numérisation de ces fonds d'archives. Je dis « merci beaucoup » au lecteur de mon mémoire, Monsieur Maurice Demers, pour ses remarques constructives et l'évaluation de cette étude.

Merci à ma famille pour le soutien et la présence quotidienne. Le sourire de ma fille Daria a toujours été la source de mon inspiration et de ma volonté de persévérer. Je souhaite enfin exprimer toute ma gratitude à mon conjoint, Alexeï, qui a su m'appuyer et m'encourager surtout dans les moments les plus difficiles.

Table des matières

| | |
|-------------------------|-----|
| Résumé..... | II |
| Remerciements..... | III |
| Table des matières..... | IV |
| Introduction..... | 2 |

CHAPITRE I : La germanisation de l'espace moyen-oriental

| | |
|--|----|
| 1. <i>GUGSh</i> : Structure, fonctionnalité, défauts..... | 30 |
| 1.1. La géopolitique russe à la fin du XIX ^e siècle..... | 33 |
| 1.2. Les prémices de l'antagonisme russo-allemand au Moyen-Orient..... | 37 |
| 2. Le profil, la formation et les fonctions des agents militaires russes..... | 40 |
| 2.1 Les sources d'information des agents militaire..... | 43 |
| 2.2 Le sujet de l'immixtion allemande au Moyen-Orient via la construction de la <i>Bagdadbahn</i> dans les rapports des agents militaires russes..... | 47 |
| 3. La <i>Bagdadbahn</i> – voie d'acheminement de l'armée turque à la frontière caucasienne russe ? | 50 |

CHAPITRE II : La reconfiguration de la situation géopolitique au Moyen-Orient

| | |
|--|----|
| 1. Les prémices de la reconfiguration de la situation géopolitique au Moyen-Orient | 57 |
| 2. Les intérêts (géo)politiques de la Russie au Moyen-Orient dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad | 59 |
| 3. Les pertes économiques de l'Empire tsariste entraînées par la mise en service de la <i>Bagdadbahn</i> | 65 |
| 4. Le bouleversement des intérêts militaires russes au Moyen-Orient..... | 72 |

CHAPITRE III : La Grande-Bretagne et la construction de la *Bagdadbahn*

| | |
|---|-----|
| 1. La tentative britannique de dégermanisation de la <i>Bagdadbahn</i> | 77 |
| 2. Les inactions anglaises : motifs et conséquences..... | 82 |
| 3. <i>To the Gates of India</i> : confrontation anglo-allemande pour la suprématie dans le golfe Persique..... | 86 |
| 4. L'invasion allemande de l'Inde britannique : mythe ou réalité ?..... | 94 |
| | |
| Conclusion..... | 99 |
| Annexes..... | 103 |
| Bibliographie..... | 123 |

Introduction

« *There is a dry wind blowing through the East, and the parched grasses wait the spark.
And the dry wind is blowing towards the Indian border*¹ »

John Bouchan

« Homme malade de l'Europe » depuis la fin du XVII^e siècle, mais s'étendant encore de la mer Noire à la mer Rouge et des Balkans à la Mésopotamie, l'Empire ottoman était dès le début de son déclin veillé par des voisins intéressés par son héritage. Cet héritage turc, le tsar Pierre le Grand l'évaluait correctement, voire se montrait prévoyant, lorsque, en 1725, il exhortait ses successeurs à « s'emparer peu à peu de la mer Noire », puis à « rétablir [...] par la Syrie l'ancien commerce du Levant » et à « pénétrer jusqu'au golfe Persique » pour « avancer jusqu'aux Indes » ; « celui qui y régnera sera le vrai souverain du monde² ».

L'origine de la peur d'un envahisseur russe en Inde, qualifiée par l'historien russe Mikhail Leontiev de « russophobie britannique³ », remonte à l'époque des projets ambitieux du tsar Paul I^{er}, qui en 1800 préparait l'invasion de l'Inde⁴. Après son assassinat, en 1801, l'idée est abandonnée. Pourtant, pendant près d'un siècle, l'Asie centrale, située entre les deux empires, devient malgré elle le terrain où s'épient les deux puissances, chacune persuadée que l'autre développe des desseins de conquêtes dans sa

¹John Bouchan, *Greenmantle*, Londres, Penguin Press, 2001, [1916], p. 13.

²Gérard Chaliand, *Anthologie mondiale de la stratégie*, Paris, Robert Laffont, 1990, p. 681.

³Mikhail Leontiev, *Le Grand Jeu*, Éditions « Astrel-SPb », Saint-Pétersbourg, 2008, p. 78. Nous détaillerons la signification de ce syntagme utilisé par l'historien russe dans la sous-section 3 du dernier chapitre de notre étude.

⁴David Schimmelpenninck van der Oye, « Paul's Great Game: Russia's Plan to Invade British India », *Central Asian Survey*, vol. 33, no. 2, 2014, p. 143.

direction. Ces luttes d'influences ont été appelées « Grand Jeu⁵ » dans l'historiographie anglo-saxonne et « Tournoi des ombres » dans l'historiographie russe.

Dans notre recherche, ces deux faits historiques se chevauchent à la suite de l'immixtion allemande au Moyen-Orient vers la fin du XIX^e siècle via la construction de la Ligne de fer Berlin-Bagdad (appelée par les Allemands *Die Bagdadbahn*). En incarnant l'essor de la *Weltpolitik*⁶ de l'Empire allemand et en annonçant une *Ostkolonisation*, qui n'était pas sans convoquer le souvenir du *Drang nach Osten* (Marche vers l'Est⁷), ce projet germanique a bouleversé les politiques étrangères des grandes puissances européennes dans le dernier tiers du XIX^e siècle.

L'intérêt de l'Allemagne pour le Moyen-Orient, après 1870, est lié à sa volonté d'obtenir « sa place au soleil⁸ » et à sa recherche de débouchés pour son industrie en plein essor, expression appartenant au chancelier Bernhard von Bülow. Contrecarrée dans ses efforts, par la Grande-Bretagne et la Russie⁹, pour bâtir un empire colonial capable de lui fournir lesdits débouchés, l'Allemagne voit dans l'Empire ottoman, une

⁵Le Grand Jeu est une série de guerres d'influences politiques ou économiques en Asie Centrale, entre les Britanniques et les Russes au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle. L'enjeu de cette confrontation était la perle de l'empire colonial britannique : l'Inde.

⁶La *Weltpolitik* (de l'allemand : politique mondiale) est le nom de la doctrine diplomatique de l'Allemagne adoptée à la fin du XIX^e siècle sous l'impulsion de Guillaume II. Plus revendicative, voire vindicative, elle oriente les intérêts allemands vers la Chine, le Maroc, l'Afrique du Sud et la Turquie.

⁷*Drang nach Osten* ou *Ostkolonisation*, en français « Marche vers l'Est », était un mouvement de colonisation allemande vers l'est depuis le XIII^e siècle et jusqu'au XIX^e siècle. À son origine, le *Drang* initié avec la Bulle d'or de Rimini (mars 1226) de l'empereur germanique Frédéric II de Hohenstaufen, se traduisait par l'établissement des colons allemands catholiques vers des territoires slaves et orthodoxes, parfois même païens.

⁸Martin Motte, « La seconde Iliade : blocus et contre-blocus au Moyen-Orient, 1914-1918 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 2, n° 214, 2004, p. 40.

⁹Souignons que dans la dernière décennie du XIX^e et au début du XX^e siècles, la course à la construction navale, annoncée par le *British Naval Defence Act* de 1889, est attisée par l'opposition anglo-allemande et l'accroissement de la flotte russe. Les lois allemandes de 1890 et 1898 autorisaient la construction d'une flotte de 38 cuirassés, ce qui menaçait l'équilibre naval mondial. L'Angleterre, première puissance navale et coloniale de l'époque, se voyait obligée à reconfirmer la suprématie de sa *Royal Navy*. Outre la rivalité navale, la politique coloniale allemande qui visait à faire de l'Allemagne un empire mondial (suite aux conquêtes des territoires en Afrique, en Asie et en Océanie), éveillait la méfiance des Britanniques et des Russes qui ne consentaient pas au repartage des possessions coloniales.

des rares opportunités qu'elle puisse saisir et dans le Moyen-Orient, un terrain géopolitique où affronter ses grands rivaux européens. L'Allemagne entreprend donc, en 1903, la construction d'un chemin de fer, la *Bagdadbahn*, qui devait relier Constantinople au golfe Persique, liaison qui menace ainsi directement la domination britannique sur la route des Indes et modifie toute conception antérieure du Grand Jeu. Peut-on affirmer que l'affaire allemande de Bagdad change globalement la géopolitique dans la région du Moyen-Orient, l'intégrant de cette manière dans le Grand Jeu ? C'est ce que nous nous proposons de démontrer dans cette étude, et ce, en fondant notre argumentation sur les témoignages historiques d'agents des services du renseignement militaire russe.

L'hypothèse sur laquelle s'appuie notre analyse des sources présuppose que, de 1878 à 1914, l'essor de l'impérialisme allemand change l'équation du partage des zones d'influence au Moyen-Orient, notamment par la mise en place de l'entreprise de Bagdad, chemin de fer qui devait relier le Bosphore au golfe Persique. Cette ambitieuse entreprise exprime les orientations de la *Weltpolitik* wilhelminienne en témoignant d'une géopolitique en mutation qui conjecture l'intégration du Moyen-Orient en tant que théâtre de confrontation dans le Grand Jeu.

L'objet de la présente recherche s'inscrit dans le cadre d'une période tumultueuse pour la géopolitique moyen-orientale et centre-asiatique, allant de 1878, avec l'ouverture de l'ultime phase du Grand Jeu, à 1914 avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Ainsi, l'an 1878 dévoile deux pôles géopolitiques actifs sur la scène internationale : en Asie centrale, dans le cadre de la rivalité russo-britannique pour les Indes, c'est le début de la deuxième Guerre anglo-afghane. Simultanément, sur le

continent européen, c'est la réunion des grandes puissances à Berlin dans le but de sauvegarder ce qui peut l'être d'un Empire ottoman faiblissant et également contrer le panslavisme¹⁰ et l'influence de la Russie dans les Balkans et les Détroits. L'an 1914 signifie la fin de l'équilibre mondial constitué et annonce le repartage du monde engendré surtout par l'ambition exagérée de la *Weltpolitik* allemande.

Le renseignement comme objet d'étude

En inscrivant cette étude dans le domaine de l'histoire politique, nous ne nous proposons pas de revenir à l'ancienne vision d'une histoire des grands hommes et des batailles. Ce type d'histoire politique a été critiquée, discréditée et rejetée par l'École des Annales comme événementielle. Nous adhérons, au contraire, à la nouvelle conceptualisation de l'histoire politique, à l'origine de laquelle se trouvent les travaux de Pierre Renouvin¹¹, Jean-Baptiste Duroselle¹² et René Rémond¹³. Nous nous affilions à une histoire politique dégagée de ses réductions anciennes et engagée librement et autrement dans des objets fortement plus englobants. Nous nous proposons d'explorer dans notre étude une nouvelle perspective de l'histoire politique délaissée et de redonner au politique sa place comme produit, témoin et facteur d'histoire. En ce sens, notre analyse des sources provenant des services du renseignement militaire russe dépasse les cadres de l'ancienne histoire politique, parce qu'elle met effectivement en lumière la vision du monde des attachés militaires, leurs représentations de la situation géopolitique

¹⁰Le panslavisme est une doctrine politique, culturelle et sociale, définie par l'idéologue croate Vinko Pribojević, qui valorise l'identité commune que partageraient les différents peuples slaves et qui préconise leur union politique et linguistique sur la base de cette identité.

¹¹Pierre Renouvin, *Histoire des relations internationales*, Paris, Hachette, 4 tomes, 1994 [1954].

¹²Jean-Baptiste Duroselle, *Histoire. Le monde contemporain. Classes Terminales*, Paris, Nathan, 1966, 252 p.

¹³René Rémond, *Pour une histoire politique*, Paris, Seuil, 1988, 402 p.

changeante au Moyen-Orient, leur participation au processus de prise de décision au niveau d'État, tout en valorisant leur apport en tant qu'acteurs de l'histoire, ce qui rejoint la nouvelle histoire de l'État proposée par Sébastien Laurent et Olivier Forcade¹⁴.

Concept clé de notre recherche, le renseignement est, avant tout, un terme polysémique. Sa compréhension est rendue délicate par ses multiples acceptions sémantiques¹⁵ qui exigent une interprétation rigoureuse et détaillée et déterminent des différences majeures dans sa perception et sa traduction. En effet, le concept du renseignement comporte trois niveaux de sens souvent enchevêtrés, comme l'a observé Sherman Kent : le renseignement, selon lui, désigne une forme de connaissance, il renvoie aux institutions qui le recueillent et l'analysent, enfin le terme est également utilisé pour désigner les activités de ces organisations¹⁶. La définition la plus conforme est proposée par l'approche américaine qui focalise sur le type d'information obtenue :

L'essence de l'*intelligence*¹⁷ est dans les différentes étapes de collecte, analyse, interprétation et distribution de l'information à ceux qui prennent les décisions. Autrement dit, l'*intelligence* est de l'information, mais toute information n'est pas *intelligence*. Ce sont les dynamiques inhérentes au processus de collecte, analyse et interprétation de l'information qui en font de l'*intelligence*¹⁸.

D'où la mention dans l'approche américaine d'une *intelligence cycle*¹⁹, soit un processus d'étapes à suivre avant d'obtenir un véritable renseignement, et non seulement des informations brutes. Eric Denécé, le directeur du Centre français de Recherche sur le

¹⁴Sébastien Laurent, « Pour une autre histoire de l'État. Le secret, l'information politique et le renseignement », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 3, n° 83, 2004, p. 173-184.

¹⁵Olivier Forcade et Sébastien Laurent, *Secrets d'État. Pouvoirs et renseignement dans le monde contemporain*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 21.

¹⁶Sherman Kent, *Strategic Intelligence for American World Policy*, Hamden, Archon Books, 1965 [1949], p. 76.

¹⁷Nous tenons à préciser que le terme « renseignement », caractéristique pour l'historiographie française est considéré équivalent au terme anglais *intelligence*.

¹⁸Peter Jackson et Jennifer Siegel, *Intelligence and Statecraft: the Use and Limits of Intelligence in International Society*, Westport, Praeger, 2005, p. 4.

¹⁹En français, cycle du renseignement. *Ibid.*, p. 4-5.

Renseignement, considère que par le renseignement on parvient à la connaissance objective de l'environnement dans le but de décrypter les enjeux et les stratégies cachées, et de connaître le dessous des cartes. Le but est de prendre les meilleures décisions en connaissance de cause²⁰.

Sur le plan méthodologique, l'histoire du renseignement doit effectivement réunir des approches souvent séparées, parfois même artificiellement opposées; l'histoire administrative des institutions, l'histoire sociale de ses fonctionnaires, l'étude politique et juridique de ses actes, enfin l'analyse politique et culturelle des pratiques. Seule cette démarche globale peut permettre de prendre en compte le caractère quotidien de l'activité de renseignement de l'État, de le banaliser en quelque sorte pour le proposer, sereinement, au regard historique.

Une lacune dans l'historiographie

Éminemment rattaché au domaine de l'histoire politique dans lequel nous inscrivons notre recherche, le sujet du Grand Jeu n'a jamais fasciné les historiens de manière particulière. Les dernières décennies notamment sont quasi-inertes. Néanmoins, le débat historiographique est soutenu entre les représentants de l'historiographie anglo-saxonne, en consensus avec l'historiographie française, et l'historiographie russe. Généralement, les historiens russes²¹ relient le Grand Jeu, qu'ils qualifient de « guerre froide » du XIX^e

²⁰Eric Denécé, *Les services secrets : tout comprendre*, Paris, Éditions EPA, Hachette-Livre, 2008, p. 8.

²¹Voir Evgenij Sergeev « Le Grand Jeu. La Russie et la Grande Bretagne en Asie Centrale et Orientale (la deuxième moitié du XIX^e - début du XX^e siècle) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2011, n° 3, p. 82-91. ; Mikhail Leontiev. *Le Grand Jeu*, Saint-Pétersbourg, Éditions « Астрель-СПб », 2008, p. 78. ; Alexey Tereschenko, « Le Tournoi des ombres », dans Jacques Piatigorsky et Jacques Sapir, dir. *Le Grand Jeu : XIX^e siècle, les enjeux géopolitiques de l'Asie centrale*, Paris, Éditions Autrement, coll. *Mémoire/Histoire*, 2009, p. 83. ; Andrej Kazantsev, « Le Grand Jeu en Asie Centrale : hier, aujourd'hui, demain », *Неприкосновенный запас*, vol. 66, n° 4, 2009, p. 56-81.

siècle, à la rivalité entre les grandes puissances au Moyen-Orient²². Le projet du chemin de fer de Bagdad est vu comme l'établissement d'un avant-poste stratégique des Allemands qui visaient à installer graduellement leur influence en Asie centrale²³. Des historiens occidentaux²⁴ articulent cependant une idée différente en soulignant que la Russie et la Grande-Bretagne ont rivalisé pour la dominance en Asie Centrale au moyen du renseignement et de l'espionnage, et ce, jusqu'à ce que l'Inde devienne indépendante en 1947²⁵. Or, ce faisant, ces historiens ont ignoré le rôle des Allemands dans ce processus de partage. Peter Hopkirk avançait que le phénomène historique du Grand Jeu et la notion de renseignement étaient interdépendants²⁶. Il annonçait une idée novatrice en relevant que l'origine du renseignement se trouve dans l'activité de reconnaissance de terrain faite par les explorateurs et les voyageurs en quête de gloire et de prestige. C'est pour obtenir des descriptions du paysage géographique, politique et culturel que les deux puissances, la Russie et l'Angleterre ont envoyé en Asie centrale des expéditions tantôt scientifiques, tantôt militaires²⁷. Nous nous contenterons de souligner ici que les aspects stratégique et géopolitique de l'antagonisme russo-britannique sont au coeur de la problématique étudiés dans ce mémoire.

²²Soulignons que le syntagme « Moyen-Orient » renvoie ici à la rivalité entre les puissances européennes pour l'héritage ottoman et pour la domination en Perse.

²³Voir V.V. Riapolov, « Germano-tureckaya agentura v Srednej Azii i Afganistane v nachale XX veka », (Les agents des services secrets turco-allemands au Moyen-Orient et Afghanistan au début du XX^e siècle). *Voprosy Istorii*, n° 3, 2007, p. 147-152.

²⁴ Voir Jacques Piatigorsky et Jacques Sapir, dir. *Le Grand Jeu : XIX^e siècle, les enjeux géopolitiques de l'Asie centrale*. Paris, Éditions Autrement, coll. *Mémoire/Histoire*, 2009, 252 p. ; Peter Hopkirk, *Le Grand Jeu - Officiers et espions en Asie centrale*, Bruxelles, Éditions Nevicata, 2011, 570 p. ; Olivier Roy, *La nouvelle Asie centrale ou la fabrication des nations*, Paris, Éditions du Seuil, 1997, 325 p.

²⁵ Jacques Piatigorsky et Jacques Sapir, dir, *op. cit.*, p. 121.

²⁶ Peter Hopkirk, *op. cit.*, p. 14.

²⁷ *Ibid.*, p. 17.

Au sein des différents courants historiographiques²⁸, l'entreprise allemande de Bagdad a souvent été comprise comme étant à la fois le symbole de l'impérialisme allemand²⁹, lui-même à l'origine de la Première Guerre mondiale³⁰, et comme une particularité de la question d'Orient³¹. Produit d'une « *friendship mission*³² » ou de l'« *evil empire thesis*³³ », le projet du chemin de fer de Bagdad a transformé, selon l'historien américain E. Mead Earle, l'État ottoman en un « satellite allemand³⁴ ». Rompant avec cette tradition historiographique, des articles³⁵ ont été publiés dans le périodique russe *Voprosy Istorii*, mettant de l'avant différents aspects de la construction de la *Bagdadbahn*. Étudié du point de vue de la politique extérieure de la Russie, de la diplomatie anglaise, des services secrets turco-allemands au Moyen-Orient ou comme

²⁸L'on distingue au moins quatre périodes différentes durant lesquelles la perception de la problématique de la construction du chemin de fer de Bagdad a évolué. Dans les premiers travaux rédigés à son sujet avant la Première Guerre mondiale la *Bagdadbahn* est interprétée comme le symbole de l'impérialisme allemand. Par la suite, dans les ouvrages publiés dans les années 1920, les auteurs soulignent le chauvinisme pangermaniste poussant l'Allemagne vers l'expansion orientale. Une troisième période commence après la Seconde Guerre mondiale, au moment où l'interprétation de la *Bagdadbahn* « abandonnait » le domaine de la diplomatie pour explorer les autres facettes de cette affaire. Enfin, dans la deuxième moitié du XX^e siècle, les historiens commencèrent à traiter séparément les motifs politiques et financiers suivis par l'Allemagne dans cette affaire.

²⁹Jonathan McMurray, *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*, Westport, Praeger, 2001, p. 3.

³⁰Voir Jonathan McMurray, *op. cit.*, 155 p.; Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, 624 p.; Mikhail Pavlovich, *Imperializm i bor'ba za velikie morskije i zheleznodorozhnye puti budushchego, (Impérialisme et combat pour les grandes routes maritime et ferroviaires de l'avenir)*, Vol.1, Leningrad, 1925, 180 p.

³¹Voir Alexandre Ilitch, *Le chemin de fer de Bagdad au point de vue Politique, Économique et Financier, ou l'Expansion de l'Allemagne en Orient*, Bruxelles, Misch&Thron, 1913, 239 p ; Edward Mead Earle, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway*, New York, Macmillan, 1923, 364 p.; Georges Mazel, *Le chemin de fer de Bagdad : Étude économique et internationale*, Thèse de doctorat, Montpellier, Firmin et Montane, 1911, 478 p. ; Mikhail Pavlovich, *op. cit.*, 180 p.

³²Karl Helfferich, *Die Deutsche Türkenpolitik*, Berlin, Voss, 1921, 42 p.; cité par Jonathan McMurray, *op. cit.*, p. 10.

³³Edward Mead Earle, *op. cit.*, p. 17-18.

³⁴*Ibid.*, p. 18.

³⁵Voir V.V. Riapolov, *op. cit.*, p. 147-152. ; I.S. Rybatcyonok, « Vneshniaia politika Rossii na rubezhe XIX-XX vv. », (La politique extérieure de la Russie aux confins des XIX et XX siècles). *Voprosy Istorii*, n° 1, 2014, p. 3-16. ; V.I. Shpilkova, « Expansija germanskogo imperializma na BlizhnemVostoke nakanune pervoj mirovoj vojny (1908-1914) », (L'expansion de l'impérialisme allemand au Moyen-Orient à la veille de la Première guerre mondiale (1908-1914)), *Voprosy Istorii*, n° 4, 1979, p. 184-186. ; I.S. Galkin, « K istorii anglijskoj diplomatii v 1908-1914 godah », (La diplomatie anglaise entre 1908 et 1914). *Voprosy Istorii*, n° 8, 1971, p. 100-107.

expansion de l'impérialisme allemand, le chemin de fer de Bagdad garde sa signification de facteur ayant contribué aux tensions politiques entre les grandes puissances au Moyen-Orient³⁶. Globalement parlant, l'ensemble des écrits portant sur la construction du chemin de fer de Bagdad est riche, mais ne l'est pas quant 1) à l'immixtion allemande au Moyen-Orient (à travers la construction de la *Bagdadbahn*) et 2) au rapport de celle-ci à la reconfiguration du Grand Jeu résultant de cette même intrusion. L'absence d'écrits qui mettraient de l'avant cette perspective des luttes géopolitiques moyen-orientales et centre-asiatiques constitue une niche quelque peu surprenante dans l'historiographie compte tenu de l'intérêt suscité par le Grand Jeu en général. Ce qui – l'on ose croire – confère aux objectifs de ce mémoire un certain intérêt.

Objectifs de recherche

En 1899, l'ambassadeur allemand à Constantinople, le baron Marschall von Bieberstein notait que « *[to] extend the railway from Haydarpasha to Bagdad [...], will bring closer the day when [Bismarck's] remark about the entire Orient not being worth the bones of a Pomeranian Grenadier will seem like a curious historical memory*³⁷ ». En ce sens, Edward Mead Earle précisait que « *politically, the railway presented a direct challenge to Britain's dominance of the seas* ». D'autant plus que même si qualifiée de « *pure utopie* », l'éventualité d'une expédition militaire allemande à travers la Turquie vers les Indes était envisagée par les pangermanistes³⁸. Pour notre analyse, il est essentiel de souligner que les historiens ont souvent articulé l'idée que l'un des traits de la politique impérialiste anglaise reposait sur l'écartement de tout ce qui pouvait nuire à

³⁶ M.L. Flaningham, "German Eastward Expansion, Fact and Fiction: A Study in German-Ottoman Trade Relations, 1890-1914", *Journal of Central European Affairs*, vol. XIV, n° 4, 1955, p. 325-326.

³⁷ Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge, The Belknap Press, 2010, p. 32.

³⁸ Alexandre Ilitch, *op. cit.*, p. 83.

leur domination sur la route des Indes³⁹. Cette politique tendait naturellement aussi à assurer le contrôle anglais sur le golfe Persique et ses côtes⁴⁰. Nous l'avons vu, encore au début du XX^e siècle, lord Curzon, vice-roi de l'Inde précisait que « le golfe Persique est la frontière maritime de l'Inde ; la paix, l'intégrité de l'Empire indien, sont liées à son statut politique⁴¹ ». En consensus avec lui, Alexandre Ilitch notait qu'après la conquête de l'Inde, le golfe Persique et son *hinterland* ont été l'objet d'une attention toute particulière de la part de l'Angleterre à la suite de leur situation spéciale⁴². Pour acquérir ces régions, l'Angleterre a commencé par s'emparer des territoires environnant le golfe, notamment celui administré par le cheikh du Koweït, de Mascate, d'Oman et d'autres petits territoires, sur lesquels elle a su étendre considérablement son influence, au point d'en faire de vrais protectorats anglais. Par conséquent, nous remarquons que si des historiens⁴³ se sont intéressés à l'importance du golfe Persique et du Koweït pour la sécurité de l'Inde britannique, ils n'ont pour autant pas attribué au Moyen-Orient le qualificatif de théâtre de confrontation du Grand Jeu. C'est ici que réside l'objectif premier de notre mémoire, soit montrer comment la problématique de la *Bagdadbahn* tend à inscrire le Moyen-Orient au sein du Grand Jeu.

La proposition précédente appelle nécessairement la suivante : les Russes étant un acteur essentiel dans la définition classique du Grand Jeu, il est impensable que ceux-ci ne soient pas compris dans la définition élargie au Moyen-Orient. D'où le deuxième

³⁹Voir Jean-François Solnon, *Le turban et la stambouline : l'Empire ottoman et l'Europe, XIV^e-XX^e siècle, affrontement et fascination réciproque*, Paris, Perrin, 2009, p. 536 ; Alexandre Ilitch, *op. cit.*, p. 88 ; Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman : 1895-1914*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1977, p. 210 ; Jacques G. Ruelland, *Grandeur et décadence : impérialisme britannique, XIX^e-XX^e siècles*, Montréal, Les Éditions Point de fuite, coll. Point critique/Histoire, 2012, p. 70.

⁴⁰Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 148.

⁴¹Lovat Fraser, *India under Curzon and after*, Londres, Heinemann, 1911, p. 87-88.

⁴²Alexandre Ilitch, *op. cit.*, p. 88-89.

⁴³Voir M.L. Flaningham, *op. cit.*, p. 326.; Sean McMeekin, *op.cit.*, p. 32-33.; Alexandre Ilitch, *op. cit.*, p. 83.; Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 96-159. ; Lovat Fraser, *op. cit.*, p. 67-102.

objectif poursuivi dans le mémoire : soit analyser les représentations qu'avaient les agents du renseignement russe de la *Bagdadbahn* et de ses implications dans la reconfiguration du Grand Jeu. Cet objectif se décline lui-même en plusieurs cibles de recherche qui devraient nous permettre 1) de distinguer la position prise par la Russie dans l'affaire de Bagdad par rapport aux autres puissances mondiales ; 2) de montrer comment les agents russes interprètent la menace allemande pour la route des Indes et 3) comment, à la lumière de cette interprétation, ils perçoivent l'avènement de l'Allemagne en tant que nouvel acteur du Grand Jeu au Moyen-Orient. À ce titre, les sources émanant du renseignement militaire russe, analysées dans ce mémoire, représentent, selon nous, des témoignages complexes⁴⁴ qui nous renseignent tant sur le climat géopolitique entourant la mise en œuvre du projet germanique, que sur le travail de collecte, d'analyse et d'interprétation des agents russes du renseignement. À cet égard, des précisions s'imposent quant aux services du renseignement militaire russe de l'époque.

Le renseignement militaire russe : structure et fonctionnement

L'institution des attachés militaires auprès des représentations diplomatiques à l'étranger était une création du début du XIX^e siècle, qui avait pour but d'étudier les forces militaires des pays où ces officiers étaient stationnés. Trois catégories d'informations étaient privilégiées par ces attachés : l'État, les affaires militaires et les informations susceptibles de permettre une évaluation exacte de la capacité de l'armée ennemie à mener une guerre sur un théâtre d'opérations donné. Néanmoins, le but principal de ces agents était la maîtrise de l'information stratégique et la protection des

⁴⁴Nous détaillerons l'aspect de la fiabilité, de la subjectivité et de l'authenticité des sources d'information utilisées par les attachés militaires russes en poste au Moyen-Orient dans le Chapitre I de notre recherche.

intérêts de l'Empire tsariste. Par exemple, le commandement de la région militaire du Caucase opérait la reconnaissance du territoire de la Turquie d'Asie et de la Perse occidentale. Les agents militaires, qui habituellement occupaient certaines fonctions dans les consulats et les vice-consulats russes en Turquie, étaient, eux aussi, rapportés aux forces du commandement militaire caucasien. Vers 1906, ce même commandement disposait déjà de quatre agents en Turquie d'Asie, soit les vice-consuls à Rize, à Wana et à Hama et le secrétaire général du consulat russe à Erzeroum⁴⁵. Ces attachés militaires recherchaient des renseignements sur le IV^e et V^e corps d'armée turque dont les sièges étaient à Erzeroum et Damas⁴⁶. La collecte du renseignement militaire en Perse était confiée à l'officier d'état-major envoyé en mission militaire d'instruction de la cavalerie perse. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, les ministères de la Guerre et de la Marine russes étaient les seules institutions d'État qui disposaient d'agences centrales de renseignement spécialement conçues pour la collecte de données. Tous les renseignements étaient recueillis dans la statistique militaire, introduite par le comte Pavel Kiselev et entendue comme l'action de collecter, de classier et de discuter des faits relatifs aux événements récemment tenus. Le cycle du renseignement⁴⁷, tel qu'il est défini au XIX^e siècle en Russie consistait en trois tâches : la collecte de données à propos des puissances voisines, l'analyse de ces données afin d'acquérir une représentation fidèle des intentions de l'ennemi et de ses capacités, et la dissémination des études produites par ces analystes du renseignement à ceux qui en ont besoin. Nous

⁴⁵Mikhail Alekseev, *Voennaya razvedka Rossii ot Ryurika do Nikolaya II, (Le renseignement militaire russe de Riourik jusqu'à Nicolas II)*, Vol.II, Moscou, Édition « Russkaya razvedka », 1998, p. 199.

⁴⁶*Ibid.*, p. 199.

⁴⁷Le *cycle du renseignement* décrit un processus divisé en quatre étapes, consistant à décider de l'obtention de certaines informations brutes, et d'en concevoir, après traitement, un renseignement utilisable par les commanditaires.

retrouvons ce cycle dans tous les services de renseignement des armées des grandes puissances à la fin du XIX^e siècle. Jusque-là, le renseignement militaire avait été moins bien organisé et souvent limité à la reconnaissance par la cavalerie. On ne conservait pas non plus d'archives du renseignement. Avec la levée en masse, introduite par la Révolution française, et d'importants développements technologiques apportés par la révolution industrielle, notamment les chemins de fer et le télégraphe, les affaires militaires se sont complexifiées en exigeant la fondation de services de renseignement mieux organisés. Le moment décisif pour l'Empire russe en ce sens a été la guerre de Crimée.

La défaite de la Russie dans la guerre de Crimée (1853-1856) a révélé le retard économique et militaire du pays. Les coûts exorbitants de la guerre, de plus de 800 millions de roubles, les pertes humaines de 522 000 soldats et la signature du traité de Paris (1856) ont compromis son prestige international et ont accéléré la rupture politique⁴⁸ à l'intérieur du pays. Cette guerre a souligné les graves lacunes dans la gestion, la préparation et l'entretien de l'armée russe. Elle a aussi montré l'importance que le télégraphe et les chemins de fer pouvaient acquérir pendant la guerre. La défaite humiliante de la Russie a également montré l'échec du système de collecte des informations militaires à l'étranger, activité relevant (pour la période qui nous intéresse ici) principalement du Ministère des Affaires étrangères (MID)⁴⁹. Bien qu'à la veille de la guerre, le Ministère de la Guerre ait reçu du *MID* des informations sur le réarmement des armées étrangères, de même que quelques échantillons d'armes modernes, ces

⁴⁸Nous faisons référence à la crise politique de 1859-1861, qui a mené aux réorganisations socio-économiques dans le pays, et surtout à l'abolition du servage.

⁴⁹Pour désigner le Ministère des Affaires étrangères russe nous utiliserons ultérieurement dans notre recherche l'abréviation *MID* (*Министерство Иностранных Дел*).

données se sont avérées fragmentaires et assurément insuffisantes pour permettre aux Russes de prendre conscience de la menace réelle. Cette lacune a eu un impact sur la prise de décisions, empêchant notamment l'état-major de prendre des mesures adéquates. En conséquence, ni l'armée ni la flotte russes n'étaient prêtes pour le conflit. Cet échec a en partie une origine institutionnelle.

Ibrahim Köremezli résume comme suit le degré d'institutionnalisation des services du renseignement russe au cours de la guerre de Crimée :

It was of utmost importance to find confident and able men in a hostile territory who could provide information. Agents did not have any formal training. In fact, neither the Russians nor the Ottomans had a central bureaucratized intelligence agency. Therefore, the employment of spies can be described as *ad hoc* rather than planned or systematic⁵⁰.

Cette ignorance quasi-totale de la problématique du renseignement militaire confrontait l'état-major général à une multitude de lignes possibles d'enquête. Les statistiques militaires étaient en effet, une base désorganisée d'accumulation de données militaires, économiques, scientifiques, étrangères et nationales, qualifiées par le prince Golitsyn comme « brutes, fragmentaires et insuffisantes⁵¹ ». C'est seulement dans la deuxième moitié du XIX^e siècle que les statistiques militaires ont intégré une branche spécialisée portant sur la collecte, la classification et la discussion des faits qui visaient des affaires d'État⁵². Deux institutions militaires, le comité militaire scientifique et l'Académie de l'état-major général détenaient le contrôle inégal du cycle de collecte des données. Le comité, en outre, a longtemps servi de section savante avancée de l'art militaire et de la diffusion de l'information militaire scientifique. Quelques décennies

⁵⁰Ibrahim Köremezli, « Shpion vs Casus: Ottoman and Russian Intelligence in the Balkans during the Crimean War (1853-1856) », *Middle Eastern Studies*, vol. 50, n° 2, 2014, p. 196.

⁵¹ David Rich, *op. cit.*, p. 634.

⁵²*Ibid.*, p. 623.

après sa fondation (1832), l'Académie de l'état-major était considérée la pépinière des statistiques militaires, son programme démontrant un degré inégalé de sophistication. Des officiers issus de l'Académie accompagnaient en qualité de géographes et cartographes les expéditions scientifiques sous les auspices de la Société géographique impériale russe (IRGO), dans les régions de la Sibérie et de l'Oural, des montagnes Tien Shan en Mongolie, dans le Nord-Ouest de la Chine, dans le Tibet et le long des fleuves Amou et Syr Daria en Asie centrale. Pourtant, faute d'ambitions stratégiques clairement articulées, l'activité de l'état-major russe errait depuis des décennies dans le domaine des statistiques, non focalisées sur les besoins spécifiquement militaires de l'empire.

Notons que jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le terme de renseignement était pratiquement absent, le cycle du renseignement étant défini par le terme « espionnage⁵³ », qui d'ailleurs, ne relève pas de la même sémantique et a généralement une connotation négative. Dans l'Empire russe, l'institutionnalisation des services du renseignement militaire⁵⁴ s'est produite pendant la période séparant la guerre de Crimée (1853- 1856) et la Première Guerre mondiale (1914-1918). Cependant, c'est au cours du XIX^e siècle que cette activité nouvelle, en tant que concept organisé et dirigé soit vers l'étranger, soit contre les éléments considérés comme subversifs au sein même de l'État, est devenue autonome, avant d'être ultérieurement confiée à un service spécialisé

⁵³À titre d'exemple, citons l'historien russe Grigorij Bondarevskij qui définit l'espionnage comme étant « la recherche par un étranger d'informations pouvant servir à compromettre les intérêts fondamentaux du pays dans lequel il agit », Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 79.

⁵⁴Soulignons que l'institutionnalisation du renseignement consistait à organiser l'établissement d'organismes administratifs, dépendants des autorités gouvernementales, chargés de mener les enquêtes ou les activités de renseignement.

agissant en permanence et non plus uniquement en temps de guerre. Ce processus est appelé par Alain Dewerpe la « bureaucratisation du secret⁵⁵ ».

Dans ce même ordre d'idées, l'historien russe Mikhail Alekseev concluait que « l'expérience de la guerre de Crimée s'est trouvée à la base des réformes militaires russes des années 1860-1870⁵⁶ ». L'artisan de ces dernières a été Dmitri Miljutin, le ministre de la Guerre du tsar Alexandre II entre 1861 et 1881. Au XX^e siècle, le programme des statistiques qu'il proposait pouvait déjà être appelé renseignement militaire. Complexe et révolutionnaire, il était partagé en trois sections : 1) les données statistiques concernant les ressources matérielles d'un État (finances, territoire, population, organisation de l'État) ; 2) l'analyse des informations sur les forces armées de l'État et de ses institutions militaires ; 3) les informations portant sur les dispositions territoriales du pouvoir pour une guerre défensive ou offensive. Miljutin a rejeté le développement social historiquement prédéterminé comme base de résolution des problèmes militaires. En revanche, il a insisté sur une nouvelle méthode, qui, en utilisant la recherche scientifique et les statistiques sociales, n'avait qu'un but élucider le processus du changement social lui-même⁵⁷. Afin de réussir la mise en œuvre de son programme réformateur, Miljutin a enrôlé des officiers de l'état-major général statistiquement formés pour compiler les informations collectées. Ainsi, dès le début des années 1860, l'état-major général russe commençait la réévaluation des voies et des

⁵⁵Alain Dewerpe, *Espion – Une anthropologie historique du secret d'État contemporain*, Paris, Gallimard, 1994, p. 18.

⁵⁶Mikhail Alekseev, *op. cit.*, tome I, p. 52.

⁵⁷Plus tard, Miljutin notait : « *the more I became convinced that to create a special military "science" from purely geographical matter was unthinkable [...] From this I came to the conclusion that [geographically-based] strategic analyses [...] comprised only one of the many aspects of a general study of the military capacity of nations. Thus, only through comprehensive research [всестороннее исследование] could one establish the subject and goal of scientific teaching. In this sense it would be not military Geography but, a special offshoot of Statistics, which might be termed "Military Statistics"* », David Rich, *op. cit.*, p. 628.

moyens de tous les aspects de la gestion du renseignement. La relation entre les objectifs du réformisme militaire et ceux de la collecte de données devenait de plus en plus étroite.

Au cours de la décennie des réorganisations politico-militaires dirigées par Miljutin, une structure unique et centralisée du renseignement militaire a été établie et développée. Au début des années 1860, l'état-major général russe⁵⁸ était l'autorité de commandement et de contrôle militaire, et il intégrait également la gestion centralisée du renseignement dans le cadre du ministère de la Guerre. Quant aux fonctions du *Genshtab*, elles impliquaient trois aspects, celui-ci étant 1) chargé de la coordination du commandement et du contrôle de l'armée ; 2) responsable des activités de recherche militaire, de même que 3) de la gestion de toutes les activités militaires dans le cadre du ministère de la Guerre. Compte tenu de l'ampleur de ces responsabilités, ce dernier exigeait des *genshtabistes*⁵⁹ « une formation spéciale ou un diplôme d'études supérieures militaires⁶⁰ ». Le 27 septembre 1863, l'empereur Alexandre II approuva la création de la Direction générale du *Genshtab*⁶¹. Mentionnons que la majorité des documents produits par les agents militaires russes, que nous analysons dans notre recherche, étaient adressés au directeur du département militaire – scientifique de la *GUGSh*⁶².

⁵⁸Nous nous permettrons d'utiliser ci-après l'appellation russe de l'état-major général impérial russe, *Genshtab* (*Генштаб*), qui est une contraction de l'allemand *Generalstab*.

⁵⁹Les officiers de l'état-major général russe étaient effectivement appelés des *genshtabistes*.

⁶⁰Mikhail Alekseev, *op. cit.*, tome I, p. 59.

⁶¹La Direction principale de l'état-major général (*Главное Управление Генерального Штаба*), contractée en *GUGSh*, était l'autorité centrale spécialisée dans la collecte du renseignement militaire. Aux deuxièmes (asiatiques) et troisièmes départements (militaire-scientifique) de la *GUGSh* étaient confiées les activités de collecte du renseignement militaire au Moyen-Orient et en Asie centrale.

⁶²Précisons que pendant la période couverte par notre mémoire, ce poste a été occupé par Obruchev, Nikolaï Nikolaevitch (1867-1881), Feldman, Fiodor Aleksandrovitch (1881-1896), Sollogoub, Vasili Ustinovitch (1896-1900) et Celebrovskij, Vitali Platonovitch (1901-1903). En 1903, suite à une nouvelle

Miljutin établissait un rapport explicite entre la stratégie militaire et le renseignement, lorsqu'il écrivait que « *to wage war effectively, we must have essential information about where we will fight, including capabilities and other statistics about the theater of operations, in addition to the material and moral resources of both sides*⁶³ ». Les attachés militaires des missions diplomatiques étaient ainsi les principaux vecteurs du renseignement militaire russe. En fait, ils représentaient l'élite de l'armée russe, étant recrutés parmi le corps des officiers de la Garde impériale et les diplômés de l'Académie militaire de l'état-major général⁶⁴. Le service du renseignement militaire, sans égard à son origine, gérait en fait, l'ensemble des activités d'analyse du renseignement extérieur, soit aussi bien celles des agents militaires légaux (*voennye agenty*), que celles des agents militaires clandestins, recrutés par l'*Okhrana*⁶⁵.

Dans son Encyclopédie de la science militaire et navale, le général de division Genrikh Antonovich Leer notait que la collecte du renseignement militaire, qu'il définissait comme étant « *la quête des informations sur la situation, les ressources, les forces et les intentions de l'ennemi*⁶⁶ », se faisait à l'époque essentiellement à travers a) les attachés militaires en poste dans les pays ennemis ; b) les cartes et les plans à

réorganisation des institutions militaires, les activités de renseignement ont été confiées au Bureau des statistiques militaires des pays étrangers, toujours dans le cadre de la *GUGSh*.

⁶³David Schimmelpenninck Van Der Oye, "Reforming Military Intelligence", dans David Schimmelpenninck Van Der Oye et Bruce Menning, *Reforming the Tsar's Army: Military Innovation in Imperial Russia from Peter the Great to the Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 134.

⁶⁴Fondée en 1832 en tant qu'académie militaire impériale (*Императорская военная академия*), elle a changé de nom plus tard en académie militaire de l'état-major général (*Николаевская академия Генерального штаба*) ; après 1855, elle était souvent nommée *Nicolaevskaya*, en souvenir du tsar Nicolas I^{er} de Russie.

⁶⁵L'*Okhrana* (en russe, Отделение по охранению общественной безопасности и порядка / en français, *Section de maintien de la sécurité et de l'ordre publics*) était la police politique secrète de l'Empire russe, instaurée par une ordonnance en date du 14 août 1881 par l'empereur Alexandre III.

⁶⁶Genrikh Antonovich Leer, *Entsiklopedija voennyh i morskikh nauk (1893) [Encyclopédie de la science militaire et navale]*, [livre], Vol. 6, p. 243, sur le site Internet Archive, consulté le 20 janvier 2015, <https://archive.org/stream/ntsiklopediavo06leergoog#page/n244/mode/2up>

jour ; c) les espions⁶⁷ ; d) en interrogeant les autochtones (mais il soulignait qu'il fallait utiliser ce type de collecte des données prudemment et habilement, puisque les informations étaient souvent délibérément faussées) ; e) les déserteurs (dans certaines situations les agents militaires pouvaient obtenir de ces derniers des informations précieuses sur la localisation et la composition des troupes de l'armée ennemie) ; f) les prisonniers de guerre ; g) les troupes proprement dites de l'ennemi. Les rapports des agents du renseignement militaire russe cités dans ce mémoire font rarement état de leurs sources d'information. Il peut y avoir eu plusieurs raisons à cela. La première serait naturellement de protéger les informateurs, de manière à prévenir leur arrestation. La seconde pourrait aussi avoir davantage à faire avec la nature même du travail de l'agent du renseignement. Il s'agissait – nous l'avons vu – d'une profession relativement nouvelle, du moins dans l'armée russe. Par ailleurs, les chances de promotion y étaient élevées à condition que le renseignement s'avère fondé et utile. D'où peut-être une propension de l'agent à garder secrètes des méthodes qu'il avait développées lui-même sur le terrain, de façon à éviter qu'un collègue du *Genshtab* ne puisse les imiter, dans un esprit d'émulation. Bien qu'ils ne le précisent rarement, il faut néanmoins supposer que les rapports de ces agents se fondaient sur les types de sources que nous venons d'énumérer⁶⁸.

⁶⁷G. A. Leer définit comme suit la notion d'espion – personne qui pénètre secrètement à l'ennemi pour collecter des informations sur sa situation, ses plans et ses actions ; si l'espion est découvert, il perd la protection des lois de la guerre et, en cas de capture, ne peut pas être considéré comme prisonnier de guerre. Ainsi, l'espion doit être puni pour avoir commis des actions hostiles dans *Genrikh Antonovich Leer (1893), Entsiklopedija voennyh i morskikh nauk [Encyclopédie de la science militaire et navale], [livre], Vol. 8, p. 377-378, sur le site Runivers, consulté le 20 janvier 2015, <http://www.runivers.ru/bookreader/book10129/#page/390/mode/1up>*

⁶⁸Toutes les sources s'apparentent à ce que l'on appellerait aujourd'hui l'*HUMINT*, (de l'anglais *Human Intelligence*), qui est le renseignement d'origine humaine obtenu par le biais d'agents de renseignement utilisant des méthodes de collecte légales ou illégales. Il englobe à la fois le renseignement acquis par un mode conversationnel pour lequel un capteur humain interroge une source, et le renseignement acquis par

Les archives d'histoire militaire de l'État de Russie

Fondées le 8 août 1797 par le décret du tsar Paul I^{er}, les Archives de la science militaire devaient conserver cartes et protocoles historiques, descriptions et autres documents provenant de diverses institutions et individus. En somme, il s'agissait de tout ce qui touchait aux affaires militaires, notamment des documents découlant de l'activité des centres de commandements militaires, des états-majors de l'armée et de la Marine. Connus aujourd'hui en tant que RGVIA, ces fonds d'archives contiennent 1942 fichiers relatifs au renseignement militaire russe en Asie sur une période allant de la fin du XVIII^e siècle jusqu'en 1918, donc tout le XIX^e siècle – période d'une vive expansion russe en Asie.

Notre corpus de recherche provient des fonds 444, 445 et 450 des Archives d'histoire militaire de l'État de Russie (RGVIA). Portant le titre « *Turquie* », les fonds 444 à 451 contiennent des matériaux textuels et cartographiques rassemblés par les archivistes. Une partie de ces documents émanent des attachés militaires en poste au Moyen-Orient et couvrent, en outre, la construction de la ligne de chemin de fer Berlin-Bagdad-Bassorah (BBB). La documentation est rédigée principalement en russe, mais on trouve également dans ces fonds des documents en français, en allemand et en anglais, quelques articles en turc, italien, grec, arabe, latin et néerlandais. Les agents

l'observation sans contact avec l'adversaire. Le renseignement humain recouvre l'appellation MICE : « *Money, Ideology, Constraint, Ego* » par référence aux quatre méthodes principales de collecte utilisées par l'*HUMINT* : *Money* – décrit l'achat de renseignement par le versement d'argent ; *Ideology* – évoque l'obtention de renseignement par sympathie ou conviction idéologique ; *Constraints* – renvoie à l'usage des méthodes de chantage, d'intimidation, voire de torture pour l'obtention d'une information ; *Ego* – signifie appâter un individu en flattant son ego et/ou en lui promettant une reconnaissance personnelle importante. Il faut supposer que les agents militaires russes dont émanent nos sources ont utilisé en tout ou en partie ces méthodes.

militaires russes étaient règle générale polyglottes, ce qui était une exigence de la profession. La traduction vers le français de tous les documents rédigés en russe par les attachés militaires et diplomatiques en poste à l'étranger, cités dans la présente recherche, nous appartient. Les fonds mentionnés se déclinent eux-mêmes en 210 dossiers⁶⁹. Chacun de ces dossiers comprend quelques centaines de pages de documents contenant des renseignements militaires sur la Turquie, l'Arabie, la Syrie ou encore l'Afghanistan, sur les politiques intérieures et extérieures de ces pays, leur capacité militaire, mais également sur leur culture, tant il est vrai que la période concernée ici en est également une où l'on voit le renseignement évoluer vers un savoir presque encyclopédique⁷⁰ débordant le strict cadre militaire⁷¹.

Parmi les documents les plus pertinents eu égard à notre problématique, l'on trouve des dépêches et des mémorandums d'agents militaires russes et de représentants diplomatiques sur la situation politique de ces pays, les relations russo-turques et russo-afghanes, le renforcement de l'influence allemande en Turquie et la construction du

⁶⁹Cette déclinaison en fonds, puis dossiers est reflétée dans l'appareil référentiel utilisé par l'archivistique russe et auquel nous recourons également dans ce mémoire pour référer à nos sources, où *Fond* équivaut à fonds, *opis'* (abrégé en *op.*) à inventaire, *delo* à dossier et *list* à feuille. On utilise également l'abréviation *ob.* pour *oborotny*, soit le verso de la feuille.

⁷⁰Un des collaborateurs scientifiques des statistiques militaires russes, qui fournissait des informations sur les pays et leurs habitants, était la Société géographique impériale russe (*IRGO*), dont Miljutin était membre. À vocation d'abord scientifique, la Société servait aussi l'État. Le premier vice-président de la société était un amiral, et parmi ses membres on trouvait de nombreux militaires. Des officiers militaires accompagnaient systématiquement les expéditions scientifiques de la Société en Sibérie, au Turkestan, en Mongolie, au Tibet et d'autres terres orientales. On a même pu écrire de la Société qu'elle avait finalement été une actrice du Grand Jeu avec les Britanniques. L'un des explorateurs les plus célèbres de la Société, Nikolaï Przhevalski, était aussi un officier chargé de collecter du renseignement militaire. D'ailleurs, bien qu'officiellement Przhevalski voyageait sous l'égide de la Société, c'est le Ministère de la guerre de Miljutin qui le fournissait en argent, en hommes et en matériel. Avant son départ pour un de ses nombreux périples en Asie centrale, Przhevalski écrivit à ses supérieurs: « *[My] scientific research will camouflage the political goals of the expedition and should discourage any interference by our adversaries* ». cit. in...

⁷¹Précisons que la plus importante modification apportée au processus de collecte du renseignement militaire a été la revitalisation des statistiques militaires durant la décennie de la réforme militaire de Miljutin (1860-1870). Les statistiques commençaient à diverger de la recherche scientifique civile ou démographique. Le programme des statistiques militaires proposé par Miljutin possédait à la fois un aspect numérique et descriptif en s'appuyant sur tous les moyens de collecte disponibles.

chemin de fer de Bagdad, l'organisation et l'état de l'armée turque, les fortifications dans le Bosphore et les Dardanelles, les positions prises par les Russes et les Anglais en Asie Centrale et la rivalité russo-britannique en général. Beaucoup de ces documents sont signés par des agents militaires (*voennye agenty*) russes en poste à l'étranger : à Constantinople, le colonel Peshkoff (jusqu'en 1899), le colonel Kalnin (1899-1907) le lieutenant-colonel Alekseev⁷², à Londres le général de brigade Ermolov, le colonel Engalytchev à Berlin, enfin, à Athènes, le lieutenant-colonel Ivan Holmsen. Aux rapports de ces officiers (qui témoignent déjà de leur prodigieuse activité de collecte et d'analyse des données) s'ajoute également la correspondance diplomatique secrète, souvent sous forme de télégrammes secrets. Au sein de cette dernière, on trouve des communications signées par le consul impérial à Bagdad, A. F. Krouglov⁷³, le vice-consul impérial à Rize, A.I.Gippius⁷⁴ et le consul impérial à Erzeroum, le général de brigade Dennet⁷⁵ (ainsi que son successeur Skryabin⁷⁶). Les archives contiennent également des dépêches de l'ambassadeur russe à Constantinople, Ivan Zinoviev⁷⁷, des rapports du ministre de la Guerre, Alexeï Kouropatkine, des comptes-rendus des ministres des Affaires étrangères, Mikhaïl Mouraviov et son successeur Vladimir Lambsdorf, des rapports du secrétaire du Consulat général impérial russe à Erzeroum, Przhevalski⁷⁸, ainsi que la traduction du rapport rédigé par le consul allemand à

⁷²Rattaché directement à la Direction de l'Administration principale de l'état-major général, Alekseev faisait partie d'une section des affaires spéciales (*Osoboe deloproizvodstvo*) qui assurait une fonction de coordination et de diffusion, mais également de sécurité de l'information.

⁷³RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 23, list 3. *Télégramme secret du Consul Impérial russe à Bagdad, A.F. Krouglov, adressé au Chef de l'État-Major de l'Armée russe, Viktor Viktorovich Saharov, 6 avril 1901.*

⁷⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 117, list 1- 41.

⁷⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 106, list 218.

⁷⁶RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 115, list 89 ob.

⁷⁷RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 2-3.

⁷⁸RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 115, list 27-38.

Constantinople, Wilhelm Stemrich⁷⁹ en 1899, au sujet de l'état économique des pays par lesquels passera la voie ferrée de Bagdad. Ajoutons à cette liste l'assistant du colonel Peshkoff, le capitaine Shebeko, à qui l'on doit des rapports sur les travaux de fortification du Bosphore⁸⁰ qui furent présentés au Comité militaire-scientifique de l'état-major général⁸¹. Cette liste des documents n'est cependant pas exhaustive. Le corpus regorge en fait de documents touchant aux questions du renseignement et nous avons dû focaliser sur ceux traitant plus précisément de la *Bagdadbahn*. La critique des sources voudrait qu'en histoire l'on puisse toujours identifier l'auteur d'un document. Malheureusement, nous n'avons pas réussi à décrypter les noms de tous ceux qui ont signé ces documents. Certaines signatures, malgré tous nos efforts, demeuraient illisibles, quand elles n'étaient pas des pseudonymes servant, ici aussi, à protéger l'identité des informateurs.

Qui plus est, certains témoignages sont anonymes et ne présentent aucune signature ou origine. Mais la critique des sources nous enseignant également que le destinataire est au moins aussi important que son auteur dans l'authentification d'un document, nous sommes confiants que les sources anonymes émanent véritablement d'agents du renseignement militaire russe ou de leurs informateurs (russophones). Ces documents sont toujours adressés au VUK et, on y retrouve souvent des informations recoupant celles colligées dans les rapports rédigés par les attachés militaires en fonction. En résumé, s'il est vrai que l'anonymat de la source appauvrit le travail de son interprétation, l'absence de signature témoigne, à notre sens, plutôt de la confidentialité

⁷⁹RGVIA, Fond 444, Op. 1, d. 61, l. 14-34 ob. « *Le rapport Stemrich* », traduit et signé par le colonel Kalnin, agent militaire russe à Constantinople, 20 octobre 1900.

⁸⁰ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 115, list 38.

⁸¹Nous utiliserons plus loin l'abréviation russe VUK (*Военно-ученый комитет Генерального Штаба*) pour désigner le comité scientifique militaire de l'état-major général russe.

de l'identité de l'expéditeur que du caractère peu fiable du document. Notre intention est de faire ressortir de l'analyse de ce corpus un état des lieux documentant autant les techniques de collecte de l'information, que la transformation de cette dernière en renseignement. Une précision s'impose cependant. Les usages faits de ce renseignement par les autorités militaires dans le contexte de l'obtention de la concession pour la construction du chemin de fer de Bagdad par les Allemands en 1899 et son impact sur la reconfiguration du Grand Jeu tel que défini plus haut est presque impossible à déterminer parce que cette étape du cycle du renseignement⁸², à savoir la diffusion, n'est pas reflétée dans les sources que nous analysons dans notre étude. Autrement dit : il n'est pas possible à la lumière de ce corpus de restituer entièrement le cycle du renseignement. Comblers cette lacune nécessiterait un corpus élargi et dépasserait assurément le cadre d'un mémoire de maîtrise.

Mentionnons que les renseignements collectés par les agents militaires russes au sujet de la question de la construction du chemin de fer de Bagdad devaient d'abord et avant tout servir les intérêts de l'État russe, en déterminant, à un certain degré, les attitudes et les mesures à prendre par ce dernier. Cette mission était encore plus difficile à l'époque où les fuites d'informations étaient la norme. Conformément à l'*Instruction*, les rapports des agents militaires étaient envoyés à Saint-Petersbourg, ensemble avec la correspondance de l'ambassade russe à Constantinople. Les rapports secrets ou classifiés étaient adressés au ministre de la Guerre, tous les autres étaient adressés à la

⁸²Les quatre étapes du cycle du renseignement, défini plus haut, sont la *planification*, qui consiste à établir des plans faits pour répondre aux exigences du gouvernement en matière du renseignement ; la *collecte* ou le recueil d'un maximum d'informations disponibles dans des sources ouvertes ou secrètes ; l'*exploitation* ou l'*analyse* qui se traduit dans le traitement de l'information brute qui devient par la suite un renseignement exploitable et la *diffusion*, le moment du cycle où le commanditaire obtient la réponse à ses interrogations et peut l'utiliser pour prendre des décisions.

Chancellerie du Comité militaire-scientifique de la *GUGSh*, dont l'une des fonctions était l'orientation future des rapports à l'attention des autres organismes et ministères de spécialité⁸³. En somme, ce schéma était inefficace, parce que les courriers diplomatiques pouvaient, en échange d'une certaine somme d'argent, familiariser des tierces personnes avec les informations secrètes contenues dans les rapports qu'ils livraient⁸⁴. En outre, les courriers diplomatiques de l'ambassade étaient envoyés d'habitude de deux à trois fois par mois, alors que les rapports arrivaient à l'état-major général dans un délai d'un mois et demi à deux mois. Sur certaines questions la correspondance pouvait prendre six mois. L'envoi des rapports par la poste n'augmentait pas la vitesse de transmission de l'information, mais réduisait davantage son degré de confidentialité. C'est ainsi par exemple que nous avons pu lire dans le rapport du 27 août 1896 du secrétaire du Consulat général impérial russe à Erzeroum, Przhevalski, que « la mauvaise qualité du travail des bureaux de poste turcs et la violation constante du secret des courriers, qui est présentement la règle, ne m'ont pas laissé prendre le risque de vous écrire en route⁸⁵ ». Bien que la *GUGSh* n'ait introduit aucun changement dans ce schéma de correspondance et que l'organisation de l'activité des services du renseignement militaire et le mécanisme de sa mise en place par la direction centrale de St-Pétersbourg présentaient d'importants défauts, il est à noter que les agents militaires russes satisfaisaient à leurs obligations.

⁸³M.Iu Assinovskaya, « Russkaya voennaya razvedka na Balkanah v konce XIX-go veka », (Les services du renseignement militaire russe dans les Balkans à la fin du XIX^e siècle), *Voprosy Istorii*, n° 11, 2002, p. 153.

⁸⁴K.K. Zvonarev, *Les services secrets. Les services secrets russes avant et durant la Première Guerre mondiale*, Vol. I., Moscou, 1929, p. 2; cité dans M. Iu Assinovskaya, *op. cit.*, p. 154.

⁸⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 110, list 147. Rapport du secrétaire du Consulat impérial russe à Erzeroum, Przhevalski, 27 août 1896. « Неудовлетворительность турецких почтовых учреждений и постоянное нарушение тайны почтовой корреспонденции, сделавшееся в настоящее время как бы правилом, не позволяли мне писать вам с пути ».

Soulignons que nos sources d'archives ne reflètent pas exclusivement le point de vue des Russes au sujet de l'entreprise de Bagdad. En passant par les cycles de collecte, d'analyse et d'interprétation des données, le renseignement renferme une plus large implication en intégrant des configurations plus complexes que l'usage unilatéral de l'information. Dans les annexes aux comptes-rendus des attachés militaires russes, on trouve des articles signés par le général allemand Colmar Von der Goltz⁸⁶, le lieutenant-colonel allemand Hildenbrandt⁸⁷, ou encore un article signé par René Henry⁸⁸. Toutefois, aussi riche soit-il, ce corpus a ses limites et ne permet notamment pas d'étudier la cession de l'île de Chypre aux Britanniques en 1878 ou l'occupation de l'Égypte par ces derniers en 1882 ni les opérations en Mandchourie pendant la guerre russo-japonaise (1904-1905), événements qui devraient cependant être compris au sein de notre problématique de la reconfiguration du Grand Jeu. Mais, faut-il encore le préciser : on ne peut pas tout couvrir dans le cadre d'un mémoire.

Ainsi, afin de bien articuler les principaux éléments inhérents à notre démarche, nous avons mis en œuvre un plan logique organisé en trois chapitres qui reflètent les principales thématiques liées au fait historique du Grand Jeu et à la construction du chemin de fer de Bagdad par les Allemands. Le premier chapitre est consacré à la germanisation de l'espace moyen-oriental, tout en reflétant le contexte dans lequel, selon les agents militaires russes, cette immixtion allemande a pris place au Moyen-Orient vers la fin du XIX^e siècle. L'objectif que nous souhaitons atteindre avec ce premier chapitre est de dresser la conjoncture et les conditions dans lesquelles le jeune Empire

⁸⁶ RGVIA, Fond 444, Op. 1, d. 61, l. 40-48.

⁸⁷ RGVIA, Fond 444, Op. 1, d. 61, l. 161 ob, *op. cit.*, p. 3-26.

⁸⁸ RGVIA, Fond 444, Op. 1, d. 61, l. 153-161. « L'intérêt français en Asie Occidentale : le chemin de fer de Bagdad et l'Alliance Franco-russe », *Questions diplomatiques et coloniales*, 1 juin 1903.

allemand entreprend la construction de la *Bagdadbahn*. Pour ce faire, s'avère essentielle l'analyse des visions des attachés militaires russes reflétées dans les rapports qu'ils envoyaient à la *GUGSh*, ainsi que la définition des principales fonctions de ces derniers dans le contexte susmentionné. Le deuxième chapitre développe en détail la reconfiguration de la situation géopolitique au Moyen-Orient, en mettant de l'avant les inconvénients que la construction du chemin de fer de Bagdad causait à la Russie. On y examine, à travers le regard des agents russes, les désavantages de l'entreprise de Bagdad pour les intérêts politiques et économiques de la Russie dans la région moyen-orientale. Sont reflétées également, dans ces interprétations des agents, les principales actions entreprises par les Russes dans le but d'obstruer la réalisation de la *Bagdadbahn*.

Le troisième chapitre vise à détailler la position prise par la Grande-Bretagne dans la question de la construction du chemin de fer de Bagdad, du moins telle que se la représentaient les agents russes. Le fait que la *Bagdadbahn* se terminait sur le bord du golfe Persique mettait face à face Allemands et Britanniques. Ainsi, en menaçant la route de l'Inde, l'Allemagne mettait en question la suprématie maritime et coloniale de l'Angleterre, changeait le *statu quo* dans le Moyen-Orient et préparait, selon nos sources, l'invasion de l'Asie centrale et de l'Inde britannique. Une réalité qui pouvait avoir de profondes implications, militaires, mais aussi économiques, pour la Russie. Au terme de la démonstration, nous espérons pouvoir convaincre le lecteur de la pertinence des objectifs poursuivis dans notre recherche, et notamment, comment la construction du chemin de fer de Bagdad inscrivait la région du Moyen-Orient au sein du Grand Jeu et quelles représentations avaient les agents du renseignement militaire russe de cette même reconfiguration de la situation géopolitique moyen-orientale.

Chapitre I

LA GERMANISATION DE L'ESPACE MOYEN-ORIENTAL

« S'emparant du Bosphore et obtenant la concession pour la construction du chemin de fer de Bagdad jusqu'au port de Koweït, l'Allemagne pénètre, sans façon, au Moyen-Orient, dans la sphère d'influence de la Russie¹ »

Capitaine Voëïkoff

Vers le dernier tiers du XIX^e siècle, le deuxième Reich (1871-1918) devient un grand pays industriel, commercial et exportateur. Répondre aux « nouveaux besoins de la nation² » est l'objectif incontournable de la politique allemande. Selon le chancelier Bernhard von Bülow, le vigoureux développement national, surtout dans le domaine économique, a poussé l'Allemagne au-delà des océans³. La politique mondiale (*Weltpolitik*) fondée par le Kaiser Wilhelm II marquait une rupture irréversible avec la politique continentale du chancelier Otto von Bismarck. Les territoires d'Afrique ou d'Asie qui représentaient des débouchés profitables et féconds étaient déjà placés sous la dominance britannique ou française. Les vieilles puissances coloniales, la France et l'Angleterre étaient emparées des pays les plus riches et les mieux situés, alors que l'Allemagne avait dû s'engager dans une politique nouvelle, orientée vers l'Empire ottoman.

Au tournant du XIX^e siècle, la « litigieuse question de la construction du chemin de fer de Bagdad⁴ » par les Allemands, venait amplifier l'antagonisme entre les

¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 129, list 21. Rapport du capitaine Voëïkoff, 25 mars 1902 ; « *Германия, захватив в свои руки Босфор и получив концессию на железнодорожную линию на Багдад и Кувейт, бесцеремонно внедряется на Ближнем Востоке в сферу влияния России* ».

²Louis Ragey, *La question du chemin de fer de Bagdad*, Paris, Rieder, 1936, p. 36.

³Grigorij Bondarevskij, *Bagdadskaia doroga i proniknovenie germanskogo imperializma na Blizhnij Vostok (1888-1903)*, (La ligne de Bagdad et l'immixtion de l'impérialisme allemand au Proche-Orient (1888-1903)), Tachkent, Édition Science, 1991, p. 16.

⁴RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 22, list 17. « *спорный вопрос о постройке Багдадской дороги* ».

puissances européennes, en révélant des mutations dans la situation géopolitique au Moyen-Orient. Dans le contexte de l'accomplissement du projet allemand de la *Bagdadbahn* qui, d'une part, menaçait la frontière caucasienne russe, et d'autre part, changeait la donne dans la question d'Orient, le travail des attachés militaires russes acquérait une valeur sans précédent.

1. *GUGSh* : Structure, fonctionnalité, défauts

Au cours du XIX^e siècle, l'Empire russe a connu une période d'expansion rapide et de changement qui ont forcé l'évaluation de ses engagements asiatiques plus intensément que jamais⁵. Durant la première moitié du XIX^e siècle, la charge d'une grande partie de cette analyse incombait au département d'Asie du ministère des Affaires étrangères. La création de ce dernier était vue comme une division autogérée de politique étrangère qui veillait sur les nouvelles possessions asiatiques, principalement islamiques, de l'empire⁶. La rupture institutionnelle évidente au sein du ministère des Affaires étrangères russe est donc venue à être reproduite aussi dans une certaine mesure dans l'état-major impérial de l'armée, qui a connu son développement assez tard dans le système militaire tsariste. Cependant, dans le cas de la Russie, la nécessité d'un système administratif militaire grand et assez efficace était indispensable, étant donné qu'après les guerres napoléoniennes, la Russie, contrairement aux autres puissances européennes, n'a pas démobilisé, mais a maintenu ses forces même en temps de paix⁷. Néanmoins, avant la fondation de l'Académie militaire de l'état-major impérial russe en 1832, la

⁵L'intrusion de la Russie en Asie centrale a commencé au début des années 1850, mais elle a été retardée par la guerre de Crimée. Les campagnes de Boukhara (1868), de Khiva (1873) et de Kokand (1875), ont abouti à la mise en place de protectorats russes et à l'absorption complète du Turkestan vers 1875.

⁶Theodore Taranovski, "Institutions, Political Culture, and Foreign Policy in Late Imperial Russia", dans C. Evtukhov, G. Gasparov, A. Ospovat et M. Von Hagen (dir.), *Kazan, Moscow, St. Petersburg: Multiple Faces of the Russian Empire*, Moscou, O. G. I, 1997, p. 53-70.

⁷Frederick W. Kagan, *The Military Reforms of Nicholas I. The Origins of the Modern Russian Army*, New-York, Macmillan, 1999, p. 2.

Russie n'avait pas d'institution pour la formation régularisée des officiers de l'armée impériale⁸.

Pendant de nombreuses années, faisaient défaut au *Genshtab*⁹ à la fois le prestige associé à d'autres états-majors militaires européens et la capacité de planification stratégique. Après la débâcle de la guerre de Crimée, l'état-major impérial russe a cependant subi une importante réforme sous le ministre de la Guerre Dimitri Milioutine, et ce, seulement à partir des années 1880. Après cette réforme, l'état-major disposait dorénavant d'agents militaires capables d'assumer une identité professionnelle distincte au sein de l'armée russe dans son ensemble.

Milioutine a poursuivi ses réformes militaires sur le modèle français, en subordonnant au ministère de la Guerre toute une série de ministères distincts, y compris le département militaire-topographique et l'Académie Nicolas, pour former, vers 1866, le *Genshtab*. Il a resserré les conditions d'admission et a élevé les normes académiques de la plus importante institution de formation des officiers¹⁰. La fusion de la *GUGSh*¹¹ avec le service d'inspection du ministère de la Guerre en 1865 a créé un organe de directive centrale, combinant les fonctions d'administration et de planification opérationnelle. Des dilemmes de gestion et de fonctionnement efficace ont toutefois continué à entraver l'activité de l'état-major pour une grande partie du reste du XIX^e

⁸Deux modèles dominants d'une telle institution existaient déjà. Il s'agit de la *Kriegsakademie* prussienne mise en place à Berlin en 1810 et l'École Militaire Supérieure française fondée à Saint-Cyr en 1803. Ces académies reflétaient le cadre de plus en plus technique et large compris dans la guerre de l'époque, et visant la formation d'officiers intelligents et professionnels tout en servant de centres du développement de la théorie stratégique. Ces académies étaient fondées sur la conviction que la guerre était désormais une profession spécialisée, d'une part, et que les éléments essentiels de la guerre étaient, d'autre part, fondamentalement enseignables.

⁹Nous utilisons l'appellation russe de l'état-major général impérial, soit *Genshtab* (*Генштаб*).

¹⁰Carl Van Dyke, *Russian Imperial Military Doctrine and Education, 1832-1914*, Westport, Greenwood Press, 1990, p. 58.

¹¹La Direction principale de l'état-major général (*Главное Управление Генерального Штаба*), contractée en *GUGSh*, était l'autorité centrale spécialisée dans la collecte du renseignement militaire.

siècle. De même, la décision de Milioutine de subordonner l'état-major général au ministère de la Guerre a traditionnellement été attaquée par les historiens modernes, à la fois occidentaux et soviétiques, qui considéraient ce développement comme ayant perpétué les inefficacités et freiné l'avancée vers « l'art opérationnel » moderne en Russie¹².

Vers 1869, le département d'Asie, chargé de la collecte de données au Moyen-Orient et en Asie centrale, était une des sept sections de l'état-major impérial russe. Les six autres étaient la section militaire-topographique, le Comité pour le mouvement des troupes et des cargaisons militaires par les chemins de fer (créé en 1868), le Comité pour la préparation des données sur la mobilisation des troupes, le Comité militaire-scientifique (*VUK*), la Commission des Archives militaires et l'état-major général (*Glavnyj Shtab*). Périodiquement, la forme de l'état-major faisait l'objet de réforme mineure, en grande partie en raison des fonctions de plus en plus complexes qu'il assumait dans le domaine de la logistique et de la mobilisation. En 1875 par exemple, le Comité de mobilisation a été créé pour seconder l'activité du VUK¹³.

Plus tard, vers 1892 ont été créées les sections du quartier général dans les états-majors des districts frontaliers, dans le but de collecter des données concernant à la fois le district lui-même et les localités les plus proches des pays voisins. En 1903, le *Genshtab* fut réorganisé en cinq directions : d'abord le quartier-maître général, le second quartier-maître général, le quartier-maître adjoint, les communications et la topographie militaires, cette dernière incluant une section (*otdel*) asiatique. Cette section asiatique

¹²Voir par exemple Bruce W. Menning, *Bayonets before Bullets, The Imperial Russian Army, 1861-1914*, Bloomington, Indiana University Press, 1992, p. 17 ; P. A Zaionchkovskii, *Voennye Reformy 1860-70 godov v Rossii, (Les réformes militaires russes des années 1860-1870)*, Moscou, Édition de l'Université de Moscou, 1952, p. 106.

¹³Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 87.

prit la responsabilité purement administrative pour les districts militaires asiatiques. La collecte des renseignements concernant le potentiel militaire des adversaires étrangers était déjà assignée à la section sept (VII – études militaires et statistiques des États étrangers) du second quartier-maître général¹⁴.

L'évolution de la structure, du fonctionnement et des responsabilités de l'état-major et du bureau de recherche technique, de la planification et de la mobilisation des états-majors, a été le résultat de deux modifications. Tout d'abord, suite à la mise en œuvre des réformes militaires, l'état-major a développé une haute compétence technique qui représentait en soi un travail de pionnier dans la collecte de données et l'analyse des statistiques militaires¹⁵. Ensuite, les travaux de l'état-major conféraient à ses membres un statut d'experts, et leur quasi-monopole dans les questions stratégiques leur assurait influence et autonomie. La collecte du renseignement militaire ainsi que la planification de la guerre devenaient l'apanage du *Genshtab*.

1.1 La géopolitique russe à la fin du XIX siècle

Avec la construction du Transsibérien,¹⁶ la politique russe en Extrême-Orient, dictée par des objectifs économiques et par des problèmes de politique extérieure du pays, s'intensifia dans les années 1890. Toutefois, les composantes militaire et stratégique du Transsibérien ont été parfaitement comprises en Europe et en Asie,

¹⁴M.Iu. Assinovskaya, « *Russkaya voennaya razvedka na Balkanah v konce XIX-go veka* », (Les services du renseignement militaire russe dans les Balkans à la fin du XIX^e siècle), *Voprosy Istorii*, n° 11, 2002, p. 151.

¹⁵Mikhail Alekseev, *Voennaya razvedka Rossii ot Ryurika do Nikolaya II*. (Le renseignement militaire russe de Riourik jusqu'à Nicolas II), Vol.II, Moscou, Édition « Russkaya razvedka », 1998, p. 111.

¹⁶Le Transsibérien (en russe: *Транссибирская магистраль*) est la voie ferrée qui relie Moscou à Vladivostok sur 9 288 kilomètres, en traversant l'Oural, la Sibérie occidentale, la région du lac Baïkal et l'Oussouri. Ce chemin de fer a été construit entre 1891 et 1916, en plusieurs tronçons dans le but de développer l'économie de la Sibérie, d'appuyer la flotte russe du Pacifique et de consolider l'influence commerciale et politique de l'Empire russe en Chine (étant donné qu'il traverse la Mandchourie par le chemin de fer de l'Est chinois).

puisque ce chemin de fer « incluait la Russie dans la sphère de la rivalité économique et politique internationales de la région du Pacifique¹⁷ ». Cette formulation du problème demandait de nouvelles allocations pour le renforcement de la flotte russe du Pacifique, qui, étant allouées, ont provoqué une grave détérioration des relations russo-britanniques en Asie. Tout aussi acerbe était l'antagonisme entre la Russie et l'Angleterre en Perse. L'objectif de la Russie était de se garantir une position dominante dans la région par la construction d'un chemin de fer qui relierait la mer Caspienne au golfe Persique en traversant toute la Perse. L'Angleterre s'opposait à ce projet prétentieux des Russes en considérant qu'il compromettrait la sécurité de l'Inde britannique. Cependant, en janvier 1900 l'Empire russe obtenait la prolongation du moratoire sur la construction des chemins de fer en Perse pour encore dix ans, en se réservant le droit de construction de tout chemin de fer transpersan. Ainsi, la rivalité anglo-russe en Asie atteignait le point de rupture.

Le penseur stratégique russe le plus influent de la fin du XIX^e siècle, Nikolai Obrutchev, écrivait avec prétention : « *Russia, leaning on Asia, seems with respect to Europe the greatest of powers, invulnerable either from the rear or the flanks*¹⁸ ». Pour autant, Obrutchev reconnaissait que les confins occidentaux de l'empire constituaient une grande zone vulnérable et une cible tentante pour les seuls ennemis envisageables, les puissances germaniques¹⁹, l'Empire russe étant facilement accessible depuis le nord-ouest par la mer Baltique et depuis le sud-ouest via les côtes de la mer Noire. En d'autres mots : ces deux mers étaient des portes ouvertes à l'agression par des flottilles

¹⁷I.S. Rybatchyonok, « Vneshniaja politika Rossii na rubezhe XIX-XX vv. », (La politique extérieure de la Russie aux confins des XIX et XX siècles), *Voprosy Istorii*, n° 1, 2014, p. 5.

¹⁸David Rich, « Imperialism, Reform and Strategy: Russian Military Statistics (1840-1880) », *The Slavonic and East European Review*, vol. 74, n° 4, 1996, p. 621.

¹⁹*Ibid.*, p. 622.

et des débarquements navals. L'étude de la problématique de la sécurité militaire de l'Empire russe²⁰ par Obrutchev a guidé les vues stratégiques de l'état-major impérial russe pour un quart de siècle, de 1881, quand celui-ci fut nommé à la tête du *Genshtab*, jusqu'à sa démission en 1897.

Plusieurs vecteurs de l'activité de la politique étrangère russe convergeaient dans les Balkans, au Moyen-Orient, en Asie centrale et en Extrême-Orient. L'Empire russe avait donc d'importants intérêts géopolitiques à défendre dans pratiquement toutes ces régions du monde, en disputant son statut de grande puissance dans une concurrence féroce avec les autres empires européens. Cependant, les problèmes de politique interne, les difficultés financières chroniques, les contradictions entre les institutions et les ambitions personnelles des hommes d'État russes, contrecarraient l'élaboration et la mise en oeuvre des décisions de politique étrangère²¹. La Russie avait armée la plus nombreuse et une assez grande flotte, la force militaire étant considérée comme facteur déterminant dans son positionnement de grande puissance. Toutefois, le potentiel militaire de l'empire était insuffisant pour soutenir les intérêts de grande puissance que l'empire défendait sur l'arène internationale, car incapable de rivaliser le niveau de développement des forces armées de ses principaux concurrents. Au tournant du XX^e siècle, les relations internationales prenaient l'allure d'un équilibre instable, le partage politique et territorial du monde, ainsi que la justification de la légitimité de l'expansion

²⁰Professeur en 1857 à l'Académie de l'état-major général russe, Nikolaï Obrutchev enseigne les statistiques militaires et écrit une volumineuse étude sur la problématique de la sécurité militaire de l'État russe, le *Recueil militaire*, qu'il publie en 1858. Sous le règne d'Alexandre III, il est nommé à la tête de l'état-major impérial russe, en continuant les réformes de Dimitri Miljutin. Il continue la modernisation de l'armée russe, étant considéré un des acteurs russes majeurs de la mise en mouvement de l'alliance franco-russe. Obrutchev est responsable de la stratégie tsariste orientée vers la préparation du théâtre européen pour une guerre et de la planification de la guerre russo-turque de 1877-1878.

²¹I.S. Rybatchyonok, *op. cit.*, p. 3.

étrangère trouvant leur reflet dans les concepts géopolitiques de l'époque²². L'historien russe K.V. Pleshakov a défini ces processus comme étant « le combat pour le contrôle de l'espace²³ ». Dans ce dernier, la Russie luttait aussi bien pour l'accès à la « mer chaude²⁴ » et aux mers du nord-ouest, du sud-ouest et de l'est, que pour l'accès aux routes commerciales terrestres de la Sibérie et de l'Extrême-Orient. Les cercles dirigeants du pays voyaient dans la force et l'envergure de l'Empire russe une mission historique à accomplir : devenir une sorte de pont entre l'Europe et l'Asie²⁵. Pourtant, les priorités de la politique russe au Moyen-Orient étaient déterminées par le contexte géopolitique, par les droits et les traditions historiques et par l'orthodoxie. Soulignons que les agents militaires, dont la plupart étaient instruits dans l'Académie de l'état-major impérial russe, partageaient la vision des dignitaires en faisant référence, dans leurs rapports, à cette importante mission historique de la Russie : « avec leur avènement au Moyen-Orient, les Allemands produisent simultanément un mouvement débordant et une manœuvre de flanquement à l'égard de la Russie, en lui coupant son parcours historique vers la mer chaude²⁶ ». Dans la même lignée d'idées, le colonel Peshkoff, agent militaire russe à Constantinople, écrivait dans son rapport datant du 12

²²Prenons l'exemple de Halford John Mackinder qui énonçait en 1904 la théorie du *Heartland*. Dans son analyse géopolitique, Mackinder proposait une division de l'espace terrestre comme suit : *World-Island* (Île Monde), *offshore islands* (îles côtières) et *outlying islands* (îles écartées). Selon lui, le *Heartland*, se trouvait au centre de l'Île Monde, s'étendant de la Volga au Yangtze et de l'Himalaya à l'Arctique. Or, à l'époque de Mackinder, le *Heartland* était l'espace occupé par l'Empire russe. Mackinder résumait ainsi sa théorie : « *Who rules East Europe commands the Heartland, who rules the Heartland commands the World-Island, who rules the World-Island controls the world* ». Halford John Mackinder, « The Geopolitical Pivot of History », *The Geographical Journal*, vol. XXIII, n° 4, 1904, p. 421-444.

²³Konstantin V. Pleshakov, « Geopolitika v svete globalnykh peremen » (La géopolitique à l'aune des changements globaux), *La vie internationale*, n° 3, 1993, p. 31.

²⁴John Channon et Robert Hudson, *Atlas historique de la Russie : Puissance et instabilité d'un empire européen, asiatique et arctique*, Paris, Éditions Autrement, coll. Atlas/Mémoires, 1997, p. 74. Rappelons que les Russes appelaient « mer chaude » le golfe Persique qui offre un excellent accès à l'Océan Indien.

²⁵I.S. Rybatchyonok, *op. cit.*, p. 5.

²⁶RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 129, list 21. Rapport du capitaine Voéïkoff, 25 mars 1902. « Своим появлением в Малой Азии, немцы производят обходно-фланговое движение относительно России, отрезая ей исторический путь к теплему морю ».

octobre 1899, intitulé « *L'influence de l'Allemagne sur la modernisation des forces armées turques* », que

il est déjà évident que le gouvernement allemand exerce une influence de plus en plus croissante sur le Sultan et la Sublime Porte. Chaque année, nous verrons grandir la dépendance et la subordination des intérêts substantiels russes sur le Bosphore au pouvoir germanique, dans le sens de la garantie de la sécurité de la côte méridionale russe de la mer Noire, sans parler de la mission historique suprême de notre pays dans les Balkans²⁷.

Dans son étude de la question des chemins de fer moyen-orientaux, N. V. Tcharykov, futur ambassadeur de l'Empire russe à Constantinople (1906-1911), mettait en lumière une vision impérialiste des intérêts russes au Moyen-Orient : « Or, dans la séquence historique, après la Crimée, le Caucase se mettait sous la coupe de la Russie, ensuite l'Asie centrale, désormais, le temps est venu pour l'Asie Mineure²⁸ ».

1.2 Les prémices de l'antagonisme russo-allemand au Moyen-Orient

Vers la fin du XIX^e siècle, il apparaît clairement que le renforcement de la position de l'Allemagne au Moyen-Orient est devenu une menace redoutable pour les intérêts géopolitiques, militaires et économiques de la Russie dans cette région, l'immixtion allemande étant ressentie dans la vie administrative, financière, militaire et économique de l'Empire ottoman²⁹. Les instructeurs allemands réorganisaient l'armée turque, dans les usines allemandes étaient construits les navires pour la marine turque, l'Allemagne

²⁷RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 23, Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff, « *L'influence de l'Allemagne sur la modernisation des forces armées turques* », St-Pétersbourg, 12 octobre 1899. « Очевидно, какое все более возрастающее влияние на Султана и Порту приобретет германское правительство, и насколько будет ежегодно возрастать зависимость и подчиненность Берлинскому кабинету существенных интересов России на Босфоре, хотя бы только в смысле обеспечения черноморского побережья юга России, не говоря уже о высших исторических задачах нашего отечества на Балканском полуострове ».

²⁸RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 81ob. Étude de N.V. Tcharykov, « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », 30 mai 1891. « И как в исторической последовательности, за Крымом подчинился России Кавказ, а после Кавказа - Средняя Азия, так теперь очередь за Малой Азией ».

²⁹I.S. Rybatchyonok, *op. cit.*, p. 6.

fournissait les armes et les munitions pour l'armée ottomane, et finalement, les capitaux allemands étaient amplement investis dans la construction des chemins de fer moyen-orientaux. La tentative russe de négocier avec l'Allemagne, en 1899, le partage des sphères d'influence en Turquie s'est soldée par un échec. Par contre, le projet³⁰ du ministre de la Guerre, Alexeï Kouropatkine et du ministre des Affaires étrangères, Mikhaïl Mouraviev, a trouvé sa finalité dans la conclusion d'un accord russo-turc signé le 7 avril 1900, selon lequel la Russie recevait le droit préférentiel de construction des voies ferrées dans la zone spécifiée de la côte anatolienne de la mer Noire et la Turquie promettait aux autorités russes de ne pas accorder aux autres pays des concessions pour la construction de chemins de fer dans cette même zone. Ce sujet faisait l'objet d'une lettre secrète du ministre des Affaires étrangères russe, Mikhaïl Mouraviev, adressée à l'ambassadeur russe à Constantinople, Ivan Zinoviev, le 24 novembre 1899. Le premier était tranchant dans les consignes données à l'ambassadeur russe : « Notre Empereur vous ordonne de soumettre encore au Sultan, dans les termes les plus catégoriques, la demande de mise à disposition d'une concession à l'Empire russe pour la construction d'un chemin de fer en Asie Mineure³¹ ». En continuant sa lettre avec des directives pour Zinoviev, Mouraviev explique lui-même pourquoi la concession pour le chemin de fer

³⁰Précisons que nous faisons référence ici au projet amplement discutée dans les cercles dirigeants russes, concernant l'obtention de la concession pour la construction du chemin de fer qui relierait la ville de Samsun (située sur les rives anatoliennes de la mer Noire) à la ville de Sivas (à la frontière perse). Cette décision était dictée par la protection des intérêts politico-militaires de la Russie dans la zone côtière de la mer Noire et de la frontière caucasienne russo-turque, ainsi que par l'intention de la Russie de bloquer l'avancée allemande au Moyen-Orient.

³¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 2. Copie de la lettre secrète du ministre des Affaires étrangères, Mouraviev, adressée à l'Ambassadeur russe à Constantinople, Ivan Zinoviev, 24 novembre 1899. « *Государю Императору благоугодно было Высочайше повелеть Вам вновь предъявить Султану в самой категорической форме, требование о предоставлении России концессии на железную дорогу в Малой Азии* ».

Samsoun-Sivas est aussi importante pour la Russie et quelles sont les véritables raisons pour lesquelles l'Empire russe la demande avec autant de ténacité :

Afin d'assurer la protection de nos intérêts politiques primordiaux au Moyen-Orient, il nous reste un seul recours : se garantir la concession pour la construction de la ligne Samsun-Sivas, qui, sinon, pourrait de façon inattendue tomber dans les mains de ces mêmes Allemands, comme le chemin de fer de Bagdad. Ensuite, conclure un accord amiable avec la Turquie sur le sujet de la circonscription de toute la côte méridionale de la région de la mer Noire, qui resterait inaccessible pour les prises de contrôle des puissances étrangères. [...] Notre décision est conditionnée par les considérations suivantes : dernièrement, les puissances européennes occidentales et l'Allemagne en particulier, montrent une tendance marquée à s'implanter solidement en Asie Mineure. Nous ne sommes pas en mesure d'arrêter ce mouvement, puisque la Turquie n'est pas comme la Perse, qui, sous la menace de privation de notre bonne volonté, pourrait renoncer à toute construction des chemins de fer³².

La tension provoquée par les Allemands suite à l'obtention des concessions pour la construction des chemins de fer au Moyen-Orient est présente dans la correspondance³³ entre Mouraviev et Kouropatkine. Avant la signature de l'accord russo-turc, le ministre des Affaires étrangères demandait au ministre de la Guerre de lui indiquer « les confins de la zone côtière de la mer Noire, à l'intérieur de laquelle il serait fortement indésirable de permettre la construction des chemins de fer par des

³²RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 2. Copie de la lettre secrète du ministre des Affaires étrangères, Mouraviev, adressée à l'Ambassadeur russe à Constantinople, Ivan Zinoviev, 24 novembre 1899. « Для ограждения наших первостепенных политических интересов в Малой Азии нам остается единственное средство: во-первых заручится уже готовой концессией на Самсунскую дорогу, которая в противном случае, может также неожиданно, как Багдадская попасть в руки тех же Германцев; а во-вторых, войти в полюбовное соглашение с Турцией в видах ограничения вдоль всего южного берега Черного моря района, который оставался бы недоступным для захватов иностранных Держав. [...] Наше решение обуславливается нижеследующими соображениями: за последнее время западноевропейские Державы и особенно Германия, проявляют заметное стремление прочно утвердиться в Малой Азии. Остановить это движение не в наших силах, ибо Турция – не Персия, которую под угрозой нашего лишения благорасположения мы смогли заставить отказаться от постройки вообще каких-либо железных дорог».

³³Nous faisons référence à quatre lettres qui traitent le sujet de la nécessité de conclure un accord russo-turc relatif aux concessions accordées pour la construction des chemins de fer en Asie Mineure : RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 2-8. Deux lettres du ministre des Affaires étrangères russe, Mouraviev, adressées au ministre de la Guerre, Kouropatkine (list 2 et 4 ob.), et deux lettres de réponse de Kouropatkine (list 3 ob. et 7).

entrepreneurs étrangers³⁴ ». Ainsi, le Moyen-Orient devenait, vers la fin du XIX^e siècle, la région où se confrontaient les intérêts politiques et stratégiques russo-allemands. Comme nous le verrons dans ce chapitre, cette reconfiguration de l'équilibre géopolitique des forces dans la région moyen-orientale était peut-être moins un processus spontané ou plutôt qu'une évolution projetée et, en ce sens, il importe ici de considérer quel était le rôle des attachés militaires dans la prise de décision et de position de l'État russe.

2. Le profil, la formation et les fonctions des agents militaires russes

Au cours de la période qui nous intéresse, les agents militaires et les officiers attachés aux missions diplomatiques étaient les principaux éléments des forces étrangères des services du renseignement militaire russe. Leur activité était réglementée par l'*Instruction aux agents militaires* datant de l'année 1880. Dans cette dernière, il était indiqué que « les agents militaires sont désignés pour fournir au gouvernement des données complètes, exactes et opportunes concernant les forces et les ressources militaires des pays étrangers³⁵ ». Nous analysons dans ce mémoire plusieurs rapports des agents militaires à Constantinople. Ces rapports montrent que les fonctions attribuées aux agents dans l'*Instruction* étaient bel et bien celles assumées par ces agents militaires, qui font état des forces et ressources militaires locales³⁶.

³⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 4. Lettre du ministre des Affaires étrangères, Mouraviev, au ministre de la Guerre, Kouropatkine, 12 décembre 1899. « *Какие надлежало бы поставить крайние границы района по Черноморскому побережью, в пределах коего не желательно допускать железнодорожные сооружения иностранным предпринимателям* ».

³⁵Mikhail Alekseev, *op. cit.*, vol. II, p. 91.

³⁶Voir, RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 113, *Rapport du colonel Peshkoff sur l'effectif et l'approvisionnement avec des munitions de l'armée turque*, 17 septembre 1887 ; RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 106, list 101-106. *Rapport du colonel Peshkoff sur l'effectif et l'emplacement de l'armée turque*, 24 mars 1888. ; RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 124, list 1. *Rapport du colonel Kalnin au sujet de l'effectif de l'armée turque en temps de paix*, 1^{er} janvier 1900.

Ces agents militaires étaient également tenus d'« envoyer, sans délai, à la *GUGSh* les brochures et les articles des journaux à contenu militaire ou politique, dont la parution pouvait avoir un impact sur la société³⁷ ». Avant de partir pour leur mission à l'étranger, les agents militaires visitaient les bureaux de la *GUGSh* pour se familiariser avec les informations concernant le potentiel militaire des pays étrangers. Cependant, aucune formation spécifique sur la technique de collecte et d'évaluation de l'information n'était dispensée. Par conséquent, certains agents militaires essayaient de développer leur propre approche, d'autres réduisaient leur travail à l'envoi à la *GUGSh* de brochures et de codes militaires achetés dans les librairies en pays étrangers. Mentionnons que dans son ensemble, le processus de constitution de l'agence centrale du renseignement russe ne répondait pas aux tâches qui étaient assignées à la *GUGSh*. L'organisation et le fonctionnement du mécanisme de collecte des données étaient en décalage avec ce qui se faisait dans les grandes puissances occidentales³⁸.

Si leur formation était absente, le profil des agents militaires avait, lui, certes changé de manière drastique après les réformes de Milioutine. Une décennie seulement avant ces réformes la sélection des agents militaires russes envoyés dans l'Empire ottoman se faisait selon des critères très larges : « *previous work with diplomatic figures, past friendships, and good references were important criteria for a 'reliable man'*. *Nevertheless, it was often difficult to combine the qualities of 'able' and 'reliable'*³⁹ ». Cependant, vers la fin des années 1870, les attachés militaires étaient choisis parmi les

³⁷Mikhail Alekseev, *op. cit.*, vol. II, p. 92.

³⁸M.Iu. Assinovskaya, *op. cit.*, p. 142.

³⁹Ibrahim Köremezli, « *Shpion vs Casus: Ottoman and Russian Intelligence in the Balkans during the Crimean War (1853-1856)* », *Middle Eastern Studies*, vol. 50, n° 2, 2014, p. 197.

officiers militaires professionnels⁴⁰. Au début du XX^e siècle, les officiers qui avaient complété avec succès un cours supplémentaire de l'Académie Nicolas⁴¹ obtenaient le droit d'être transférés à l'état-major. Il s'agit donc d'un véritable perfectionnement du recrutement des futurs agents militaires russes, leur formation devenant un important critère de sélection.

Les services du renseignement militaire russe portaient une attention particulière à l'acquisition des informations concernant les forces armées de ses potentiels ennemis, au degré d'équipement en matière de matériel militaire moderne, ainsi qu'aux données sur les potentiels théâtres de guerre. Les préoccupations essentielles des agents militaires étaient l'étude générale de l'armée ennemie, des fortifications, de l'effectif, de la distribution des corps et de la discipline militaires. Pourtant, Ibrahim Köremezli ajoute encore quelques éléments aux tâches des agents : « *in addition to the activities of the enemy armies, details of the terrain and the local population were at the centre of military intelligence*⁴² ». L'appréciation du travail d'agent militaire à Constantinople, donnée par le capitaine Shebeko nous renseigne sur la tâche effectuée par le colonel Nikolaï Nikolaevitch Peshkoff, agent militaire à Constantinople pendant une période de douze ans :

Le travail d'agent militaire à Constantinople ne peut pas être comparé aux travaux des agents militaires envoyés dans d'autres centres (villes) européen(ne)s : en raison de l'étrange habitude de faire de toute information un secret d'État, l'agent militaire est obligé de vérifier l'information sous de nombreux aspects avant que cette dernière reçoive le caractère de vérité fiable, à partir de laquelle il serait possible de tirer une conclusion correcte⁴³.

⁴⁰Mikhail Alekseev, *op. cit.*, vol. I, p. 57.

⁴¹Mentionnons que ce cours supplémentaire de l'Académie militaire supposait l'élaboration d'une étude autonome sur un des trois sujets : l'art militaire, la stratégie ou un sujet militaire-historique. Cette catégorie des officiers militaires était considérée spéciale.

⁴²Ibrahim Köremezli, *op. cit.*, p. 200-201.

⁴³RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 116, list 209- 210 ob. Rapport du capitaine Shebeko, 5 août 1897. « *Труды военного агента в Константинополе не могут быть измерены одной меркой с таковыми*

L'agent militaire à Constantinople, colonel Kalnin, présente lui-même dans un de ses rapports les difficultés de sa mission :

Depuis le moment de ma nomination en tant qu'agent militaire à Constantinople, j'ai orienté tous mes efforts en vue de m'assurer d'avoir constamment les informations factuelles les plus précises possibles sur l'armée turque. Cette tâche est relativement simple à accomplir dans les pays civilisés, où toutes les informations à propos du recrutement, du matériel militaire et de l'équipement des forces armées sont toujours disponibles dans des publications officielles, ainsi que dans une vaste littérature informelle. Il en va tout autrement en Turquie, où les informations officielles sur l'armée ne sont jamais publiées, où les lois et les règlements soumis par le ministère de la Guerre ne sont pas mis en vente, mais envoyés directement dans les corps de l'armée en un certain nombre d'exemplaires⁴⁴.

Comment les agents militaires à Constantinople, le colonel Peshkoff et son successeur, le colonel Kalnin, réussissaient-ils collecter des données fiables dans une conjoncture à ce point défavorable ? Quelles étaient leurs sources ? De quelle manière traitaient-ils les informations pour en retenir seulement les plus fiables ?

2.1 Les sources d'information des agents militaires

Théoriquement, les sources primaires d'information des agents militaires étaient les sources documentaires (classifiées et non classifiées), les renseignements oraux, qui généralement étaient recueillis à l'aide des agents secrets ou clandestins (*agentura*). Les autres sources dont un agent pouvait se servir pour la collecte du renseignement étaient :

же трудами в других европейских центрах : вследствие странного обыкновения из всего делать государственную тайну приходится всякое сведение проверять по многим источникам, прежде чем оно получит характер достоверной истины из которой можно бы было выводить подобающие заключения ».

⁴⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 124, list 9. *Rapport du colonel Kalnin*, 26 avril 1902. « С первого же дня принятия мной службы военного агента в Константинополе, я все свои усилия направил к тому, чтобы иметь постоянно в своем распоряжении возможно точный фактический материал касательно турецкой армии. Задача эта сравнительно легко и просто разрешается в цивилизованных странах, где все сведения о комплектовании, устройстве, вооружении армии всегда можно найти как в официальных изданиях, как и в обширной неофициальной литературе. Совсем иначе обстоит дело в Турции, где никаких официальных сведений об армии не публикуются, где уставы и положения, подаваемые военным министерством не поступают в продажу, а рассылаются в войска в определенном числе экземпляров».

les publications (la presse, les périodiques, les livres, les annuaires et les documents cartographiques), l'observation, l'écoute et le tuyautage⁴⁵, les publications militaires (les codes et les circulaires militaires), la littérature spécialisée, les rapports des commissions parlementaires, les budgets militaires, la fréquentation des casernes et des usines, la communication avec les autres agents militaires russes et les corps diplomatiques. Afin d'accentuer la fiabilité de l'information qu'ils présentaient dans leurs rapports, les agents militaires donnaient souvent des précisions sur leurs sources, sans pour autant l'identifier : « Il y a quelque temps, j'ai été informé d'une source fiable que...⁴⁶ » ou « selon les informations que j'ai reçues d'une source d'information confidentielle⁴⁷ » ou encore « ce document, dont je suis prêt à garantir l'authenticité indéniable⁴⁸ ».

Cependant, les agents militaires obtenaient aussi des informations d'individus qui proposaient leurs services au renseignement militaire russe. Par exemple, le colonel Peshkoff évoquait dans son rapport le cas d'« un officier turc qui fait son service militaire dans le détroit des Dardanelles et accorde le bienfait de nous faire obtenir le plan authentique des fortifications du détroit. [...] Cet individu non seulement est prêt à nous rendre ce service, mais au-delà du dernier, il a exprimé la volonté de nous servir en permanence comme agent secret⁴⁹ ». Cet exemple est significatif pour notre recherche

⁴⁵Selon une acception qui était répandue au début du XX^e siècle, le mot « tuyautage » (...) signifie ici l'action de donner des renseignements de façon confidentielle.

⁴⁶RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 59. *Rapport du colonel Peshkoff*, 1 septembre 1887. « Несколько времени тому назад, мне было сообщено из достоверного источника, сведение что... »

⁴⁷RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 115, list 61. *Rapport du capitaine Shebeko*, 30 mars 1900. « Согласно полученным мною из конфиденциального источника сведениям... »

⁴⁸RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 67ob. « Этот документ, за безусловную подлинность которого я беру на себя смелость ручаться... ».

⁴⁹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 106, list 159 -159 ob. *Rapport du colonel Peshkoff sur le budget militaire turc du 1^{er} mars 1887 au 1^{er} mars 1888*, 18 octobre 1888. « Один турецкий офицер который служит в Дарданеллах берется достать нам подлинные планы укреплений пролива. [...] этот человек не

de deux points de vue : d'abord, il témoigne de l'une des modalités d'obtention des documents secrets, d'État ou d'importance majeure, pour ensuite nous présenter la façon dont était créé le réseau des agents secrets qui recueillaient du renseignement. Les agents militaires réalisaient également des copies des plans et des dessins des fortifications : « dans le plus court délai, j'espère disposer des plans originaux du détroit des Dardanelles, présentés par le colonel turc Hosni-bey, pour en faire des copies⁵⁰ ».

Toutefois, les documents achetés par les agents militaires n'étaient pas tous nécessairement authentiques. Il était courant que des falsifications leur soient proposées dans le but d'embrouiller le processus de traitement du renseignement. Ainsi, pour un traitement efficace de l'information et l'identification des incohérences, les départements concernés de la *GUGSh* confrontaient les données reçues des agents militaires, des missions diplomatiques et celles obtenues des agents secrets ou clandestins. Les agents militaires pouvaient eux-mêmes, dans certaines conditions, démentir ou certifier des informations : « les rumeurs concernant la signature d'un accord entre les gouvernements autrichien et turc ont commencé à acquérir une certaine valeur et solidité, au point que j'ai considéré nécessaire d'utiliser tous les moyens dont je disposais pour déterminer la valeur réelle du fait susmentionné⁵¹ ».

только берется оказать нам эту услугу но и сверх того желал бы постоянно служить нам в качестве секретного агента ».

⁵⁰RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 79. *Rapport du colonel Peshkoff*, 20 septembre 1887. « В непродолжительном времени я надеюсь иметь в своем распоряжении подлинные планы и чертежи Дарданелл, представленные полковником Хусни беем для снятия с них копий ».

⁵¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 59. *Rapport du colonel Peshkoff*, 1 septembre 1887. « Слухи эти первоначально неопределенные стали приобретать некоторую основательность и значение, настолько что я счел необходимым употребить все имеющийся в моем распоряжении средства для выяснения действительного значения вышеупомянутого факта ».

Parfois, les agents militaires russes ne pouvaient pas obtenir certains documents précieux à cause des prix élevés demandés pour ces derniers⁵². C'était là une conséquence du faible subventionnement octroyé par la *GUGSh* aux agents militaires. La somme mensuelle allouée à l'agent militaire à Constantinople était de 1.200 roubles, tandis que pour obtenir d'un informateur externe un seul plan de déploiement des troupes turques, il fallait être prêt à déboursier jusqu'à 2.500 roubles⁵³. La note du colonel Peshkoff exigeant de lui consentir une certaine somme d'argent atteste encore une fois des carences vécues par les agents militaires russes :

Or, le manque d'argent tout au long de l'année (1887) est extrêmement contraignant pour mon activité, et ne me permet notamment pas de la continuer dans le même sens. Mon travail devrait être fondé non pas sur des rumeurs et des articles de presse, mais sur des documents officiels authentiques qui sont les seuls que l'on puisse croire en Turquie, et cela à condition que le document soit soumis directement par un fonctionnaire responsable de tel ou tel domaine de la vie politique ou militaire de la Turquie). Ainsi, cette réalité m'oblige à demander à Votre Excellence de m'accorder une allocation de 350 livres turques [3.150 roubles] [I.C]⁵⁴ au titre des coûts déjà engagés et une autre de 800 livres turques à valoir sur l'année 1888⁵⁵.

Pourtant, le budget restreint et les « diversions informationnelles » n'ont pas compromis l'activité des services du renseignement militaire russe. Les approches choisies par la *GUGSh*, dans le cadre du travail de traitement des données, permettaient

⁵²Mikhail Alekseev, *op. cit.*, vol. II, p. 271.

⁵³M.Iu. Assinovskaya, *op. cit.*, p. 143.

⁵⁴Nous avons réalisé le calcul en roubles russes de l'allocation demandée par Peshkoff en utilisant les données présentées par l'historienne russe M.Iu Assinovskaya dans son article sur le renseignement militaire russe dans les Balkans à la fin du XIX^e siècle. Nous en avons déduit qu'une lire turque valait neuf roubles russes. D'ici 350 liras valaient 3.150 roubles ; M. Iu Assinovskaya, *op. cit.*, p. 144.

⁵⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 171 ob. Rapport du colonel Peshkoff adressé au Chef des affaires du comité militaire-scientifique de l'état-major, concernant les dépenses liées à l'activité d'agent militaire, 20 décembre 1887. « *Между тем, отсутствие денежных средств которыми я был крайне стеснен в течении всего истекающего года, не позволяют мне далее продолжить начатые работы в том же направлении, то есть не на основании слухов и газетных известий, а на основании подлинных официальных документах, которыми только и можно руководствоваться в Турции и то при условии получения их непосредственно от официальных лиц ведущих тем или другим вопросом военно-политической жизни Империи. Это обстоятельство вынуждает меня покорнейше просить Ваше Превосходительство исходатайствовать мне отпуск 350 турецких лир в счет уже произведенных расходов и 800 турецких лир в счет 1888 года* ».

généralement une évaluation adéquate de ces dernières. L'activité des agents militaires à Constantinople au début du XX^e siècle a été reconnue par la *GUGSh* comme ayant été assez productive en termes qualitatifs et quantitatifs⁵⁶. En ce sens, la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient s'insérait elle aussi dans cette activité d'autant qu'elle a fait l'objet de plusieurs études réalisées par des agents militaires et des représentants diplomatiques russes en Turquie⁵⁷. Généralement, ils évoquaient le caractère multilatéral du problème en l'analysant sous le rapport de la consolidation de l'autorité du Sultan, ainsi que de l'armée ottomane et du point de vue de la préservation des intérêts politiques, stratégiques et économiques de la Russie à travers le blocage de l'avancée allemande dans la région du Moyen-Orient.

2.2 Le sujet de l'immixtion allemande au Moyen-Orient via la construction de la *Bagdadbahn* dans les rapports des agents militaires russes

L'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Pershkovoff présentait ainsi les prémices de l'intrusion allemande en Turquie dans son rapport du 12 octobre 1899 :

Il semblait qu'avant la guerre russo-turque de 1877-1878, le jeune Empire allemand n'avait aucun intérêt en Turquie et ses représentants officiels, en jouant un rôle secondaire sur les rives du Bosphore, se contentaient d'une politique d'observation sur fond de bienveillance envers la Russie et la reconnaissance de ses intérêts suprêmes. Or, depuis 1880 cette politique a changé, le comte Paul von Hatzfeldt, premier ambassadeur allemand auprès du Sultan, étant le promoteur de la nouvelle politique des intérêts allemands en Turquie, censée assurer à l'Allemagne le droit au futur héritage de l'Asie Mineure. [...] Le chancelier Bismarck recevait de façon très pessimiste les rapports de Hatzfeldt, qui agissait à ce moment-là à ses risques et périls, n'étant

⁵⁶RGVIA, Fond 401, Op.4, Delo 7, list 85 ob ; dans Mikhail Alekseev, *op. cit.*, vol. II, p. 203.

⁵⁷Parmi les plus importantes sont : RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 122, list 27-40. « *Les chemins de fer d'Anatolie du point de vue stratégique* », Étude du capitaine Shebeko, 15 mars 1898 ; RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 1- 29. Rapport du colonel Peshkovoff au sujet de l'influence de l'Allemagne sur la modernisation des forces armées turques, 12 octobre 1899 ; RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 60-85. « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », Étude de N.V. Tcharykov, futur ambassadeur de l'Empire russe à Constantinople, 30 mai 1891. ; RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 1-35. « *Au sujet de la construction du chemin de fer de Bagdad* », Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, 9 décembre 1900.

ni soutenu, ni encouragé à Berlin ; en revanche l'activité de l'ambassadeur allemand n'est pas passée inaperçue à la cour du Sultan. Au mois d'août et novembre 1880, trois fonctionnaires allemands étaient invités en qualité de conseillers auprès des ministères des Finances, des Affaires étrangères et de l'Administration douanière ; en juin et septembre 1882, encore deux agronomes et deux conseillers [allemands] dans les ministères des Travaux publics et du Commerce⁵⁸.

Dans son exposé concis et néanmoins achevé, Peshkoff faisait la lumière sur les origines de l'intérêt allemand pour l'Empire ottoman, les procédés d'immixtion auxquels avait recours le Reich et l'imminence d'un conflit d'intérêts avec l'Empire russe. Afin d'atteindre les objectifs de leur nouvelle politique en Turquie, les Allemands se sont saisis successivement de tous les instruments de grande communication, en poursuivant avec la mainmise des chemins de fer turcs. En quelques années seulement, il y avait des Allemands dans toutes les branches de l'administration ottomane, où ils occupaient des postes très élevés : douanes, postes et télégraphes, finances, travaux publics, mines, forêts, marine et guerre⁵⁹.

L'avènement du pouvoir allemand en Anatolie est aussi marqué par l'envoi d'une mission militaire ayant pour objectif la réorganisation de l'armée turque sur le modèle

⁵⁸RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 8. Rapport du colonel Peshkoff au sujet de l'influence de l'Allemagne sur la modernisation des forces armées turques. Introduction, 12 octobre 1899. «До войны 1877 года, молодая германская империя не имела, казалось никаких интересов в Турции и официальные представители ее, занимая второстепенное значение на берегах Босфора – довольствовались исключительно наблюдательной политикой на почве благорасположения к России и признания ее высших интересов. Однако, с 1880 года, политика эта меняется и барон Хацфельд, германский посол при Султана, является инициатором новой политики, политики германских интересов в Турции, долженствующей закрепить за Германией права на будущее наследство в Малой Азии. [...] Бисмарк относился довольно пессимистически к донесениям барона Хацфельда, действовавшего в то время за свой страх и риск и не встречавшего ни поддержки, ни поощрения со стороны Берлинского кабинета; Но за то деятельность посла не осталась без влияния при дворе Султана. В августе и ноябре 1880 года приглашаются на турецкую службу в качестве советников при министерстве финансов, иностранных дел и таможенного управления, три германских чиновника; в июне и сентябре 1882 года, два агронома и два советника при министерствах общественных работ и торговли».

⁵⁹André Chéradame, *La question d'Orient. La Macédoine. Le chemin de fer de Bagdad*. Paris, Éditions Plon-Nourrit, 1915, p. 117.

allemand. L'agent militaire russe Peshkoff accordait un sens particulier à cet événement dans son rapport du 12 octobre 1899 :

En janvier 1881, Abdul-Hamid II remettait au comte Hatzfeldt la liste de huit officiers allemands qu'il voulait accueillir en tant qu'instructeurs de l'armée turque. Au début de l'année 1882, la mission militaire allemande, composée de six officiers, est arrivée à Constantinople ; elle était dirigée par le colonel Köhler, qui décédé bientôt, a été remplacé par le lieutenant-colonel Colmar Von der Goltz⁶⁰.

De plus, sur les six pages suivantes, Peshkoff détaillait l'activité de cette mission, pour conclure enfin ainsi :

L'examen de l'activité de la mission militaire allemande pour dix-sept ans (1882-1899) nous informe qu'en pratique, le résultat du travail des sergents instructeurs s'est résumé à la formation réglementaire des unités de combat de la garnison de Constantinople, au réarmement des troupes turques avec des armes de petit calibre Mauser et à l'assistance dans la production de commandes considérables pour l'artillerie turque en Allemagne⁶¹.

Pour autant, réduite à la ville de Constantinople, l'influence des officiers allemands n'était pas négligeable, puisque « l'influence allemande se sentait pleinement sous un autre aspect, à savoir la germanisation d'un nombre important de jeunes officiers turcs, éduqués en Allemagne⁶² ». Peshkoff y voyait un danger redoutable pour la Russie. Ces officiers turcs étaient, selon lui, « les porteurs des idées et des vues allemandes,

⁶⁰RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 8-8 ob. « В январе 1881 года, Абдулгамид вручил барону Хацфельду список восьми офицеров которых он бы желал иметь из Германии в качестве инструкторов турецкой армии. В начале года, военная миссия, состоявшая из шести офицеров, прибыла в Константинополь; во главе ее был полковник Кёлер, вскоре умерший и замещенный подполковником фон-дер-Гольц ».

⁶¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 12. « Рассматривая деятельность германской миссии на протяжении 17-ти лет, необходимо прийти к заключению что на практике деятельность строевых инструкторов ограничилась исключительно уставными формами обучения низших боевых единиц частей столичного гарнизона, перевооружением турецкой армии малокалиберным ружьем Маузера и содействием к производству турецким правительством значительным заказов по артиллерии в Германии ».

⁶²RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 12 ob. « Но с другой стороны германское влияние сказалось в полной мере в другом отношении, а именно в вопросе о германизации значительного числа молодых офицеров, воспитывающихся в Германии ».

ayant de la sympathie pour l'Allemagne⁶³ ». Soulignons qu'outre la collecte du renseignement, le colonel Peshkoff effectuait le traitement et l'évaluation des données. À ce titre, celui-ci se questionnait sur l'impact de cette percée allemande sur les intérêts de la Russie au Moyen-Orient. Il problématisait et proposait des solutions pour les questions examinées dans son rapport. Dans son analyse de la question sus-visée, Peshkoff s'interrogeait à savoir si la Russie avait la possibilité d'empêcher la germanisation des forces armées turques⁶⁴ et envisageait une seule issue pour la Russie : « garder ce danger imminent à vue et l'intégrer dans les risques globaux que courent la Russie de perdre son influence et sa position dominante sur le Bosphore, de rencontrer dans un proche avenir à la frontière caucasienne une nombreuse armée turque bien organisée et de se heurter contre de sérieuses conséquences de la colonisation et de la conquête pacifique de l'Asie Mineure par les Allemands⁶⁵ ».

3. La *Bagdadbahn* – voie d'acheminement de l'armée ottomane à la frontière caucasienne russe ?

Le colonel Peshkoff avait en partie raison. À partir de 1893, les concessions pour la construction et l'exploitation des chemins de fer en Anatolie avaient pris déjà un caractère différent⁶⁶ : elles semblaient faire partie d'un plan d'ensemble d'intrusion

⁶³RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 13. « Эти офицеры являются носителями германских идей, взглядов и симпатий ».

⁶⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 13ob. « [...] есть ли какая возможность России воспрепятствовать германизации турецкой армии в вышеприведенной форме? ».

⁶⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 13ob-14. « Единственное что представляется для России возможным сделать по этому вопросу – это не упускать из виду грозящей опасности, включая ее в общую опасность для России : утратить свое влияние и значение на Босфоре, встретить в недалеком будущем на Кавказской границе многочисленную и устроенную турецкую армию и натолкнуться на весьма серьезные последствия германской колонизации и мирного завоевания малой Азии ».

⁶⁶Mentionnons les cas des chemins de fer d'Haïdar-Pasha – Ismidt, (long de 91 km) racheté encore en 1888 par la *Deutsche Bank* (la Banque allemande), représentée par Alfred Kaulla, et d'Eski-Chéhir – Konya (long de 444 km), concession obtenue par les Allemands en 1893. Ensuite, les lignes appartenant

préméditée et de concentration politique allemande dans l'Empire ottoman. En abordant ce sujet, l'agent militaire russe à Athènes, le lieutenant-colonel Holmsen, notait dans son rapport classifié, datant du 27 avril 1902, qu'« il semble qu'avec la construction et l'accaparement des voies ferrées en Turquie, l'Allemagne souhaite obtenir un vaste champ d'activité pour ses capitaux et ses entreprises qui assureraient de considérables profits⁶⁷ ». L'opinion exprimée par l'orientaliste hongrois Armin Vambéry s'inscrit dans la même lignée d'idées : « l'Allemagne a réussi à s'assurer plusieurs privilèges et concessions, dont la plus importante est celle du chemin de fer de Bagdad, qui lui permet d'espérer un débouché en Asie Mineure pour son commerce et son industrie, en même temps que son influence politique s'accroît et prévaut dans toute la région comprise entre Constantinople et le golfe Persique⁶⁸ ».

Certainement, l'inquiétude du colonel Peshkoff, exprimée quelques années avant l'obtention de la concession pour la construction de la *Bagdadbahn* en 1903, était bien légitime. L'ambassadeur russe à Constantinople, Ivan Zinoviev envoyait le 23 juillet 1899 une dépêche au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf dans laquelle il déterminait le péril d'ordre militaire qui menaçait l'Empire russe en cas de construction du chemin de fer de Bagdad :

Une fois le réseau ferré anatolien relié avec la ville de Bagdad et plus tard avec le golfe Persique, les termes de concentration de l'armée turque (incluant les V^e et VI^e corps de l'armée turque de

aux sociétés françaises ou anglaises, telles que les lignes anglaises de Smyrne-Cassaba et de Smyrne-Aïdin et la ligne franco-anglaise de Mersina-Adana, ont été rachetées ou mises sous le contrôle allemand. Ainsi, avec la construction de la ligne de Bagdad, les Allemands prévoyaient dominer huit neuvièmes de la longueur totale des communications ottomanes.

⁶⁷RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 49. *Dépêche de l'agent militaire russe à Athènes, lieutenant-colonel Holmsen*, « Sur le futur chemin de fer de Bagdad », 27 avril 1902. « По всей вероятности Германия питает надежды сооружением и захватом дорог открыть богатое поприще для помещения своих капиталов в такие предприятия, которые обеспечивают крупные и верные барыши ».

⁶⁸Armin Vambéry, « L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie », *La Revue*, août 1902, p. 271. ; cité par André Chéradame, *op. cit.*, p. 266.

Bagdad et Damas) à notre frontière caucasienne ou aux bords de la mer de Marmara seront réduits à quelques jours seulement, ce qui certainement va nous affecter ; je considère que le renforcement numérique de notre armée caucasienne, ainsi que les modalités de sa concentration plus rapide, s'avèrent obligatoires⁶⁹.

Dans son rapport du 15 mars 1898, traitant le sujet des chemins de fer d'Anatolie d'un point de vue stratégique, l'assistant de l'agent militaire russe à Constantinople, le capitaine Shebeko notait : « l'importance capitale de ce futur chemin de fer [de Bagdad], qui permettra l'acheminement des troupes ottomanes en temps réduit de l'extrême sud à Constantinople et, à l'inverse, de la Turquie européenne aux rives du golfe Persique, peut être déduite de la décision prise par le gouvernement turc de le construire malgré les importantes dépenses associées à ce projet⁷⁰ ». Le choix des exemples que nous avons proposés n'est pas aléatoire. Il est évident que l'idée exprimée par l'ambassadeur russe, Zinoviev, en 1899, dérivait de celle énoncée plus tôt, en 1898, par le capitaine Shebeko. Ce qui nous permet de supposer que le renseignement collecté par les agents militaires et les avis qu'ils exprimaient dans leurs rapports pouvaient servir de base pour la prise de position ultérieure de l'Empire russe à l'égard de la question de la construction du chemin de fer de Bagdad. En l'occurrence, les attachés militaires russes au Moyen-Orient prenaient part à la garantie de la sécurité nationale et à la sauvegarde des intérêts suprêmes de la Russie. Le colonel Peshkoff signalait en ce

⁶⁹ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 4 ob. « С соединением азиатских железных дорог с Багдадом и далее с Персидским заливом, условия сосредоточения турецкой армии (включая V (Багдадский) и VI (Дамасский) корпуса) изменятся к значительной выгоде оттоманского правительства: по железной дороге войска могут быть подвезены на нашу кавказскую границу или к берегам Мраморного моря в течение лишь нескольких суток, что конечно не может не повлиять как на необходимость численного усиления нашей Кавказской армии, так и на мероприятия для более быстрого его сосредоточения ».

⁷⁰ RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 122, list 36 ob. Rapport du capitaine Shebeko, « Les chemins de fer d'Anatolie du point de vue stratégique », 15 mars 1898. « Важное значение будущей линии дающей возможность перебрасывать в сравнительно небольшой промежуток времени войска крайнего юга империи к столице и обратно - из европейской Турции к берегам Персидского залива видно из решения принятого правительством строить ее, несмотря на сопряженные с этим крупные расходы ».

sens que « dans le plus proche avenir (notre) armée caucasienne rencontrera à la frontière un ennemi si fort et si nombreux que ses actions offensives poseront de graves difficultés et son succès sera extrêmement douteux⁷¹ ». Le rôle des Allemands dans l'exacerbation de la situation était aussi clairement consigné par Peshkoff : « il ne fait aucun doute que le renforcement hâtif de l'importance des effectifs des forces armées turques de 300.000 soldats a été fait sur suggestion amicale non seulement du gouvernement allemand, mais aussi de l'Empereur Wilhelm II lors de la visite du Sultan en octobre 1889⁷² ». Les conséquences de cette « amitié » turco-allemande, Peshkoff les distinguait comme suit :

Avec l'instauration de l'influence germanique sur le Bosphore, le gouvernement ottoman est arrivé à la conclusion que dans le contexte de l'organisation réussie de l'armée, mais surtout du soutien de l'Allemagne, la Turquie n'a pas à craindre la Russie. [...] Ce point de vue est appuyé par des opinions provenant de l'extérieur, que les priorités de l'Empire russe sont à l'Extrême-Orient et qu'il a considérablement affaibli son influence à la frontière méridionale et dans le Caucase⁷³.

Dans un article tiré de la revue française de politique extérieure *Questions diplomatiques et coloniales*⁷⁴, l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, soulignait le passage qui traitait le renforcement de l'influence allemande au Moyen-

⁷¹RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 125, list 14 ob. *Rapport du colonel Peshkoff*, 12 octobre 1899. « Кавказская армия в недалеком будущем встретит на границе столь серьезного, а главное многочисленного противника, что наступательные действия этой армии будут сопряжены с огромными затруднениями и успех таковых будет крайне сомнителен ».

⁷²RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 125, list 14-14ob. *Rapport du colonel Peshkoff*, 12 octobre 1899. « Не может подлежать сомнению что поспешное усиление турецкой армии на слишком 300.000 человек численности военного времени было сделано по "дружественным внушениям" не только германского правительства но и самого Императора Вильгельма за время его посещения Султана в октябре того же года ».

⁷³RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 125, list 17. « Турецкое правительство при германском влиянии на Босфоре пришло к убеждению что при успешной организации армии и в особенности увеличении ее численности и поддержке Германии, интересы которой теперь ясно очерчены, Турции нечего бояться ни России. [...] Эти взгляды подкрепляются внушениями извне, что русское правительство занято крайним востоком и значительно ослабило свои силы на юге России и на Кавказе ».

⁷⁴Rappelons qu'à l'époque la presse constituait une des sources d'information des agents militaires.

Orient à travers l'analyse du rôle joué par l'ambassadeur allemand à Constantinople, Marschall von Bieberstein :

Le sultan se sent en confiance auprès de lui : il apparaît, au contraire, gêné et mortifié devant les autres diplomates, qui ne négligent aucune occasion de lui adresser des remontrances parfaitement justifiées, mais particulièrement blessantes pour son amour-propre de despote absolu. À l'inverse des autres nations, qui donnent des ordres impératifs et adressent des sommations menaçantes à l'État moribond, l'Allemagne affecte de ne pas connaître l'homme malade et manifeste hypocritement son étonnement lors qu'on parle d'une façon aussi irrespectueuse d'un empire sur lequel plane l'aigle protecteur de la Germania et l'amitié d'un Hohenzollern⁷⁵.

Déjà le temps était bien passé où Otto von Bismarck lançait sa boutade célèbre « la question d'Orient ne vaut pas les os d'un grenadier poméranien⁷⁶ » et se vantait avec ostentation de ne point lire les courriers de Constantinople⁷⁷. L'immixtion des capitaux allemands en Amérique du Sud et Afrique du Nord, dans l'Empire ottoman et en Extrême-Orient, ainsi que l'accaparement des colonies africaines (Mozambique et Cameroun) et des terres du Pacifique, engageaient l'Allemagne dans la voie de sa *Weltpolitik*, qui visait à trouver pour l'Allemagne une place au soleil (*Platz an der Sonne*) proportionnelle à sa force industrielle croissante. Au contraire, la situation changeante dans la région du Moyen-Orient poussait les Russes à espérer s'entendre avec la Porte pour limiter l'influence allemande, comme l'écrivait le ministre des Affaires étrangères russe, Mouraviev dans une lettre secrète adressée à l'ambassadeur russe à Constantinople, Zinoviev, en date du 25 novembre 1899 : « de toute évidence, notre désir de protéger contre l'ingérence étrangère les Détroits et la mer Noire, qui, aux dires du Sultan, devrait rester un lac russo-turc, répond également aux intérêts de

⁷⁵RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 159. Henri Bohler, « Les intérêts français dans l'Asie occidentale et le chemin de fer de Bagdad », *Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} mars 1903, p. 271.

⁷⁶André Chéradame, *op. cit.*, p. 4.

⁷⁷Emile Aublé, *Bagdad, son chemin de fer, son importance, son avenir*, Paris, Libris, 1917, p. 32.

l'Empire ottoman⁷⁸ ». Dans le chapitre II, nous examinerons l'atteinte portée aux intérêts politiques, économiques, stratégiques et militaires russes au Moyen-Orient par la croissance de l'influence allemande en Turquie à travers la construction de la *Bagdadbahn*.

⁷⁸RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 3 ob. *Copie de la lettre secrète du ministre des Affaires étrangères russe, Mikhail Mouraviev, adressée à l'ambassadeur russe à Constantinople, Ivan Zinoviev, le 25 novembre 1899. « Стремление наше оградить от иноземных посягательств Проливы и Черное море, которое, по словам самого Султана должно оставаться Русско-Турецким озером, очевидно, отвечает и существенным государственным интересам Оттоманской Империи ».*

Chapitre II

LA RECONFIGURATION DE LA SITUATION GÉOPOLITIQUE AU MOYEN-ORIENT

« À ce jour, la politique allemande en vue de faire de la Turquie un futur ennemi de la Russie à la frontière caucasienne, est entrée dans sa première phase d'exécution¹. »

Nikolai Nikolaevitch Peshkoff

Au tournant des XIX^e et XX^e siècles s'est établi un système mondial de relations internationales dans lequel les intérêts multidirectionnels des grandes puissances se retrouvaient imbriqués et, en partie, chevauchés sur tous les continents². En conséquence, des contradictions émergeaient en Europe (plus précisément – dans les Balkans), au Moyen et Extrême-Orient, en Asie centrale, ainsi qu'en Afrique. Conjointement avec l'annexion, le maniement de la force et l'exportation des marchandises, de plus en plus efficaces devenaient les méthodes d'expansion qui visaient l'exportation des capitaux, soit : les investissements, les prêts et les crédits, ainsi que l'obtention des concessions pour l'exploitation minière et pour la construction des chemins de fer et des lignes télégraphiques. Toutes les grandes puissances avaient recours à ces pratiques, mais leur échelle, leur ordre de priorité et leur rendement

¹RGVIA, Fond 450, Op. 1., Delo 105, list 62. Copie du rapport de l'agent militaire à Constantinople, colonel Peshkoff, adressé au Ministre de la Guerre, Piotr Semionovitch Vannovski, 1^{er} septembre 1887. *« С настоящего времени политика Германии с целью создать из Турции будущего врага России на Кавказе вступила в первый шаг действительности ».*

²I.S. Rybatchyonok, « Vneshniaja politika Rossii na rubezhe XIX-XX vv. », (La politique extérieure de la Russie aux confins des XIX et XX siècles), *Voprosy Istorii*, n° 1, 2014, p. 3.

variaient en fonction de la force économique, financière, militaire et politique de celle qui les appliquait.

Dans les conditions de cet équilibre instable, la mise en œuvre du projet allemand du chemin de fer de Bagdad remettait en question le *statu quo* qui avait prévalu dans l'Empire ottoman après la guerre de Crimée³, et ce, lors même que l'intégrité et l'indépendance de la Turquie étaient nécessaires au maintien de la tranquillité, de la liberté et de l'équilibre du pouvoir dans le reste de l'Europe⁴. Des historiens⁵ ont soutenu l'idée que l'entreprise de Bagdad modifiait totalement la physionomie de la question d'Orient et qu'il n'était pas une puissance qui n'ait une position à prendre, pas un pays qui n'ait des intérêts à sauvegarder⁶. La Russie était la première à se sentir menacée par l'intrusion germanique, puisque l'Allemagne s'immisçait dans la zone qui commandait la mer Noire et le sud du Caucase.

³ Jonathan McMurray, *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*, Westport, Praeger, 2001, p. 4.

⁴C'est l'affirmation du premier ministre anglais, Henry John Temple, mieux connu sous le nom de Lord Palmerston (1855-1858 et 1859-1865) ; citée dans Jean-François Solnon, *Le turban et la stambouline : l'Empire ottoman et l'Europe, XIV^e-XX^e siècle, affrontement et fascination réciproque*. Paris, Perrin, 2009, p. 532.

⁵Voir Alexandre Ilitch, *Le chemin de fer de Bagdad au point de vue Politique, Économique et Financier, ou l'Expansion de l'Allemagne en Orient*, Bruxelles, Misch&Thron, 1913, 239 p ; Edward Mead Earle, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway*, New York, 1923, 364 p.; Georges Mazel, *Le chemin de fer de Bagdad : Étude économique et internationale*, Thèse de doctorat, Montpellier, Firmin et Montane, 1911, 478 p. ; Mikhail Pavlovich, *Imperializm i bor'ba za velikie morskije i zheleznodorozhnye puti budushchego (Impérialisme et combat pour les grandes routes maritime et ferroviaires de l'avenir)*, Vol.1, Leningrad, 1925, 180 p.

⁶Grigorij Bondarevskij, *Bagdadskaja doroga i proniknovenie germanskogo imperializma na Blizhnij Vostok (1888-1903)*, (La ligne de Bagdad et l'immixtion de l'impérialisme allemand au Proche-Orient (1888-1903)), Tachkent, Édition Science, 1991, p. 124.

1. Les prémices de la reconfiguration de la situation géopolitique au Moyen-Orient

L'attention que la Russie portait au bassin de la mer Noire et aux Détroits était bien connue depuis le règne du tsar Pierre le Grand⁷. L'abbé Jean-Joseph Gaume soulignait en 1876 que « la question d'Orient est la question du monde. [...] De grands événements se préparent⁸ ». Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'élaboration des intérêts de politique étrangère de l'Empire russe survenait simultanément avec la compréhension de l'influence du facteur spatial sur la politique d'État par les services de renseignement militaires russes. L'expérience pratique et le besoin de voir grand contribuaient à la conceptualisation des idées géopolitiques chez les agents militaires russes. Ainsi, le lieutenant-colonel Holmsen, l'agent militaire russe à Athènes, en citant l'article du général allemand Colmar Von der Goltz, publié en 1902 dans la revue *Asien*, mentionnait que la construction de la *Bagdadbahn* aurait pour conséquence un changement fondamental de la situation (géopolitique) en Asie Mineure, dans un sens désavantageux pour la Russie, surtout dans la région du Caucase⁹. L'agent russe estimait également « qu'avec l'octroi aux Allemands, en 1889, de la concession pour l'aménagement et l'exploitation du port d'Haïdar-Pasha sur le Bosphore, la tentative de résoudre la question d'Orient en concordance avec les intérêts russes, rencontrera, sans

⁷Nous faisons référence ici au Testament de Pierre le Grand que nous avons cité dans l'introduction à notre étude, aussi qu'à l'idée énoncée par l'historien russe Mikhail Leontiev selon lequel, l'Empire russe n'avait pas d'intérêts en Inde, mais que le vrai et unique intérêt de la Russie se concentrait dans la zone des détroits du Bosphore et des Dardanelles et dans la création d'un immense Empire orthodoxe : Mikhail Leontiev, *Le Grand Jeu*, Éditions « Астрель-СПб », Saint-Pétersbourg, 2008, p. 78.

⁸L'abbé J.-J. Gaume, *Le Testament de Pierre le Grand ou la Clef de l'avenir*, 1876 ; cité dans Simone Blanc, « Histoire d'une phobie : Le Testament de Pierre le Grand », *Cahiers du monde russe et soviétique*, Vol. 9, n° 3-4, 1968, p 290.

⁹ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 43. Traduction de l'article signé par Colmar von der Goltz au sujet de la *Bagdadbahn*, publié dans la revue *Asien*, de la Société d'Études orientales de l'Allemagne, intégrée dans le rapport de l'agent militaire russe à Athènes, le lieutenant-colonel Holmsen, 15 janvier 1902. « [...] Положение это будет иметь своими последствиями изменение современных условий в Малой Азии в направлении неблагоприятном для интересов России на Кавказе ».

doute, des difficultés qui n'existaient pas dans le passé le plus récent¹⁰ ». N. V. Tcharykov, le futur ambassadeur russe à Constantinople (1906-1911) notait à ce sujet dans son étude sur l'importance de la construction des chemins de fer moyen-orientaux :

Les intérêts politiques russes sont affectés par ce retournement de situation dans la Question d'Orient de deux points de vue : d'abord, sont affectés les intérêts essentiels de sécurité et de bien-être de la côte russe de la mer Noire et de la frontière terrestre de la Russie avec la Turquie et la Perse ; ensuite, il s'agit des intérêts du futur développement économique et étatique de la frontière méridionale de l'empire. [...] Il est évident que si sur les rives du Bosphore ou des Dardanelles, à la place de l'actuelle Turquie, une ou plusieurs puissances européennes viennent installer leur dominance, ces passages seront perdus pour la Russie – la sortie de la mer Noire serait définitivement close et cette clé de notre maison et de notre Sud dans son ensemble passerait dans les mains de ces puissances¹¹.

Pour le ministre de la Guerre russe, Alexeï Kouropatkine les objectifs poursuivis par les Allemands en Turquie avaient un caractère menaçant pour la Russie : « le chemin de fer de Bagdad, je le vois comme un élément de la chaîne que l'Allemagne prépare pour 'enserrer' de droite à gauche la Russie¹² ». Conformément à l'affirmation du ministre russe, les ententes signées par l'Allemagne avec l'Autriche et la Roumanie, ses éventuelles ententes avec la Suède et la Norvège, sans exclure des ententes avec la

¹⁰RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 43 ob. Traduction de l'article signé par Colmar von der Goltz au sujet de la *Bagdadbahn*, publié dans la revue *Asien*, de la Société d'Études orientales de l'Allemagne, intégrée dans le rapport du lieutenant-colonel Holmsen, 15 janvier 1902. « *Вместе с этим следует указать что уже в настоящее время, с предстоящим устройством немецкого порта в Хайдарпаше, попытка к разрешению вопроса о проливах в смысле отвечающем интересам России, встретит по всем вероятностям, такие затруднения которые не существовали еще в близком прошлом* ».

¹¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 67. Étude de N.V. Tcharykov, « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », 30 mai 1891. « *Русские политические интересы затронуты этим новым оборотом Восточного Вопроса двояко: 1) насущные интересы безопасности и благосостояния русского черноморского побережья и русской сухопутной границы с Турцией и Персией и 2) интересы будущего государственного и экономического развития южной окраины Империи. [...] Очевидно, что если бы на Босфоре и в Дарданеллах на месте нынешней Турции утвердилось в той или другой форме господство одного или нескольких европейских государств, проливы эти оказались бы потерянными для России – выход из Черного моря навсегда замкнутым и этот ключ от нашего дома и от всего нашего юга перешел бы в такие руки* ».

¹²RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 72. Notice du ministre de la Guerre, Kouropatkine adressée au ministre des Affaires étrangères, Lambsdorf, 19 août 1902. « *Багдадская железная дорога мне представляется одним из звеньев той цепи, которая готовится Германией, дабы охватить со всех сторон Россию* ».

Grande Bretagne, la Turquie et le Japon, qui étaient parfaitement envisageables selon le dignitaire russe, représentaient un danger imminent pour l'Empire russe. Kouropatkine concluait alors que « le rapprochement entre l'Empire allemand et la Turquie, l'obtention de la concession pour la construction du chemin de fer de Bagdad et le concours des officiers allemands à la réorganisation de l'armée turque sont les succès indéniables atteints pas les Allemands dans la préparation de cette menaçante coalition¹³ ».

Dans son rapport datant du 19 février 1903, A.I. Gippius, le vice-consul russe à Rize constatait que « tout l'intérêt de notre lutte séculaire contre la Turquie est aujourd'hui réduit à l'atténuation de la dégradation de notre position dans les Détroits et à Constantinople, qui sera apportée par la construction de la *Bagdadbahn*¹⁴ ». Ainsi, pour déterminer le degré et le caractère de la menace allemande pour l'Empire russe, nous nous proposons d'établir quels étaient les inconvénients de la construction du chemin de fer de Bagdad pour la Russie, révélés dans les rapports des agents militaires russes. Pour ce faire, nous envisageons analyser le conflit d'intérêts provoqué par la *Bagdadbahn* du point de vue (géo)politique, économique et militaire.

2. Les intérêts (géo)politiques de la Russie au Moyen-Orient dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad

Dans son rapport du 16 octobre 1887, l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff, présentait la copie traduite de la correspondance entre le ministre de la

¹³RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 72 ob. « Сближение с Турцией, постройка Багдадской железной дороги и содействие в реорганизации Турецких войск – это суть, несомненные и важные успехи, достигнутые уже Германией по пути подготовки этой грозной коалиции против России ».

¹⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 132, list 86 ob. Rapport du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Les intérêts russes dans la question de la construction des chemins de fer en Asie Mineure dans le contexte de la construction de la *Bagdadbahn* », 19 février 1903. « Ухудшение, какое внесет Багдадская дорога в наше положение в проливах и Константинополе на пути нашей истории, в облегчении которого заключается весь смысл нашей вековой борьбы с Турцией ».

Guerre turc, Ali-Saïd pasha et le Grand Vizir ottoman, Mehmed Kamil pasha¹⁵ au sujet de l'élaboration du budget militaire de l'Empire ottoman pour l'année 1888. En analysant le contenu de cette correspondance, Peshkoff arrivait à une conclusion catégorique : « dans son rapport datant du 6 octobre 1887, le Grand Vizir ottoman reconnaît l'existence d'une coalition politique des puissances européennes contre la Russie. Cette alliance, qui a mis la Russie en position isolée, servira de garantie pour l'Europe que la paix ne sera pas troublée dans l'année à venir¹⁶ ». Un mois plus tard, Peshkoff rédigeait un autre rapport dans lequel il affirmait sur un ton encore plus tranchant :

Durant toute l'année courante, et surtout les derniers six mois, la politique extérieure de la Turquie recevait des directives des gouvernements allemand et autrichien et se manifestait par une série d'actions militaires visant à minimiser les forces armées turques sur le théâtre européen et leur concentration sur la frontière caucasienne, contre la Russie¹⁷.

Dans le même ordre d'idées, le ministre de la Guerre russe, Piotr Semionovitch Vannovski énonçait dans l'extrait du rapport qu'il signait le 17 décembre 1888 : « en général, l'Allemagne soutient régulièrement les finances turques pour des raisons politiques, dans le but de subjuguier économiquement la Turquie et, selon le colonel Peshkoff, l'engager progressivement dans la Triple Alliance¹⁸ ». Pour les intérêts

¹⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 132-136 ob. *Copie de la correspondance officielle entre le ministre de la Guerre et le Grand Vizir ottomans, 16 octobre 1887.*

¹⁶RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 133-133 ob. *Rapport du colonel Peshkoff, 16 octobre 1887. « В отношении своем от 6 октября 1887 года великий визир признает фактически существующую политическую коалицию европейских держав против России, союз которых поставил Россию в изолированное положение и будет служить обеспечением, что спокойствие Европы на предстоящий год не может быть нарушено ».*

¹⁷RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 106, list 3 ob. *Rapport du colonel Peshkoff, 8 novembre 1887. « Внешняя политика Турции настоящего года и в особенности последних шести месяцев получала направление от Германского и Австрийского правительств и выражалась в целом ряде военных мероприятий имевших целью уменьшить до минимума военные силы Турции на европейском театре и сосредоточить их на кавказской границе против России ».*

¹⁸RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 106, list 193 ob. *Extrait du rapport du ministre de la Guerre russe, P.S. Vannovski, 17 décembre 1888. « Германия вообще систематически поддерживает турецкие*

politiques russes au Moyen-Orient, l'importance de la construction des chemins de fer par les Allemands était à double entrée :

D'abord, le réseau des chemins de fer moyen-orientaux en soi-même sert de prétexte et de moyen de diffusion et de consolidation de l'influence non seulement économique, mais aussi politique de l'Allemagne sur la rive sud de la mer Noire et à proximité de notre frontière transcaucasienne ; ensuite, ces chemins de fer sont l'instrument indispensable de la mise en œuvre du changement de la situation politique en Asie Mineure et, en partie, en Perse, [changement] qui s'accroît de plus en plus ces dernières années et auquel le gouvernement russe ne peut rester indifférent¹⁹.

Ce remaniement de la situation politique au Moyen-Orient dont parlait Tcharykov « consistait dans l'émergence de l'influence allemande par la mise en place d'une administration centrale et locale dans l'Empire ottoman et par la croissance de la dépendance financière et politique de la Turquie des capitalistes occidentaux, de leurs représentants et de leurs chefs²⁰ ».

L'agent militaire russe à Constantinople rapportait le 1^{er} septembre 1887 que dans le but de justifier la nécessité stratégique du chemin de fer de Bagdad pour l'Empire ottoman, le commandant de la mission militaire allemande en Turquie, le général Colmar Von der Goltz, surnommé Goltz pacha, « ne cessait pas de prouver au ministre de la Guerre turc, au chef de l'état-major général ottoman, aussi qu'au Sultan, [...] le

финансы из видов политических, с целью подчинить себе эту страну экономически, и по мнению подполковника Пешкова, постепенно вовлечь в Тройственный Союз ».

¹⁹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 60. « L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes », étude de N.V. Tcharykov, 30 mai 1891. « Значение малоазиатских железных дорог для политических интересов России – двояко: 1) железные дороги сами по себе служат предлогом и средством для распространения и утверждения не только экономического, но и политического влияния Германии на Южном берегу Черного моря и вблизи нашей Закавказской границы; 2) означенные дороги являются необходимым орудием для осуществления той перемены в политическом положении Малой Азии, а отчасти и Персии, которая в последние годы все сильнее обозначается и которой русское правительство не может оставаться безучастным ».

²⁰RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 62ob. « L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes », étude de N.V. Tcharykov, 30 mai 1891. « Перемена эта характеризуется появлением в Константинополе влияния Германии, установлением на ряду с центральным и местным турецким управлением и все более усиливающейся финансовой и политической зависимости Турции от западноевропейских капиталистов, их представителей и патროнов ».

besoin de concentrer toutes les forces militaires de l'Empire turc sur le théâtre moyen-oriental. Et ce, pour attaquer, en cas de besoin, la Russie dans son plus faible point de défense²¹ ». Conformément à la « théorie²² » du général Von der Goltz, esquissée par Peshkoff dans ce même rapport :

La Russie était présentée en tant qu'ennemi séculaire de l'Empire ottoman, contre lequel ce dernier n'avait qu'un seul recours – le développement de la défense et du matériel d'armement du pays au moyen de l'aménagement des lignes de communication et, en particulier, des voies ferroviaires à travers toute la péninsule, afin d'être en mesure de concentrer à la frontière caucasienne, dans les meilleurs délais, en alliance avec une certaine puissance européenne, une armée qui compterait 600 milles soldats.

La conclusion tirée par l'agent militaire russe à la fin de son exposé semble être parfaitement justifiée dans le cadre du dessein de Goltz pacha : « de toute évidence, avec l'élaboration d'un tel programme, l'officier allemand ne gardait pas à l'esprit que les intérêts de la Turquie et la consolidation de la monarchie d'Abdul-Hamid II²³ ».

On peut s'interroger sur l'authenticité du programme du général Goltz pacha : la Russie, prévoyait-elle attaquer la Turquie afin d'élargir son territoire vers le sud ? Était-elle le seul ennemi redoutable de l'Empire ottoman ? Ce sont là les questions qui occupaient les agents du renseignement militaire russe, notamment, le colonel Peshkoff, en poste à Constantinople. La réflexion de ce dernier apporte un certain éclairage sur le

²¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 60. *Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff*, 1^{er} septembre 1887. « Фон-дер-Гольц, стоящий во главе реорганизационных работ [турецкой армии], не переставал доказывать военному министру, начальнику Главного Штаба и самому Султану необходимость [...]сосредоточить все свои силы на Малоазиатском театре, с тем, чтобы в случае необходимости атаковать Россию в ее слабейшем пункте обороны ».

²²L'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff, appelle « théorie » - l'ensemble des idées du général allemand Colmar von der Goltz concernant la réorganisation de l'armée turque à la frontière caucasienne.

²³RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 60ob. *Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff*, 1^{er} septembre 1887. « Россия представлялась вековым врагом Турецкой Империи, против которого последняя имела лишь одно средство - развитие обороны и боевых средств, устройством путей сообщения, железнодорожного пути в особенности через весь полуостров, быть в состоянии выставить в кратчайшие сроки в союзе с той или иной европейской державой, 600 тысячную армию на Кавказской границе. Само собой разумеется, что развитием такой программы германский офицер не имел в виду исключительно турецкие интересы и утверждение монархии Абдул-Гамида ».

caractère des intentions allemandes dans la propagation de cette théorie, de même que sur la position de la Russie face à cette problématique :

Étant parfaitement conscients du fait que dans l'avenir l'Empire russe n'a aucune raison d'attaquer la Turquie à la frontière caucasienne pour étendre ses possessions territoriales dans cette direction, les agents allemands vont à l'encontre de cette conviction. Agissant sur l'imagination des Turcs vaincus pendant des siècles par l'arme russe, ils [les agents allemands] n'accomplissent que le programme délibéré et cohérent de la chancellerie allemande²⁴.

Une décennie plus tard, dans la dépêche envoyée à la *GUGSh* le 17 mars 1900, l'agent militaire russe à Berlin, le colonel Engalytchev, confirmait l'exactitude de ces vues :

Les Allemands reconnaissent les intentions parfaitement concevables de l'Empire russe de s'assurer des concessions pour la construction des chemins de fer dans la proximité de la frontière caucasienne et de la côte russe de la mer Noire et, ainsi, se garantir la possibilité de future connexion de la mer Noire au golfe Persique par une voie ferrée qui isolerait, pour ainsi dire, la Perse de l'Europe Occidentale²⁵.

D'autre part, le colonel Engalytchev observait avec inquiétude que « si l'Allemagne continue à trouver en Turquie des sphères libres d'activité, il est fort probable que, dans le plus proche avenir, les intérêts financiers et politiques des Allemands prévaudront sur leur volonté de s'accorder avec la Russie pour la reconnaissance des droits historiques de cette dernière au Moyen-Orient²⁶ ». La

²⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 61. *Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff*, 1^{er} septembre 1887. « *Сознавая отлично, что в будущем России нет никаких оснований атаковать Турцию со стороны Кавказа, ради увеличения в этом направлении территориальных завоеваний, агенты князя Бисмарка идут в разрез с этим убеждением и действуют в противоположном направлении на воображение побеждаемых Турков в течение столетий русским оружием, исполняя в том лишь строго обдуманную и последовательную программу Канцлера Германии* ».

²⁵RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 9 ob. *Rapport de l'agent militaire russe à Berlin, le colonel Engalytchev*, 17 mars 1900. « *Немцы признают совершенно понятным стремление России обеспечить себе железнодорожную концессию в пограничных к Кавказу и Черному морю турецких областях, а также заручится возможностью соединить в будущем Черное Море с Персидским заливом железнодорожным путем который, так сказать, отрежет Персию от прямой связи с Западной Европой* ».

²⁶RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 12 ob. *Rapport de l'agent militaire russe à Berlin, le colonel Engalytchev*, 17 mars 1900. « *Если Германия найдет в Турции и в будущем свободное поле для своей деятельности, то через сравнительно небольшой промежуток времени денежные и политические*

politique contemplative russe²⁷ semblait ne plus être adéquate au nouveau *statu quo* de la région moyen-orientale. Au début du XX^e siècle, la Russie révélait l'absence d'une stratégie d'État adéquate aux conditions de politique extérieure de l'époque. Portant un caractère sans méthode, la politique russe était déterminée par des tâches tactiques et non pas par des objectifs stratégiques²⁸. De ce point de vue, l'opposition apathique dont la Russie a fait preuve à l'égard du projet de la *Bagdadbahn* devient compréhensible.

L'étude de la liste de questions que le ministre de la Guerre russe, Alexeï Kouropatkine soumettait à examen, le 12 août 1902, au Ministre des Affaires étrangères russe, Vladimir Lambsdorf, présente cependant, des témoignages incontestables de l'hostilité de la Russie au projet de la *Bagdadbahn* :

1. Est-ce que le gouvernement tsariste a eu l'occasion d'empêcher l'octroi de la concession préalable pour la construction du chemin de fer de Bagdad aux Allemands?
2. Quelles actions russes pourraient déjouer les intentions du gouvernement turc à accorder ladite concession aux Allemands?
3. Est-ce qu'il existe toujours une possibilité d'empêcher la mise en œuvre de l'entreprise de Bagdad ? Dans le cas d'impossibilité – est-ce qu'il existe des moyens de ralentir la mise en œuvre de cette entreprise ? Ne serait-il pas raisonnable de prendre, dès maintenant, les mesures nécessaires qui paralyseraient la construction du chemin de fer de Bagdad et neutraliseraient ses conséquences nuisibles aux intérêts russes ?
4. À quel point serait-il judicieux de décliner les propositions faites au gouvernement russe par les gouvernements français et allemand d'investir nos capitaux dans l'entreprise de Bagdad et existe-t-il des raisons impérieuses pour la Russie de changer son point de vue à cet égard ?
5. Quelle est la relation entre le projet de M. Rouvier concernant la conversion de la Dette ottomane, approuvé par le Sultan, et l'entreprise de Bagdad ²⁹?

интересы Германии в Турции будет сильнее, чем желание сговориться с Россией в признании ее исторических прав на Ближайшем Востоке.

²⁷« Politique contemplative » (*созерцательная политика*) – syntagme proposé par l'historienne russe M.Iu. Assinovskaya pour définir la politique étrangère russe au tournant du XIX^e et XX^e siècles, consistant à garder l'équilibre créé des forces au Moyen-Orient. Une autre historienne russe, I.S. Rybatchyonok, proposait le syntagme « politique de suspension » (*политика подмораживания*) ou « politique du maintien du *statu quo* » (*поддержание статус-кво*).

²⁸I.S. Rybatchyonok, « *Vneshnaja politika Rossii na rubezhe XIX-XX vv.* », (La politique extérieure de la Russie aux confins des XIX et XX siècles), *Voprosy Istorii*, n° 1, 2014, p. 14.

²⁹ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 60-60 ob. Liste de questions que le ministre de la Guerre, A. Kouropatkine proposait pour l'examen au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, 9 août

Le plus important à dégager de ce document est le fait que la Russie n'avait que des intérêts géopolitiques à sauvegarder dans la région du Moyen-Orient, mais aussi des pertes économiques à supporter. Le projet de conversion de la dette ottomane, dirigé par le ministre des Finances français, Maurice Rouvier, était, en ce cas, l'instrument d'obtention des capitaux nécessaires pour la construction du chemin de fer de Bagdad. Afin d'en distinguer la portée pour le gouvernement tsariste, nous tenterons de retracer les données collectées par les services du renseignement militaire russe à ce sujet, et ce, afin de concevoir la construction de la *Bagdadbahn* dans toute sa complexité géopolitique.

3. Les pertes économiques de l'Empire tsariste entraînées par la mise en service de la *Bagdadbahn*

D'un point de vue économique, suite à la construction de la *Bagdadbahn*, la Russie aurait à souffrir de la renaissance industrielle et agricole de la Turquie d'Asie. Ses blés et ses pétroles se trouveraient concurrencés par les produits d'Asie-Mineure et de Mésopotamie³⁰. Le chemin de fer de Bagdad, une fois construit, traverserait une région qui jadis était connue pour ses terres fertiles et riches. Dans l'Antiquité, la

1902. « Имело ли Императорское правительство возможность воспрепятствовать получению Анатолийским Обществом концессии на сооружение Багдадской Железной дороги? В чем должны были заключаться мероприятия при посредстве коих представлялось возможным удержать Турецкое правительство от выдачи названной концессии вышеупомянутому Обществу? представляется ли ныне, какая либо возможность воспрепятствовать осуществлению Багдадского проекта? В отрицательном случае – не имеется ли средств значительно затормозить означенное предприятие? Не представляется ли целесообразным ныне же озаботиться принятием мер, которые парализовали бы в будущем вредные для интересов России последствия Багдадского сооружения? В какой степени представляется целесообразным отклонение сделанного Французским и Германским правительствами предложения Русскому правительству участвовать в Багдадском предприятии и имеются ли в настоящее время какие либо веские основания для России изменять свою точку зрения на этот вопрос? В каком отношении к Багдадскому предприятию находится утвержденный Султаном проект г. Рувье о конверсии османского долга? ».

³⁰ Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 323.

Turquie d'Asie était le grenier de l'Ancien monde³¹. Même si, depuis, la fertilité de la région avait décliné, son potentiel inquiétait. Dans la note signée le 18 août 1899, le chef de l'état-major général russe, Viktor Viktorovitch Sakharov, estimait qu'avec la construction d'une voie ferrée qui relierait le Bosphore au golfe Persique, le commerce et les exportations russes des céréales subiraient de graves pertes. L'introduction des céréales moyen-orientales dans le commerce international provoquerait une importante chute de prix pour les céréales russes et approfondirait la crise agraire, en retirant des sommes énormes de la balance commerciale du pays. Selon lui, le montant total était inappréciable, mais il serait possible de s'en faire une idée en faisant référence seulement à l'exportation des céréales russes aux Balkans et en Égypte qui constituait une somme annuelle de 27 millions de roubles³². Sakharov ajoutait encore à ce sujet :

Les préjudices causés par la construction du chemin de fer de Bagdad jusqu'au golfe Persique seront aggravés par les liens étroits qui existent entre le marché d'Asie Mineure et celui persan. Notre élimination du premier secouera notre position déjà fortement instable sur le deuxième et, par conséquent, affaiblira notre influence politique en Perse³³.

Le chef de l'état-major général russe rédigeait cette note quelques mois avant la signature de la concession préalable pour la construction du chemin de fer de Bagdad,

³¹André Chéradame, *La question d'Orient. La Macédoine. Le chemin de fer de Bagdad*, Paris, Éditions Plon-Nourrit, 1915, p. 143.

³²RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 4. Note du chef de l'état-major général russe, Viktor Viktorovitch Sakharov, 18 août 1899. « *С соединением Босфора с Персидским заливом непрерывной железной дорогой, условия нашей вывозной хлебной торговли, конечно, должно измениться не в нашу пользу. Появление малоазиатского хлеба в международной торговле вызовет еще большее падение цен на наше зерно и сделает переживаемый русским земледелием кризис еще более острым, вычеркнув вместе с тем из нашего торгового баланса громадные суммы. О размерах последних можно составить себе понятие приняв во внимание лишь наш вывоз хлеба на Балканский полуостров и в Египет, достигающий ежегодно 27 миллионов рублей* ».

³³RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 4. Note du chef de l'état-major général russe, Viktor Viktorovitch Sakharov, 18 août 1899. « *Невыгоды, вытекающие для нас от соединения Босфора с Персидским заливом непрерывным рельсовым путем, усугубляются еще тесною связью существующей между малоазиатским и персидским торговыми рынками. Вытеснение нашей торговли с первого сильно поколеблет наше и без того нетвердое положение на втором, а следовательно, ослабит и наше политическое влияние в Персии* ».

accordée le 28 novembre 1899 à la Société des chemins de fer d'Anatolie, contrôlée *de facto* par la *Deutsche Bank*.

Cependant, les données présentées le 9 décembre 1900 par le vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, dans son étude de la question du chemin de fer de Bagdad sont en désaccord avec l'opinion de Sakharov :

Présentement, il n'y a rien à dire de l'importance du point de vue économique du chemin de fer de Bagdad, mais il pourrait arriver qu'en passant par des territoires primitifs, peu peuplés, la *Bagdadbahn* ne réponde pas, dans le sens du redressement du commerce, aux attentes placées en elle par la presse allemande³⁴.

Cette dissension s'explique surtout par le fait que Gippius étudie l'aspect économique du point de vue des intérêts de l'Allemagne dans le projet de la *Bagdadbahn*. Il essayait de dresser un tableau cohérent des attentes et des profits que la construction de ce chemin de fer pouvait garantir aux entrepreneurs allemands :

Avec l'investissement des capitaux dans des entreprises de construction des chemins de fer en Turquie, les capitalistes allemands comptaient, bien évidemment, sur les profits des commandes déterminées par la construction des lignes ferroviaires. [...] Dans les considérations des capitalistes allemands, l'intérêt primordial était dans les commandes à venir pour la fourniture des rails, des traverses de chemin de fer en acier et de tout le matériel roulant. Il ne fait aucun doute qu'une large moitié de l'enthousiasme dans l'affaire de Bagdad est due notamment à l'attente d'importantes commandes pour les usines allemandes.³⁵

³⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 4. « *Au sujet de la construction du chemin de fer de Bagdad* », Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, 9 décembre 1900. « *Об экономическом значении Багдадской железной дороги пока нельзя ничего сказать, но очень может случиться, что и она как имеющая пройти по мало-населенной и мало-культурной стране, далеко не оправдает, в смысле оживления торговли, тех надежд какие теперь возлагаются на нее в немецкой печати* ».

³⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 4. « *Au sujet de la construction du chemin de fer de Bagdad* », Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, 9 décembre 1900. « *При помещении немецких капиталов в железнодорожные предприятия в Турции, немецкие промышленные круги должны, конечно, рассчитывать на барыши от тех заказов, какие вызываются постройкой железных дорог. [...] Соображения немецких капиталистов должны были быть двоякого рода: интерес прежде всего представляли ожидавшиеся заказы на поставку рельсов, стальных шпал, мостов и всего подвижного состава. Несомненно, что добрую половину настоящих восторгов в деле будущей Багдадской железной дороги следует отнести к ожиданию соответствующих больших заказов немецким заводам* ».

D'autre part, deux ans plus tard, le ministre de la Guerre, Alexeï Kouropatkine, soulignait de nouveau, dans une note secrète, signée le 19 août 1902, adressée au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, les fâcheux effets économiques de l'affaire allemande au Moyen-Orient :

La construction du chemin de fer de Bagdad menace non seulement nos intérêts militaires, mais aussi nos intérêts d'ordre économique. Cette ligne de fer une fois construite sera la plus courte voie de transit entre le Bosphore et le golfe Persique, ce qui permettra la renaissance économique et culturelle d'un immense territoire avec une nombreuse population. Par conséquent, la création d'un chemin de fer au-delà des frontières russes, sans la participation de la Russie tsariste, impliquera l'exportation des céréales et matières premières moyen-orientales en Europe, en remplaçant ainsi certains produits russes. Donc, ce chemin de fer menace dans le futur la Russie avec d'importantes pertes économiques³⁶.

Aussi, le chemin de fer de Bagdad pouvait faire concurrence au Transsibérien russe dans le transport des passagers. De manière à donner une idée des opinions exprimées dans la presse occidentale à ce sujet, le consul impérial russe à Konya envoyait à la *GUGSh*, au mois de mai 1903, un exemplaire des *Questions diplomatiques et coloniales*, revue française de politique extérieure, qui citait le *Messenger des Finances* russe, inspiré par le ministre des Finances, Sergueï de Witte :

Le grand Transsibérien nous a coûté beaucoup de peines et d'argent. On est en train de tracer par Orenbourg, Tachkent et Kouschk, la voie la plus directe vers la frontière de l'Inde. Est-il possible, maintenant que la ligne traversant l'Asie sur toute sa longueur est terminée et la construction d'une autre voie ferrée proche de sa réalisation, que le gouvernement russe, sans tenir compte des conditions géographiques et contrairement à des vœux traditionnels, dépense de l'argent pour la construction d'une ligne destinée à nous faire concurrence et qui se dirigera vers l'Inde en passant par un territoire étranger?³⁷.

³⁶RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 64. Note secrète du ministre de la Guerre, Alexeï Kouropatkine, adressée au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, 19 août 1902. « *Осуществлением проекта Багдадской железной дороги создается кратчайший транзитный путь между Персидским заливом и Босфором и призывается к новой культурной жизни огромная территория с многочисленным населением. Создание кратчайшего пути, вне наших пределов дает выход из Малой Азии на Европейский рынок массе хлеба и сырья, коим до сих пор снабжала преимущественно Россия и потому грозит нам в будущем большими экономическими потерями* ».

³⁷RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 158 ob. *Rapport du consul impérial russe à Konya*, 19 mars 1903.

Dans ce même numéro des *Questions diplomatiques et coloniales*, était énoncée l'opinion d'un publiciste anglais qui signait *Calchas* dans la *Fortnightly Review* :

L'Allemagne vient de miner l'Asie occidentale. Dans la lutte intense pour le commerce et le territoire, qui devient de jour en jour plus féroce et plus sauvage, chaque point saisissable de la carte est menacé de plus d'un côté à la fois. Là où une puissance a attendu pour entrer en possession toute naturelle, elle est exposée à découvrir, en s'éveillant un beau matin, qu'un voisin entreprenant a placé des bornes pendant la nuit. La Russie commence à apercevoir que, tandis qu'elle attendait la chute spontanée des fruits en Orient, son formidable voisin a commencé à secouer la branche. Le *Drang nach Osten*, qui ne la préoccupait guère à sa source, lui nuit à son embouchure³⁸.

Cependant, il est à noter que pour accomplir toutes ces menaces, l'Allemagne devait pouvoir mener à elle seule l'entreprise du chemin de fer de Bagdad. Or, dans les faits, elle en était incapable³⁹. L'Allemagne ne pouvait pas s'engager seule. Nouvelle venue à la vie économique intense, déjà engagée dans de multiples directions, elle manquait de capitaux pour mener à bien les entreprises commencées. Le soutien que la France a offert aux Allemands dans l'obtention du capital nécessaire à la construction de la *Bagdadbahn* compromettrait d'ailleurs l'alliance franco-russe qui devait servir de contrepoids de la Triple Alliance et assurer l'équilibre politique et militaire européen⁴⁰. Le concours à la mise en œuvre du chemin de fer de Bagdad de l'ambassadeur français à Constantinople, M. Constans, qui soutenait vivement les investissements français dans cette affaire, du ministre des Affaires étrangères, M. Delcassé, qui déclarait qu'avec la participation à l'entreprise de Bagdad les investisseurs français faisaient acte d'initiative et contribuaient à développer les intérêts et l'influence français en Orient⁴¹, ainsi que du

³⁸ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 160. Calchas, *Fortnightly Review*, juillet 1901, p.126.

³⁹ Georges Mazel, *Le chemin de fer de Bagdad : Étude économique et internationale*, Thèse de doctorat, Montpellier, Firmin et Montane, 1911, p. 257.

⁴⁰ Robert le Coq, *Un chemin de fer en Asie Mineure*. Thèse de doctorat, Paris, Rousseau, 1907, p. 31-32.

⁴¹ Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 237.

ministre des Finances français, M. Rouvier, contribuaient toutefois à la consolidation de l'influence allemande au Moyen-Orient.

Dans son rapport classifié du 19 août 1902, le ministre de la Défense russe, Alexeï Kouropatkine, exprimait au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, son inquiétude pour l'intérêt porté par le gouvernement français à la réalisation du projet de la *Bagdadbahn* :

Moyennant le projet de conversion de la Dette ottomane, proposé par le ministre des Finances français, M. Rouvier, le gouvernement français offre au gouvernement ottoman la possibilité de s'assurer les ressources financières nécessaires pour le paiement des garanties kilométriques accordées aux Allemands dans la Convention turco-allemande pour la construction du chemin de fer de Bagdad⁴².

Étant donné que la plus grande difficulté du gouvernement ottoman se trouvait notamment dans le manque des fonds nécessaires pour le paiement desdites garanties, l'opposition russe à la mise en œuvre du projet de la ligne de Bagdad devait consister dans le maintien ou même l'intensification de cette difficulté⁴³. Notons que l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, signalait dans son rapport secret du 27 février 1901 que « la réalisation de l'entreprise de Bagdad est remise en question par les difficultés financières des signataires de la convention de concession. On doute qu'il soit possible d'écarter ces difficultés et que le chemin de fer soit construit à bref

⁴² RGVIA, Fond 444, Op.1., Delo 61, list 65. Le rapport classifié du ministre de la Défense, Alexeï Kouropatkine, adressé au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, 19 août 1902. « *Заинтересованное в осуществлении проекта Правительство Франции, готово прийти на помощь к Турции открыв ей посредством проектируемой г. Рувье конверсии Османского долга, возможность найти новые источники доходов для уплаты поверстной гарантии какова была указана в договоре о постройке Багдадской дороги* ».

⁴³ RGVIA, Fond 444, Op.1., Delo 61, list 65. Le rapport classifié du ministre de la Défense, Alexeï Kouropatkine, adressé au ministre des affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, 19 août 1902. « [...] *поэтому противодействие Багдадскому проекту естественно должно заключаться в сохранении и возможном увеличении этого затруднения* ».

délai⁴⁴ ». Le vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius traitait lui aussi ce sujet dans sa note datant du 19 février 1903 :

Nous assistons à une évidente distorsion de la signification et du rôle de l'institution de la *Dette publique* [en français dans le texte] ottomane qui, de son modeste rôle initial d'administration financière à qui était confiée la satisfaction des anciens créanciers européens, se transforme en un ministère autonome du Commerce et de l'Industrie, autorisé à agir en Turquie au nom des pays européens, à la seule exception de la Russie. [...] En raison du fait accompli de la déviation du rôle et des fonctions initiales de l'institution de la *Dette publique* ottomane, sous nos yeux émerge la maîtrise absolue des Européens en Turquie⁴⁵.

Ensuite, le colonel Gippius analysait également les erreurs commises par le gouvernement tsariste dans le processus de concession aux Allemands des chemins de fer au Moyen-Orient :

En 1888, la banque allemande *Deutsche Bank* concluait une convention avec le gouvernement ottoman concernant la construction du réseau des chemins de fer d'Anatolie. Un article de cette convention stipulait que la collecte des frais relatifs aux garanties kilométriques devait être confiée aux soins de l'administration internationale de la *Dette publique*. Si d'ores et déjà nous avons protesté contre cette nouvelle expansion du champ des fonctions et de l'activité de la *Dette publique*, nous aurions pu, encore en 1888, déjouer les stratagèmes ultérieurs de la diplomatie européenne à Constantinople. Nous aurions pu contrarier tant le projet du premier chemin de fer allemand au Moyen-Orient que le projet du chemin de fer de Bagdad⁴⁶.

⁴⁴RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 36 ob. Rapport secret du colonel Kalnin, agent militaire russe à Constantinople, 27 février 1901. «*Практическое осуществление проекта Багдадской железной дороги встречает затруднение со стороны финансовой, многие сомневаются даже чтобы его можно было устранить и предсказывают, что вряд ли удастся построить эту дорогу в близком будущем* ».

⁴⁵RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 132, list 89 ob. Note du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, 19 février 1903. «*На наших глазах произойдет совершенное и явное извращение смысла и назначения всего учреждения Dette publique, которое из первоначального скромного своего вида финансовой администрации, на которую было возложено только удовлетворение европейских кредиторов Турции, превращается в некоторого рода автономное министерство торговли и промышленности, уполномоченное для действия в Турции от имени европейских наций, с единственным исключением России. [...] Благодаря совершившемуся извращению первоначального смысла самого учреждения и первоначальных функций Dette publique, на наших глазах разгорается беспредельное хозяйничанье европейцев в Турции* ».

⁴⁶RGVIA, Fond 450, Op.1., Delo 132, list 91. Note du vice-consul russe à Rize, A.I.Gippius, 19 février 1903. «*В 1888 году немецкий банк Deutsche Bank вошел с турецким правительством в соглашение относительно постройки Анатолийских железных дорог, причем в контракте была внесена статья, чтобы денежные сборы по километровой гарантии были поручены попечению международной администрации Dette publique. Если бы мы заявили хотя бы тогда протест против этого нового расширения объема функций и деятельности Dette publique, то мы тогда же, в 1888 году подорвали бы в самом корне всякие дальнейшие хитросплетения европейской*

En parlant du premier projet allemand de chemin de fer au Moyen-Orient, Gippius faisait référence au tronçon Ismidt-Angora, de 486 kilomètres de long, qui traversait les plus importantes lignes de communication de l'armée ottomane sur le principal théâtre de guerre russo-turc, s'étendant de Constantinople jusqu'à Erzeroum⁴⁷. Observons que les intérêts militaires russes au Moyen-Orient étaient donc déjà vexés à l'étape de la mise en service du tronçon Ismidt-Angora en 1893. Dans la dernière sous-section de notre chapitre II, nous tenterons d'examiner dans quelle mesure la construction de la *Bagdadbahn* mettait en péril la paix à la frontière méridionale de l'Empire russe en lésant les intérêts militaires russes dans cette région.

4. Le bouleversement des intérêts militaires russes au Moyen-Orient

Étant qualifié de mission historique de l'Empire tsariste dans l'Orient turc, l'objectif essentiel de la politique extérieure russe était l'obtention de la domination directe dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles⁴⁸. Le 30 mai 1891, N.V. Tcharykov, l'attaché diplomatique russe à Constantinople, notait dans son étude sur l'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux :

Il change du tout au tout les conditions politiques et militaires de l'Asie et ne peut manquer d'affecter nos intérêts les plus immédiats. Non seulement notre frontière du Caucase sera exposée à l'agression d'une puissance de premier ordre, mais la question des Détroits se

дипломатии в Константинополе. Мы подорвали бы в корне, как первый немецкий железнодорожный проект, так и проект Багдадской железной дороги ».

⁴⁷Dans son étude des intérêts russes dans le contexte de la construction du réseau des chemins de fer moyen-orientaux, A.I. Gippius faisait remarquer que l'avantage que l'armée russe avait encore en 1877 de concentrer rapidement des troupes à Erzeroum (comme elle l'avait fait durant la guerre russo-turque de 1877-1878) avait été perdu en 1893, après l'exécution du tronçon du chemin de fer Ismidt-Angora. RGVA, Fond 450, Op.1. Delo 128, list 8 ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius « *Nos intérêts dans la problématique de la construction des chemins de fer en Asie Mineure, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad* », 16 décembre 1900. « *Преимущество, которое мы имели в 1877 году перед турками в быстрой сосредоточения армии к Эрзеруму, было утрачено нами в 1893 году после доведения турками железной дороги от Исмида до Ангоры* ».

⁴⁸I.S. Rybatchyonok, *op. cit.*, p. 5.

présente sous un aspect tout nouveau du moment où l'une des cuves du Bosphore ou des Dardanelles se trouvant de fait en d'autres mains que celles de la Turquie peut devenir un deuxième Gibraltar⁴⁹.

Son analyse approfondie de la situation créée aux confins du sud de l'Empire russe suite à l'obtention, par l'Allemagne, des concessions pour la construction de plusieurs tronçons de chemin de fer en Anatolie, comportait également une réflexion sur les changements à venir dans le bassin de la mer Caspienne :

Avec la construction du réseau anatolien des chemins de fer et son éventuelle connexion avec le réseau ferroviaire persan (ayant des liens avec le golfe Persique et probablement une sortie vers la mer Caspienne), notre frontière avec la Perse, comme du côté du Caucase, que de la mer Caspienne, sera ouverte à l'influence commerciale, politique et militaire des puissances européennes, alors que jusqu'ici l'ensemble du bassin de la mer Caspienne était le domaine indivis de la Russie, preuve de son incontestable domination dans cette région⁵⁰.

Néanmoins, le désir de la Russie de bloquer l'accomplissement de la *Bagdadbahn* allait à l'encontre de l'ambition du sultan turc d'assurer la consolidation de son pouvoir sur tout le territoire de l'empire via la construction de ce même chemin de fer. Aux yeux des Turcs, le plus grand mérite du petit Transasiatique consistait dans la relève de la puissance militaire d'autrefois de l'empire. Trois corps d'armée ottomans avaient leur quartier général en Turquie d'Asie. Le IV^e Corps à Erzeroum, le V^e Corps à Damas et le VI^e Corps à Bagdad. Le IV^e Corps était dispersé dans de nombreuses villes du nord de l'Anatolie, alors que sans aucune voie de communication, la mobilisation de ce corps d'armée était trop longue et le corps comme tel, inopérant. Cependant, c'était les seules

⁴⁹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 61. « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », étude de N.V. Tcharykov, 30 mai 1891.

⁵⁰RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 109, list 70. Étude de N.V. Tcharykov, « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », 30 mai 1891. « *С постройкой малоазиатского железнодорожного пути и соединением его с персидскими линиями (имеющими связь с побережьем Персидского залива и быть может выходящему к Каспийскому морю), наша граница с Персией, как со стороны Кавказа так и со стороны каспийского моря станет доступна не только торговому но и политическому и даже военному влиянию европейских держав, тогда как до сих пор весь бассейн каспийского моря был безраздельным достоянием России неоспоримого преобладания* ».

troupes que les Ottomans pouvaient opposer immédiatement à une attaque potentielle des Russes par le Caucase. L'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff signalait dans son rapport, le 12 octobre 1899, le danger militaro-stratégique de la consolidation de la puissance militaire de l'Empire ottoman après la construction de la *Bagdadbahn* :

Actuellement, l'unité militaire du VI^e Corps de l'armée turque /de Bagdad/ se trouve dans une constante déficience, en raison de l'absence du contingent de conscription, ainsi que par faute d'autres moyens de reconstitution des ressources militaires. Avec la mise en service du chemin de fer de Bagdad cette incapacité disparaîtra et alors ce VI^e Corps, inefficace et présentement négligé dans le bilan des forces armées turques, peut acquérir une importance considérable militaire et stratégique en Asie Mineure⁵¹.

Dans les circonstances présentées, la ville de Mossoul, par laquelle devait passer le chemin de fer de Bagdad, pouvait devenir, selon le colonel Peshkoff, un centre de concentration des troupes ottomanes sur le front stratégique du Caucase, qu'il estimait à au moins une division d'infanterie, donc entre dix mille et trente mille soldats. Dans la question de la construction ferroviaire au Moyen-Orient et de la consolidation de la force armée turque, le vice-consul russe à Rize distinguait un désavantage militaire évident pour la Russie : « tout ce qui peut servir la Turquie dans la préparation du théâtre de la guerre, dans l'aménagement des bases militaires et dans le renforcement des forces de résistance [...] ainsi que dans l'amélioration du réseau des lignes de communication avec les postes avancés, entre dans le champ de nos intérêts militaires

⁵¹RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 22 ob. Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff, 12 octobre 1899. « *В настоящее время части войск VI корпуса /Багдад/ находятся в постоянном некомплекте, вследствие недостаточности местного рекрутского контингента и почти невозможности доставлять необходимые пополнения из районов прочих корпусов; с открытием Багдадской линии эта невозможность исчезает и тогда VI Корпус, в данную минуту не принимаемый в расчет в общем итоге вооруженных сил, которыми Турция располагает в Малой Азии, может приобрести и военно-стратегическое значение* ».

directs⁵² ». En conclusion de son rapport du 12 octobre 1899, l'agent militaire russe exposait le désavantage fondamental du projet de la *Bagdadbahn* : « On peut dire sans exagération que dans le plus proche avenir, le chemin de fer de Bagdad se présentera pour nous sous forme d'une tranchée profonde sur les rives du Bosphore, dans la voie de l'avancée inévitable et naturelle de la Russie⁵³ ».

Dans le dernier chapitre de notre mémoire, nous nous proposons de reconstituer l'attitude et les actions entreprises par l'Angleterre dans la tentative d'obstruer la réalisation du projet de la *Bagdadbahn*. Nous y verrons le rôle de la Grande Bretagne dans le conflit d'intérêts qui venait changer la situation dans la région du golfe Persique en particulier et du Moyen-Orient dans son ensemble, tout en déterminant les principaux enjeux de l'antagonisme anglo-allemand dans cette région.

⁵²RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 7. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « *Nos intérêts dans la problématique de la construction des chemins de fer en Asie Mineure, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad* ». 16 décembre 1900. « *все то, что служит Турции к подготовке театра, к устройству базы и вообще к укреплению силы сопротивления Турции. [...] так как и к улучшению путей сообщения с передовым театром входит уже в круг прямых наших военных интересов* ».

⁵³RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 23. Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff, 12 octobre 1899. « *Без всякого преувеличения можно сказать, что Багдадская железная дорога, при мировом значении ее, в недалеком будущем будет иметь для нас образное значение глубокой траншеи на берегах Босфора на пути естественного и неминуемого наступления России* ».

Chapitre III

LA GRANDE BRETAGNE ET LA CONSTRUCTION DE LA *BAGDADBAHN*

« De temps en temps, dans la presse est exprimée la fausse idée selon laquelle l'Angleterre s'est retirée de l'Asie Mineure, en laissant terrain libre à l'Allemagne d'y instaurer son influence politique. Cette région ne peut pas perdre son importance pour l'Angleterre, car elle met à l'abri la Mésopotamie, qui peut servir de base pour des opérations militaires contre l'Inde¹ ».

A.I. Gippius

Même à la fin du XIX^e siècle, l'Inde avait encore une importance considérable pour l'Angleterre qui vivait de sa politique coloniale². La nouvelle route terrestre des Indes, qui devenait le chemin de fer de Bagdad, projetée par les Allemands, la plus rapide des toutes, se montrait comme étant une grave menace pour le prestige de la Grande Bretagne, si, par des précautions sérieuses, elle ne se réservait pas la maîtrise des installations terminales de ce chemin de fer à construire au fond du golfe Persique. Pour assurer son hégémonie absolue sur les chemins d'accès aux Indes, le gouvernement britannique se voyait obligé de contrôler le dernier tronçon de la *Bagdadbahn* qui devait relier la ville de Bagdad au golfe Persique. Mais, dans ce cas, l'Allemagne devait renoncer à l'idée d'être la seule maîtresse de ce chemin de fer et de

¹ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 3ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », novembre 1900. « *Неправильно высказываемое иногда в печати мнение, будто бы Англия устранилась из Малой Азии, предоставив Германии развивать в ней свое политическое влияние. Малая Азия не может потерять своего значения для Англии, потому что она прикрывает собой Месопотамию, которая может служить базой для военных действий против Индии* ».

²Nous faisons référence ici à l'apogée de l'empire colonial britannique, connu aussi sous le nom de « siècle impérial britannique », qui s'étale de 1815 à 1914. Le Royaume Uni était la première puissance mondiale détenant la suprématie maritime et incluant un quart de la population mondiale de l'époque. L'Inde était la plus riche des colonies anglaises car elle était considérée comme une source inépuisable de matières premières.

la rive occidentale du golfe Persique. Cette formule ne répondait certainement pas aux objectifs que l'Allemagne se proposait d'atteindre par la construction de cette grande ligne ferroviaire transasiatique. En effet, un antagonisme stratégique se concrétisait entre ces deux puissances européennes et coloniales, situation qui ne pouvait être résolue que par la participation ou l'opposition de l'Angleterre à l'entreprise de Bagdad.

1. La tentative britannique de dégermanisation de la *Bagdadbahn*

La vision du secrétaire anglais du *Colonial Office*, Joseph Chamberlain (1895-1903)³, a bien servi aux Allemands qui demandaient l'appui financier et politique du gouvernement britannique dans la construction du chemin de fer de Bagdad. Le groupe financier anglais demandait pouvoir souscrire 30% du capital et à voir répartis les 70% restants entre les groupes allemands et français. En revanche, il promettait d'obtenir l'appui politique du gouvernement anglais qui pouvait être résumé en trois points : a) consentement de l'Angleterre à une majoration raisonnable des droits de douane, pour permettre la création des ressources financières suffisantes pour le paiement des garanties kilométriques accordées par la convention turco-allemande de concession de la *Bagdadbahn* (voir annexe) ; b) passage de la Malle des Indes⁴ par la nouvelle voie, suivant des conditions à déterminer ultérieurement ; c) les bons offices du gouvernement britannique à l'établissement de la station terminus du chemin de fer de Bagdad dans le golfe Persique.

³Alexandre Ilitch, *Le chemin de fer de Bagdad au point de vue Politique, Économique et Financier, ou l'Expansion de l'Allemagne en Orient*. Bruxelles, Misch&Thron, 1913, p. 90. Appuyant son argumentation sur un article de la *National Review*, l'historien mentionnait le caractère impardonnable de l'indiscrétion commise par le secrétaire du *Colonial Office* prêchant une alliance anglo-germano-américaine contre une puissance « inconnue », qui ne pouvait être que la Russie.

⁴La Malle des Indes est le nom de la liaison postale mise en place par les autorités britanniques entre Londres et Bombay pour acheminer les dépêches officielles à leur destination dans le temps minimum.

En effet, la seconde partie du rapport Stemrich⁵ contient les calculs et aux estimations des profits que le futur chemin de fer de Bagdad pouvait garantir dans le cas du passage du courrier de l'Inde par cette nouvelle voie ferrée. Portant le titre « *La voie ferrée, ses directions, ses zones de service et ses profits* », cette seconde partie du rapport avait été traduite de l'allemand par l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin. Le rapport décrivait les éventuels rendements liés à l'importation et à l'exportation des produits et des marchandises par le chemin de fer projeté. Ainsi, le total du profit du transport des marchandises était évalué par le rapporteur à 1 444 930 francs, celui généré par le transport des passagers à 372 000 francs et le profit par kilomètre à environ 3 839 francs⁶. Le consul général allemand traitait avec beaucoup d'attention le sujet de la Malle des Indes. Suite à une description minutieuse de l'itinéraire, Stemrich concluait qu'« en passant par le chemin de fer de Bagdad, le courrier arriverait à Bombay trois jours et 16 heures et demie plus vite qu'auparavant. Tenant compte du fait que par voie ferrée il n'y a pas de contrainte à envoyer le courrier une seule fois par semaine, comme le prévoit l'expédition du courrier par paquebot, la Malle devrait absolument passer par le nouveau chemin de fer⁷ ». Par conséquent, Stemrich était convaincu que l'Angleterre devait considérer comme avantageuse sa

⁵Rappelons qu'il s'agit du rapport rédigé par le consul-général allemand à Constantinople, M. Stemrich, suite aux travaux effectués par la commission allemande qu'il a présidée, chargée de l'étude du tracé du futur chemin de fer de Bagdad, ayant comme membres l'ingénieur en chef Mackensen et les ingénieurs Kapp et Habich.

⁶RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 20-34 ob. Le Rapport Stemrich, traduit de l'allemand par l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin. 20 octobre 1900.

⁷RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 33. Le Rapport Stemrich, traduit par le colonel Kalnin, 20 octobre 1900. « *Таким образом, по железной дороге почта будет доставлена в Бомбей скорее на 3 дня и 16 с 1/2 часов. Если принять во внимание что по железной дороге почта может быть отправлена к тому же не один раз в неделю, как на пароходе, то надо прийти к заключению что почта обязательно должна будет пойти по новому пути* ».

participation à la construction de la *Bagdadbahn*, ainsi que son exploitation ultérieure pour le transport des passagers, des marchandises et surtout du courrier.

Cependant, le vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius énonçait une toute autre idée dans son étude de la *Bagdadbahn* : « la construction du chemin de fer de Bagdad, qui doit passer à travers la Mésopotamie et avoir accès au golfe Persique, en y renforçant la position de la Turquie, est désavantageuse pour l'Angleterre⁸ », puisque « présentement, seule la Turquie peut donner la riposte aux prétentions anglaises sur la rive arabe du golfe Persique et le chemin de fer de Bagdad servira parfaitement les intérêts de la Turquie en renforçant la position militaire de cette dernière sur cette côte⁹ ». Gippius expliquait comme suit la position de l'Angleterre dans la question du chemin de fer de Bagdad :

L'augmentation du nombre de voix attribuées à l'Allemagne en Asie Mineure est profitable à l'Angleterre : cela peut l'aider à s'opposer à l'expansion de la puissance russe en Turquie. D'autant plus que le tracé du chemin de fer de Bagdad indique que l'Allemagne n'a pas remplacé la Grande Bretagne en Asie Mineure, que les Allemands n'envisagent pas travailler pour les intérêts de la Grande Bretagne, mais qu'ils poursuivent leurs propres intérêts industriels dans la région¹⁰.

⁸ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 13 ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », 16 décembre 1900. « *Багдадская дорога, как имеющая пройти через Месопотамию и выйти к Персидскому заливу и усилить там положение Турции, невыгодно Англии* ».

⁹ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 12. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », 16 décembre 1900. « *Притязанию Англичан на Аравийском берегу Персидского залива может теперь дать отпор только Турция – и проектированная Багдадская железная дорога сослужит в военном отношении Турции прекрасную службу, укрепив военное положение Турции на этом побережье* ».

¹⁰ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 16-16 ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », 16 décembre 1900. « *Увеличение веса голоса Германии выгодно Англии: он может помочь ей оказывать противодействие расширению могущества России на счет Турции. Однако выбор немцами для Багдадской дороги южного варианта прямо указывает, что Германия не заменила собой Англии в Малой Азии и что она не имеет в виду работать на пользу интересов Англии, а что она преследует в Малой Азии свои собственные промышленные интересы* ».

Ainsi, en 1902, le premier ministre anglais, Arthur Balfour, donnait son approbation à la contribution anglaise, en soutenant que l'opposition de l'Angleterre ne serait pas un obstacle insurmontable à la réalisation de l'entreprise de Bagdad et qu'il serait regrettable qu'une route aussi importante, conduisant aux Indes, soit ouverte exclusivement par une association franco-allemande, en restant sous sa seule direction¹¹. Dans le compte rendu classifié de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, signé le 27 février 1901, l'auteur dévoile des informations relatives aux pourparlers qui ont eu lieu à Londres en décembre 1900 et janvier 1901, auxquelles ont participé l'ambassadeur allemand à Londres, Paul von Hatzfeldt et le représentant de la Société d'Anatolie, Georg von Siemens. Le colonel Kalnin soulignait :

Il était question de l'assentiment du gouvernement anglais à l'augmentation des tarifs différentiels. Apparemment, ces négociations n'ont pas donné de résultats favorables pour les Allemands ; le sujet de la recherche des financements pour le paiement de la garantie kilométrique et, conjointement, le sujet de la construction du chemin de fer de Bagdad, demeurent non-résolus¹².

Les négociations anglo-allemandes n'ont plus été reprises. L'agent militaire russe à Londres, N. Ermolov, notait dans sa dépêche classifié datée du 14 juin 1903, que :

[...] le gouvernement anglais est arrivé à la constatation que le projet de Bagdad ne portait pas le caractère international que l'on avait tendance à lui attribuer, mais au contraire, était entièrement aux mains des Allemands et donc ne pouvait être avantageux pour l'Angleterre d'aucun point de vue : ni politique ni financier ni militaire ni commercial¹³.

¹¹Alexandre Ilitch, *op. cit.*, p. 90.

¹²RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 35 ob. Dépêche classifiée de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, 27 février 1901. « *Речь шла о том, чтобы Английское Правительство дало свое согласие на дифференциальные тарифы. По-видимому, данные переговоры не дали благоприятных результатов и вопрос об изыскании средств для покрытия гарантии, а вместе с тем и вопрос о постройке дороги остаются пока не разрешенными* ».

¹³RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 113. Dépêche de l'agent militaire russe à Londres N. Ermolov, 14 juin 1903. « *[...]английский кабинет разобрал что весь Багдадский проект не носит того международного характера который в нем были склонны видеть, но напротив того, носит чисто*

Ermolov présentait en qualité de preuve la dépêche consulaire datant du 6 mars 1903, signée par le vice-consul anglais à Constantinople, T. Waugh. Ainsi, le vice-consul expliquait dans sa dépêche que « peu importe combien d'actions achèteront les Anglais, la *Bagdadbahn* restera une entreprise purement allemande, administrée par des Allemands, sans porter le caractère international annoncé¹⁴ ». Arthur Balfour se voyait obligé de reconnaître que « la convention [de concession du chemin de fer de Bagdad¹⁵] entre la Porte et la Compagnie d'Anatolie plaçait sous la domination allemande toutes les voies ferrées projetées à travers l'Asie Mineure jusqu'au golfe Persique, ce que l'Angleterre ne pouvait absolument pas admettre¹⁶ ». Immédiatement, l'agent militaire russe à Londres envoyait une dépêche à St-Petersbourg dans laquelle il précisait que « le gouvernement britannique a décliné toute participation politique ou financière dans le projet allemand du chemin de fer de Bagdad¹⁷ ». Cette décision a assurément été dictée par des intérêts que l'Angleterre espérait ainsi sauvegarder dans la région du Moyen-Orient. Néanmoins, les Britanniques ont compromis eux-mêmes leur participation à l'entreprise de Bagdad puisqu'ils n'ont pas arrêté, au moment opportun, l'avancée allemande et la construction du chemin de fer de Bagdad. Leur infatuation a mené à des conséquences plus graves qu'ils prévoyaient rencontrer dans cette partie du monde.

германский характер, и притом невыгоден для Англии ни с политической, ни с финансовой, ни с военной, ни с торговой точки зрения ».

¹⁴RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 113 ob. Dépêche de l'agent militaire russe à Londres, Le général de brigade Ermolov, 14 juin 1903. « *В качестве доказательства: " Консульское донесение от 6-го марта 1903 года, в котором английский вице консул Mr. T. Waugh прямо говорит, что, сколько англичане не возьмут акций, предприятие все-таки остается чисто Германским, в германских административных руках и отнюдь не будет носить международного характера ».*

¹⁵ Voir Article 12 de l'annexe ci-jointe.

¹⁶ *Questions diplomatiques et coloniales*, avril 1903, p. 609 ; cité dans Alexandre Ilitch, *op. cit.*, p. 92.

¹⁷ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 111. Dépêche classifiée de l'agent militaire russe à Londres, Ermolov, N. Ermolov, 1^{er} juin 1903. « *Английское правительство отказалось в политическом и финансовом смысле принять участие в Германском проекте постройки Багдадской железной дороги ».*

2. Les inactions anglaises : motifs et conséquences

Cependant, les services du renseignement militaire russe s'efforçaient à établir les motifs pour lesquels l'Angleterre refusait toute participation politique ou financière dans l'affaire de Bagdad. L'agent militaire russe à Londres, N. Ermolov, écrivait ainsi dans son rapport :

Du point de vue politique, l'Angleterre redoute la Russie, en sachant que ledit projet est incommode à la Russie. Cette crainte est à double entrée : d'une part, l'Angleterre suppose que l'Allemagne pourrait provoquer un conflit anglo-russe, notamment à cause de la participation des Anglais dans la construction du chemin de fer de Bagdad. D'autre part, il n'est pas à exclure une perspective de cession de la ligne de Bagdad à la Russie, alors que la dernière posséderait, dans ce cas, la plus courte voie terrestre vers le golfe Persique et les chemins d'accès aux Indes¹⁸.

Soulignons que le vice-roi des Indes, lord Curzon avait déjà déclaré en 1892 que « le golfe Persique est la frontière maritime de l'Inde ; la paix, l'intégrité de l'Empire indien, sont liées à son statut politique. Il est un principe fondamental : nous ne pouvons admettre de rivaux dans le golfe Persique¹⁹ ». Dans la même note datant du 14 juin 1903, l'agent militaire russe à Londres présentait un raisonnement bien intéressant de la situation créée en Asie Mineure. Analysant le tracé de la *Bagdadbahn*, il déduisait :

Le long de son parcours, allant de Eski-Chéhir [...] jusqu'à Bassorah et Koweït, le chemin de fer de Bagdad sectionne en diagonale la Turquie d'Asie en deux sphères d'influence. Lors du démembrement de l'Empire ottoman ou même plus tôt, la partie du nord-est ensemble avec Constantinople seraient annexés à l'Empire russe, pendant que la région du sud-ouest serait incorporée par les détenteurs du chemin de fer de Bagdad – par les Allemands ? Donner volontairement son

¹⁸ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 115. Note de l'agent militaire russe à Londres, N. Ermolov, 14 juin 1903. « В политическом отношении Англия опасается России, зная, что проект Багдадской железной дороги не угоден России; опасается, двояко предвидя, что Германия может посорить Россию с Англией именно из за активного участия Англии в ее постройке. Кроме того может случиться такая комбинация при которой Германия прямо уступит России Багдадскую дорогу, причем в руках России окажется прямой и кратчайший сухопутный путь к Персидскому заливу и подступам Индии ».

¹⁹ Alexandre Pritch, *op. cit.*, p. 89.

accord à une entreprise qui pourrait aboutir à une pareille situation serait certainement inconcevable pour l'Angleterre²⁰.

En conclusion de sa note, l'agent militaire russe affirmait : « du point de vue militaire, pour l'Angleterre le chemin de fer de Bagdad ne sera pas toujours envisageable, mais portera toujours un caractère menaçant²¹ ». Traitant le même sujet, l'envoyé spécial du fameux journal *The Times*, David Fraser notait dans son ouvrage :

There are three British points of view – commercial, political, and strategic. The first has already been dealt with, and the conclusion arrived at that our Gulf shipping has nothing to fear from railway competition, and that our trade is unlikely affected by an enterprise from which economic results are not expected. [...] Politically, we can but look on the scheme with disfavour. A great enterprise organized by a rival Power thrusting itself into territory that we have hitherto regarded as our special preserve, could have but the effect of lowering our prestige and diminishing our influence. [...] Strategically the railway touches us for it opens up a new line of advance upon the Dependency that is our most valuable possession²².

La suite de son jugement sur la valeur stratégique de la *Bagdadbahn* présente des ressemblances inattendues avec la théorie de l'agent militaire russe à Londres que nous avons déjà invoquée :

In itself, there is a little danger to be apprehended from a German railway running through the Turkish territory, so long as Turkey retains her independence. But Germany might sell her railway to a Power, who could make more effective use of it owing to her geopolitical position. There is always the contingency that our rivalry with Russia, so happily laid aside for the moment, will recur; and if its recurrence were to synchronise with events in Turkey that led up to an extension of Russian frontiers in Armenia, we might very well wake one morning to find Russia had bought the Bagdad railway²³.

²⁰ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 114. Note de l'agent militaire russe à Londres, Ermolov, 14 juin 1903. « Далее, общее, известное направление магистрали от Eskisehir [...] до Бассры и Кувейта, как бы диагонально разрезает всю Азиатскую Турцию на две сферы влияния, из которых северо-восточная вместе с Константинополем, при распадении Турции, или ранее отойдет России, а юго-западная вместе с Александреттой, отойдет владельцам Багдадской дороги – германцам? Добровольно согласится на такое предприятие, которое к этому может привести для Англии немислимо ».

²¹ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 114 ob. Note de l'agent militaire russe à Londres, le général de brigade Ermolov, 14 juin 1903. « В военном отношении, Багдадский путь для Англии будет не всегда возможен, но всегда не безопасен ».

²² David Fraser, *The Short Cut to India: the Record of a Journey along the Route of the Baghdad Railway*, Londres, William Blackwood & Sons, 1909, p. 320-321.

²³ *Ibid.*, p. 321.

On dirait que l'Angleterre avait soutenu les projets allemands tant qu'ils ne pouvaient gêner que ses adversaires et qu'ils apparaissaient comme chimériques. Mais, du jour où le rêve semblait en voie de réalisation et où ses intérêts paraissaient menacés, l'Angleterre a répondu aux offres allemandes par un refus catégorique, entraînant ainsi l'abstention de la finance française. L'attitude de l'Angleterre n'a pas été sans faute. Elle a commis une série d'erreurs dont elle subissait les conséquences. L'Allemagne n'aurait pas pu prendre pied en Asie Mineure si l'Angleterre avait sauvegardé ses intérêts comme l'avait fait la Russie, ou si elle avait seulement joint ses protestations à celles de la France, les deux puissances ayant alors en Turquie des intérêts solidaires. Une première faute remontait aux années d'avant l'immixtion allemande au Moyen-Orient. Dans les années 1880-1882, les Anglais ont abandonné le projet d'une voie ferrée Suédiah-Koweït, dont ils obtenaient la concession. Maîtres de l'Égypte, ils ont négligé la route terrestre plus importante pour la sécurité du golfe et de l'Inde que le canal de Suez.

En 1888, une seconde fois, l'inaction anglaise est survenue. La Compagnie anglo-grecque qui exploitait le tronçon de ligne de fer Haïdar-Pasha – Ismidt était dépossédée. L'Allemagne a obtenu la concession et le prolongement jusqu'à la ville turque d'Angora. L'Angleterre n'a pas défendu ses intérêts engagés dans l'entreprise. Tout au contraire, elle favorisait l'entrée des Allemands dans les combinaisons turques, souhaitant la venue d'une quatrième puissance au Moyen-Orient pour paralyser les actions de la Russie et de la France auprès de la Sublime Porte. Il semble que les Anglais pensaient alors que le chemin de fer allemand n'irait pas plus loin que la ville de Sivas à la frontière turco-persane et qu'ils auraient le temps de réaliser leur vieux tracé de Suédiah jusqu'au golfe Persique. Mais une fois qu'en 1893, le tronçon de chemin de fer

de Smyrne-Aïdin, contrôlé par les Anglais, se voyait barré à Konya par la nouvelle voie ferrée de Bagdad, l'indulgence des Anglais était pour le moins inacceptable. Ainsi, la politique anglaise avait réussi à éloigner du canal de Suez et de la route de l'Inde la puissance moscovite, mais cela avait eu pour effet d'en rapprocher la puissance allemande²⁴.

Encore une fois le vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius résumait judicieusement les intérêts britanniques dans la région : « les intérêts politiques de l'Angleterre en Asie Mineure consistaient à empêcher la Russie d'arriver aux cols montagneux du Taurus, conduisant à la Mésopotamie et au golfe Persique²⁵ ». Disponible en annexe au rapport du consul russe à Konya, le numéro 151 du 1^{er} juin 1903 de la revue française *Questions diplomatiques et coloniales*²⁶ traitant le sujet de la *Bagdadbahn*, dévoilait la conviction de l'homme politique français, Jean Imbart de la Tour. Selon ce dernier :

L'Angleterre ne tenait pas à se brouiller avec l'Allemagne, et serait sans doute disposée à accepter une voie ferrée qui aurait pour conséquence de développer le mouvement commercial du golfe Persique sans y gêner ses agissements, c'est-à-dire à son profit. Il en serait certes ainsi, si le chemin de fer s'arrêtait à Bagdad et si le cours inférieur du Tigre était mis en état de navigabilité. Porté à considérer cette partie du littoral asiatique comme une zone soumise à son influence, le gouvernement anglo-indien, réglait d'après ce principe son attitude dans les différentes questions²⁷ [incluant la question du chemin de fer de Bagdad].

²⁴ René Pinon, *L'Europe et l'Empire ottoman : les aspects actuels de la question d'Orient*, Paris, Perrin, 1913, p. 34.

²⁵ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 3 ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », 16 décembre 1900. « *Политические интересы Англии в Малой Азии заключаются в недопущении России к горным проходам Тавра, ведущим в Месопотамию и к побережью Персидского залива* ».

²⁶ Soulignons qu'à l'époque la presse, notamment les journaux, les revues et toutes les publications officielles, constituaient des sources d'information des agents et des attachés militaires russes à l'étranger. Conséquemment, parmi les rapports et les notes des agents russes, nous avons trouvé des articles et des numéros au complet de revues étrangères.

²⁷ RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 158 ob.

En effet, les tensions qui entouraient le tracé du chemin de fer de Bagdad, et en particulier, son dernier tronçon, témoignaient du fait que l'Allemagne s'efforçait de consolider ses propres positions dans le bassin du golfe Persique, en compromettant la position hégémonique des Britanniques dans cette région.

3. *To the Gates of India* : confrontation anglo-allemande pour la suprématie dans le golfe Persique.

Le secrétaire au *Foreign Office*, Sir Edward Grey, exposait en d'autres termes la position de l'Angleterre dans la question de la prolongation du chemin de fer de Bagdad jusqu'au golfe Persique :

Quant au port de Koweït, notre politique dans le golfe Persique n'est pas une politique envahissante ; nous ne cherchons ni à acquérir de nouveaux territoires ni à troubler le *statu quo*. Mais, si d'autres cherchaient à modifier ce *statu quo*, alors assurément, nous devrions mettre en œuvre toutes nos ressources pour maintenir intacte notre position dans le golfe²⁸.

D'autre part, les Allemands envisageaient le port de Koweït en tant que point terminus de la *Bagdadbahn*. Le lieutenant-colonel allemand Hildenbrandt notait dans son étude stratégique et commerciale de cette dernière : « le port de Koweït se trouve à 80 km environ du bord ouest du delta du Chatt-el-Arab ; il est parfaitement abrité contre les vents, présente un fond d'ancrage excellent, et il est assez vaste pour abriter toute une flotte; on le dirait d'ailleurs créé pour servir de port de guerre²⁹ ». Les agents des services du renseignement militaires russes ne tardèrent pas à rapporter à St-Pétersbourg que « dans un très proche avenir, le Koweït peut acquérir une grande importance

²⁸ Alexandre Ilitch, *Le chemin de fer de Bagdad au point de vue Politique, Économique et Financier, ou l'Expansion de l'Allemagne en Orient*, Bruxelles, Misch&Thron, 1913, p. 99.

²⁹ RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 164 ob. *Le chemin de fer de Bagdad : étude stratégique et commerciale, par le lieutenant-colonel en retraite – Hildenbrandt.*

économique en qualité de débouché vers la mer du chemin de fer de Bagdad projeté³⁰ ». Dans le contexte du complot organisé contre le vassal de l'Empire ottoman, l'émir Mouhammed-Ibn-Sabah qui s'opposait ouvertement à l'immixtion anglaise dans la région, l'agent militaire russe à Londres précisait justement dans son rapport que « l'Angleterre ne peut pas céder le Koweït aux Allemands³¹ ». Soumis aux Anglais, le nouveau cheikh Moubarek-Ibn-Sabah demanda la déclaration du protectorat anglais sur le Koweït, mais les autorités britanniques déclinèrent cette demande³². Au contraire, l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, soulignait dans son rapport du 9 décembre 1899 que « l'Angleterre contraint le cheikh Moubarek à reconnaître le protectorat anglais³³ ».

L'historien français Louis Ragey notait que lord Curzon, le vice-roi des Indes, insistait sur l'instauration d'un régime de protectorat anglais sur le territoire de Koweït, mais le gouvernement britannique craignait des complications³⁴. Maybelle Chapman essayait d'argumenter ce choix du gouvernement anglais en évoquant le fait qu'apparemment les Britanniques considéraient leur dominance au Koweït suffisamment solide pour ne pas déclarer formellement leur protectorat et ils voulaient éviter des répercussions dans les relations avec les autres grandes puissances³⁵.

³⁰RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 23, list 4. Bref-aperçu du Chef de l'État-Major de l'Armée russe Viktor Viktorovich Sakharov, traitant le sujet exposé dans le télégramme secret du Consul Impérial russe à Bagdad, F. Krouglov, adressé au Ministre de la Défense, Alexeï Kouropatkine, 11 avril 1901. « *Кувейт имеющий приобрести в ближайшем будущем важное экономическое значение как выход в море проектируемого Багдадского железного пути* ».

³¹RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 115 ob. Rapport de l'agent militaire secret russe à Londres, le général de brigade Ermolov, 1 juin 1903. « *Англия не может отдать немцам Кувейт* ».

³²Charles U. Aitchinson, *Collection of Treaties, Engagements and Sanads*, Vol. XI, Dehli, 1929, p. 202.

³³RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 23, list 15, Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, 9 décembre 1899. « *Англия принуждает Мубарака признать английский протекторат над Кувейтом* ».

³⁴Louis Ragey, *La question du chemin de fer de Bagdad*, Paris, Rieder, 1936, p. 49.

³⁵Maybelle K. Chapman, *Great Britain and the Baghdad Railway, 1888-1914*, Menasha, Banta&Company, 1948, p.73.

Quelques épisodes de l'activité allemande dans la région du golfe Persique révélaient un niveau extrême d'exacerbation de l'antagonisme anglo-allemand. D'abord, il s'est agi de l'ouverture d'un consulat allemand à Bender-Bouchir, quoique dans cette région il n'y avait que six sujets allemands³⁶. De ce nombre était l'officier allemand Werter, qui proposait au gouvernement allemand l'aménagement d'une base navale au Mascate à travers la signature d'un accord avec le sultan Faisal ibn Turki. En faisant référence aux documents diplomatiques allemands, publiés entre 1924 et 1927, réunis dans une collection de 40 volumes sous le titre *Die grosse Politik der Europäischen Kabinette, 1870-1914*³⁷, l'historien russe Grigorij Bondarevskij notait qu'ayant pris connaissance de la proposition du lieutenant Werter, Bernhard von Bülow, le ministre des Affaires étrangères de l'Allemagne, a rédigé un compte rendu adressé directement au Kaiser allemand. Il y soulignait que la participation de l'Allemagne à une telle affaire mènerait inévitablement à la détérioration des relations anglo-allemandes, puisque l'Angleterre attachait beaucoup d'importance au Mascate, en l'englobant dans la sphère de sa dominance³⁸. La présence de plus en plus ressentie de l'Allemagne dans le golfe Persique a forcé les Anglais à conclure, le 23 janvier 1899, le traité secret avec le cheikh Moubarek, qui par son contenu était identique au placement du Koweït sous le protectorat anglais³⁹. Le cheikh Moubarek s'engageait à ne pas agréer des représentants ou agents étrangers sans le consentement des autorités britanniques et à ne pas céder,

³⁶Grigorij Bondarevskij, *Bagdadskaia doroga i proniknovenie germanskogo imperializma na Blizhnij Vostok (1888-1903)*, (La ligne de Bagdad et l'immixtion de l'impérialisme allemand au Proche-Orient (1888-1903)), Tachkent, Édition Science, 1991, p. 159

³⁷Traduit en français sous le titre de *La politique extérieure de l'Allemagne, 1870-1914*, Paris, Costes, 1939.

³⁸Grigorij Bondarevskij, *op. cit.* p. 160.

³⁹Arkadij Erusalimskij, *Vneshniaia politika i diplomatia germanskogo imperializma v konce XIX-go veka*, (La diplomatie et la politique extérieure allemande à la fin du XIX^e siècle), Moscou, Édition de l'Académie des sciences de l'URSS, 1951 [1948], p. 212.

concéder ou déléguer son pays aux gouvernements étrangers sans l'autorisation préalable du gouvernement anglais⁴⁰.

La dépêche du consul impérial russe à Bombay, Klemma, du 20 septembre 1901, témoigne de la menace allemande pour l'Inde britannique : « à Calcutta on redoute extrêmement fort l'agression allemande contre l'Inde. Le commandement indien trépide à l'idée de la possibilité de construction d'une base militaire allemande au Koweït et de l'émergence de la marine allemande dans le golfe Persique⁴¹ ». À ce titre, la vision de l'historien Sean McMeekin semble parfaitement juste. En parlant de la *Bagdadbahn*, il note : « *southern Mesopotamia was mostly of interest to the Germans as a potential land bridge to British India*⁴² ». À cet égard, l'avancée russe en Asie centrale semble ne plus porter le caractère le plus menaçant, surtout que les agents et les attachés militaires russes au Moyen-Orient articulaient des réflexions rationnelles avec des renseignements précis en traitant ce sujet dans leurs rapports. Par exemple, l'attaché diplomatique russe à Constantinople, N.V. Tcharykov expliquait dans son étude des intérêts politiques russes au Moyen-Orient :

Économiquement parlant il n'est pas rentable pour nous d'avancer plus loin en Afghanistan, car il est montagneux, guerrier et pauvre. Avec sa population de 285 millions d'habitants, qui est d'ailleurs dans une croissance permanente, l'Inde ne peut pas devenir une zone de colonisation russe, étant donné que durant un siècle même les Britanniques n'ont pas réussi à y fonder au moins une colonie agricole. En tant que marché et comme productrice de matières premières assez précieuses, l'Inde est sans doute d'une infinie richesse. Le développement des moyens de communication et la construction d'une artère ferroviaire indo-européenne à travers la Perse, qui relierait le réseau ferroviaire russe, favoriseraient l'amplification d'un échange commercial naturel entre la Russie et

⁴⁰ Charles U. Aitchinson, *op. cit.*, p. 262.

⁴¹ RGVIA, Fond 445, Op.1, Delo 27, list 33. Dépêche du consul impérial russe à Bombay, 20 septembre 1901. « *В Калькутте чрезвычайно опасаются германской агрессии против Индии, индийский штаб лихорадило при мысли о возможности строительства германской военной базы в Кувейте и появления германского военно-морского флота в Персидском заливе* ».

⁴² Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, Cambridge, The Belknap Press, 2010, p. 209.

l'Inde. Déjà en ce moment, comme on le sait, nous envoyons en Inde du kérosène et on en reçoit du thé vert⁴³.

Tcharykov exprimait clairement sa position dans la question de la rivalité anglo-russe pour la domination en Asie centrale et en Inde :

Or, de la conquête réelle de l'Inde ne parlent que les russophobes anglais qui veulent libérer l'Inde des Britanniques. L'Inde n'a jamais été l'objectif de la politique russe, et a toujours été considérée comme un moyen d'influence sur l'Angleterre pour obtenir des décisions favorables pour nous dans la question d'Orient. Mais cet instrument est coûteux et difficile⁴⁴.

L'inspirateur de cette russophobie britannique a été Sir Robert Wilson, général de l'armée et homme politique anglais. Observateur formel dans le cadre de l'armée russe en 1812, participant aux combats, Wilson avait été le premier à faire connaître la défaite napoléonienne. Pourtant, il n'avait pas hésité à publier, dès son retour en Angleterre vers 1817, un pamphlet antirusse portant le titre *La description du pouvoir politique et militaire de la Russie*⁴⁵. Dans ce pamphlet, on trouvait pour la première fois le texte du Testament du tsar Pierre le Grand, élaboré en 1725, qualifié plus tard

⁴³ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 73. « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », étude de N.V. Tcharykov, 30 mai 1891. « Углубляться дальше в Афганистан нам в экономическом отношении не выгодно, оттого что он горист, воинственен и беден. Индия со своим населением в 285 миллионов, которое к тому же быстро возрастает и среди коей даже англичане за сто лет не могли основать ни одного земледельческого поселения не может стать колонизационной областью России. Как рынок и как производитель ценного сырья, Индия без сомнения бесконечно богата и при развитии путей сообщения, при постройке Индо-Европейского транзитной линии через Персию, где она соединится с русской железнодорожной сетью, между Индией и Россией разовьется естественный, обоюдодовыгодный торговый обмен. Уже теперь, как известно, мы отправляем в Индию керосин и получаем оттуда зеленый чай ».

⁴⁴ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 73 ob. « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », étude de N.V. Tcharykov, 30 mai 1891. « Впрочем, о действительном завоевании Индии Россией говорят только английские русофобы и желающие освободить Индию от Англичан. Индия никогда не была целью политики России, а всегда рассматривалась как средство воздействия на Англию для достижения благоприятного для нас решения восточного вопроса. Но средство это дорогое и нелегкое ».

⁴⁵ Mikhail Leontiev, *Bolshaja Igra*. (Le Grand Jeu). Saint-Pétersbourg, Éditions « Astrel-SPb », 2008, p. 136.

d'« artefact de désinformation particulièrement durable⁴⁶ ». Selon ce dernier, les frontières de l'Empire russe devaient s'élargir en empruntant trois directions différentes, à savoir les Balkans, le golfe Persique et l'océan Indien. L'Inde était certes ainsi théoriquement projetée sur la carte des futures conquêtes russes. Néanmoins, la russophobie britannique se traduisait dans une activité subversive bien réelle, menée dans le but de diminuer graduellement l'influence de la Russie en Asie centrale, sans pour autant engager les rivaux dans un conflit ouvert⁴⁷.

Dans son étude des intérêts russes dans la question de la construction des chemins de fer en Asie Mineure, le vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, mettait de l'avant l'imprévoyance et le caractère caduc de la politique anglaise au Moyen-Orient, en suggérant que l'Angleterre ne percevait pas qui représentait le vrai danger dans la région :

La Russie n'a jamais eu en vue et elle ne s'est jamais préparée pour une avancée à travers les cols montagneux du Taurus vers la Mésopotamie, et de là vers le golfe Persique : les hommes d'État anglais ne doivent et ne peuvent pas se laisser guider par nos anciennes intentions, mais ne doivent prendre en compte que les menaces effectivement réelles à leur domination en Inde⁴⁸.

Afin d'accentuer encore une fois la perturbation du *statu quo* au Moyen-Orient due au projet de la *Bagdadbahn*, le ministre des finances de l'Empire tsariste, Sergueï de Witte soulignait à la séance des députés du 11 mars 1903 :

⁴⁶ David Schimmelpenninck Van der Oye, « Paul's Great Game: Russia's Plan to Invade British India », *Central Asian Survey*, Vol. 33, n° 2, 2014, p. 144.

⁴⁷ Alexey Tereschenko, « Le Tournoi des ombres », dans Jacques Piatigorsky et Jacques Sapir, dir., *Le Grand Jeu. XIX^e siècle, les enjeux géopolitiques de l'Asie centrale*. Paris, Autrement, coll. Mémoire/Histoire, 2009, p. 82.

⁴⁸ RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 13 ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », 16 décembre 1900. « *Россия никогда не имела в виду и никогда не готовилась к движению через Таврские горные проходы в Месопотамию, а оттуда к Персидскому заливу : государственные люди Англии не должны и не могут руководствоваться нашими бывшими намерениями, а должны принимать во внимание только фактическую возможность угрозы их владычеству в Индии* ».

On affirme qu'une pareille ligne ferrée [la *Bagdadbahn*] nous placerait face à face avec l'Angleterre, ce qui pourrait être la cause de grands dangers et de complications. Mais cette objection, plus surannée que justifiée, est plutôt basée sur une méfiance traditionnelle réciproque avec l'Angleterre, que sur la réalité exempte de préjugés. La Russie et l'Angleterre ne sont, quant à présent, de concurrents l'une à l'égard de l'autre sur le marché universel, et il n'existe presque nulle part entre elles, des intérêts qui ne puissent être délimités. Dans le domaine universel du commerce et de l'industrie, l'Angleterre a plutôt à craindre la concurrence de l'Allemagne. Quant à la Russie et à l'Angleterre, c'est plutôt de loin, qu'elles se semblent réciproquement dangereuses, parce qu'elles se connaissent peu l'une et l'autre. De près, le jour où les frontières des deux puissances seront mises en contact par une ligne traversant Hérat (Afghanistan), et quand auront été établies, au moyen de ce chemin de fer, des relations de frontière, le brouillard des anciens malentendus et des appréhensions sera promptement dissipé, et le nœud gordien de la méfiance réciproque qui git maintenant dans le Pamir, sera tranché⁴⁹.

Et pourtant la politique de l'Angleterre n'était pas aussi impertinente face à la croissance de l'influence allemande en Turquie. Le 9 mars 1900, l'ambassadeur de l'Angleterre à Constantinople, O'Conor avisait son homologue allemand que pour éviter des éclaboussures, l'Allemagne devait préalablement convenir avec l'Angleterre du terminus de la *Bagdadbahn*, surtout si le port de Koweït était approuvé à cet effet⁵⁰. Concomitamment avec cette notification adressée aux Allemands, la Grande Bretagne effectuait des pressions sur l'Empire ottoman. Le 12 avril 1900, O'Conor rencontrait le ministre des Affaires étrangères turc, Teflik-Pasha. D'après l'agent militaire russe Kalnin, au cours de cette rencontre O'Conor annonça que « le prolongement de la *Bagdadbahn* jusqu'au Koweït pourrait entraîner des tensions dans la région ou même une intervention étrangère⁵¹ ». Dans un rapport classifié portant le titre « *Les voies*

⁴⁹RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 33, list 158 ob. *Journal Officiel*, Séance de la chambre des députés du 11 mars 1903, p. 1102, col. 1 et 2.

⁵⁰ Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 169.

⁵¹RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 14 ob. Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, 20 octobre 1900. « *Расширение Багдадской железной дороги до Кувейта может привести к напряженности в регионе или даже к иностранному вмешательству* ».

ferrées en Asie Mineure », signé le 26 janvier 1900 par un certain Nikolai Tikhonov⁵², il était indiqué que : « il apparaît qu'en raison de l'évolution de la vie coloniale des puissances occidentales, dans l'éventualité d'un conflit important, l'Asie Mineure deviendra le centre territorial où leurs intérêts se confronteront⁵³ ». Quelques années plus tard, le vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, qui avait étudié minutieusement les intérêts de la Russie dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, énonçait que l'immixtion allemande dans cette région portait atteinte aux intérêts politiques de la Russie et de la Grande Bretagne :

Aux intérêts de la Russie parce qu'elle a un calcul direct de ne pas vouloir de domination en Asie Mineure, fermant au sud la frontière russe de la mer Noire, que celle de la Turquie ou d'elle-même ; et aux intérêts de l'Angleterre parce qu'en passant par les cols montagneux du Taurus, [le chemin de fer de Bagdad] devient pour les Anglais un passage à travers la Mésopotamie vers l'Inde ; dans le Bosphore et les Dardanelles [convoités aussi par les Russes] – un accès de la flotte à la Méditerranée et au canal de Suez⁵⁴.

Il est fort probable que dans ses jugements Gippius était guidé par les déclarations faites par le marquis de Salisbury, le premier ministre britannique et Arthur Balfour, le premier lord de la Trésorerie, d'accord avec le ministre des finances russe Sergueï de Witte, « qu'il y avait de la place en Asie pour la Russie et l'Angleterre⁵⁵ », ce

⁵² Nous n'avons pas réussi à établir quelle était la fonction occupée par Tikhonov puisque sa signature apparaît sur un seul rapport classifié qui ne contenait aucun autre indice sur la source ou le destinataire de ce même rapport.

⁵³RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 129, list 4. Rapport classifié « Les voies ferrées en Asie Mineure » signé par Nikolai Tikhonov, 26 janvier 1900. « Становится ясным, что вследствие развития колониальной жизни западноевропейских государств, в случае возникновения крупной борьбы, в какой бы то ни было форме, Малая Азия явится территориальным центром, на котором столкнутся расовые и экономические интересы ».

⁵⁴RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 132, list Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « La question du chemin de fer de Bagdad », 7 avril 1901. « России потому что у нее есть прямой расчет не желать в Малой Азии, замыкающей с юга Черное море иного владельца кроме Турции или себя, а Англии потому что в горных проходах Тавра она видит пути через Месопотамию в Индию; в Босфоре же и в Дарданеллах - доступ русского флота к Средиземному морю и к Суэцкому каналу ».

⁵⁵Georges Mazel, *op. cit.*, p. 107.

qui semblait signifier qu' « il n'y avait pas de place pour le nouveau venu allemand qu'y arrivait par le chemin de fer de Bagdad⁵⁶ ».

4. L'invasion allemande de l'Inde britannique : mythe ou réalité ?

Le 5 mai 1903 lord Lansdowne, le ministre des Affaires étrangères de l'Angleterre, déclarait à la Chambre des Communes que « tout établissement d'une base navale dans le golfe Persique serait une menace directe aux intérêts britanniques⁵⁷ ». Lord Ellenborough était encore plus tranchant en énonçant qu'il préférerait voir la Russie à Constantinople plutôt qu'un arsenal étranger (allemand) sur les bords du golfe Persique⁵⁸. Devant ces déclarations officielles, les Allemands décidèrent de se retirer et abandonnèrent l'idée de faire du port de Koweït le terminus de la *Bagdadbahn*, en se tournant vers un autre petit port dans le golfe Persique, Kazima. Située au fond de la baie de Koweït, cette petite ville était, selon le lieutenant-colonel Hildenbrandt, le meilleur port du golfe Persique, qui pouvait devenir le point terminus du chemin de fer de Bagdad⁵⁹. La déviation de quelques kilomètres ne devait assurément pas faire tomber l'opposition de l'Angleterre, puisque Kazima, comme le port de Koweït, se trouvait, elle aussi, sur le golfe, en face de l'Inde⁶⁰. Les Allemands prétendaient ne pas saisir que les Anglais visaient tout le golfe Persique dans leurs déclarations, et non pas le Koweït comme tel. Dans le but d'atténuer le caractère progressif du conflit koweïtien, les autorités allemandes ont sollicité au gouvernement ottoman l'autorisation de prendre

⁵⁶RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 158 ob., René Henry, « L'intérêt français en Asie Occidentale ; Le chemin de fer de Bagdad et l'Alliance franco-russe », *Questions diplomatiques et coloniales*, 1^{er} juin 1903 ; dans le Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin, 27 juin 1903.

⁵⁷Arkadij Erusalimskij, *op. cit.*, p. 314.

⁵⁸Grigorij Bondarevskij, *op. cit.*, p. 199.

⁵⁹RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 165. « Le chemin de fer de Bagdad. Étude stratégique et commerciale par le lieutenant – colonel Hildenbrandt », *Internationale revue*, Supplément 36, Dresde, mars 1902.

⁶⁰Georges Mazel, *op. cit.*, p. 110.

comme terminus de la *Bagdadbahn* la ville de Faô, sur le Chatt-el-Arab, à quelques kilomètres de l'embouchure de ce fleuve. C'était une manœuvre diplomatique à caractère provisoire. Plusieurs années s'écouleraient avant le début des travaux de construction de cette dernière section de la *Bagdadbahn*. Le cas où l'opposition de l'Angleterre à l'avancée de la voie ferrée jusqu'au golfe se maintenait, la ville de Faô devait être le terminus *de facto* du chemin de fer de Bagdad. Cependant, d'une dépêche anonyme envoyée à St-Petersbourg, on apprend que les Anglais déployaient une propagande antiturque pour affaiblir l'autorité déjà quasi nominale du sultan dans la région du golfe Persique :

On suppose que la diffusion de l'idée selon laquelle des frères musulmans ne peuvent pas lutter les uns contre les autres est due à la publication anglaise en langue turque. On dit, que cette publication « élucidait » l'idée selon laquelle le sultan régnant était un usurpateur du pouvoir sacré des Khalifes et que le véritable Khalife – descendant du Prophète, se trouve parmi les Arabes⁶¹.

L'importance du golfe Persique pour l'Angleterre était une fois de plus affirmée. Le vice-roi de l'Inde, lord Curzon écrivait encore en 1892 que « le golfe Persique est plus que la mer Rouge le portail de l'Inde. Et malheur à nous si d'autres que nous en tiennent la clé⁶² ». En effet, les possibles scénarios d'invasion allemande de l'Inde britannique ne sont pas aussi utopiques puisqu'à côté du but économique annoncé, les Allemands assignaient aussi à la *Bagdadbahn* un but géopolitique et militaire. La Sublime Porte pouvait devenir l'auxiliaire allemand en cas de conflit international. Cette idée était d'ailleurs soutenue par l'attaché diplomatique russe A.I. Gippius dans son

⁶¹RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 23, list 81 ob. 82. Dépêche anonyme adressée à l'état-major de la région caucasienne, 28 juillet 1905. « *Полагается, что распространению среди турецких мусульман такого взгляда на борьбу с арабами в значительной степени содействовали те прокламации английского издания на турецком языке, в которых мусульманам разъяснялось что царствующий Султан – узурпатор священной власти Халифов и что истинный Халиф, потомок Магомета, находится среди арабов.* »

⁶²Lord Curzon, *Persia and Persian Question*, Londres, 1892, p. 27. ; cité par Louis Cumin, *La question du chemin de fer de Bagdad*. Thèse de doctorat, Lyon, Brignais, 1913, p. 155.

étude de la question de la *Bagdadbahn* : « en termes militaires, le chemin de fer de Bagdad serait extrêmement dangereux pour nous dans le cas d'une coalition hostile de la Turquie, de l'Allemagne et du Japon : l'armée alliée disposerait sur notre flanc stratégique d'une ligne de communication sécurisée contre toute notre attaque⁶³ ». Capables, grâce au chemin de fer de Bagdad, de transporter l'armée sur n'importe quel point de la frontière, les Ottomans « pouvaient frapper de grands coups dans une potentielle guerre européenne ou entamer la frontière asiatique russe [...] ou bien servir de formidable avant-garde à une armée allemande qui reprendrait à son compte les idées de Napoléon et irait par les voies ferrées attaquer la puissance britannique en Égypte ou en Inde⁶⁴ ». Pour réussir à déjouer les intentions allemandes au Moyen-Orient, le ministre de la Défense russe Alexeï Kouropatkine proposait comme moyen de dernier recours l'occupation du Bosphore : « s'il nous est impossible d'exclure la Turquie de nos adversaires probables, il existe toujours un moyen de rendre la Turquie moins menaçante pour nous. C'est l'occupation russe du Bosphore. Ayant le pied sûr dans les Détroits et Constantinople sous notre feu, nous aurons la chance de menacer la tête du chemin de fer de Bagdad⁶⁵ ». Qualifiée généralement d'« absurde⁶⁶ », l'invasion

⁶³RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 132, list 85 ob. Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « Nos intérêts dans la question de la construction des chemins de fer au Moyen-Orient, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad », 19 février 1903. « *В военном отношении, Багдадская дорога будет крайне опасна для нас в случае коалиции против нас Турции, Германии и Японии : союзная армия располагала бы на нашем стратегическом фланге обеспеченным от нашего нападения путем сообщения* ».

⁶⁴René Henry, *Des monts de Bohême au golfe Persique*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1908, p. 59 ; cité par Georges Mazel, *op. cit.*, p. 120-121.

⁶⁵RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 73 ob. Rapport classifié du ministre de la Défense Alexeï Kouropatkine adressé au ministre des Affaires étrangères, compte Lambsdorf, 12 août 1902. « *Если нам очень трудно выкинуть из числа своих вероятных противников Турцию, то в наших руках еще имеется средство сделать Турцию возможно безопаснее для нас. Это - занятие нами Босфора. Став твердо на Босфоре, мы не только будем иметь под своими ударами Константинополь, но получим возможность угрожать голове Багдадской Железной дороги* ».

allemande de l'Inde n'était cependant pas exclue par le lieutenant-colonel allemand Hildenbrandt qui notait dans son étude de la *Bagdadbahn* : « en cas de conflit avec l'Angleterre, le service rendu à l'Allemagne par le chemin de fer de Bagdad serait considérable, car il permettrait un transport facile des troupes qui pourraient attaquer, par-derrière, les possessions anglaises des Indes⁶⁷ ». L'intérêt particulier que l'Allemagne portait au Moyen-Orient et à l'Asie centrale au tournant des XIX^e et XX^e siècles était résumé ainsi par l'historien russe Vladimir Riapolov dans la revue *Questions d'histoire (Voprosy Istorii)* :

Au tournant du XIX^e et début du XX^e siècles, l'Asie centrale et surtout l'Afghanistan étaient l'arène de l'intense rivalité anglo-russe. Bientôt, dans le cadre de la construction du chemin de fer de Bagdad, l'Empire allemand commençait à montrer un grand intérêt pour cette région. La diplomatie allemande espérait utiliser le conflit anglo-russe en Asie centrale dans le but de satisfaire ses propres intérêts. Elle « préparait le terrain » pour une future pénétration au Moyen-Orient pour ensuite avancer jusqu'en Asie centrale. Les impérialistes allemands ont cherché à « mettre pacifiquement pied » en Asie Mineure et ultérieurement ont intensifié l'activité de leurs agents des services du renseignement dans la région, en utilisant également le potentiel de leurs alliés ottomans⁶⁸.

La collecte des données effectuée par les services du renseignement militaire constituait donc un instrument essentiel d'observation des fortifications et des corps d'armée, ainsi que des objectifs et des actions des adversaires dans la région du Moyen-Orient et de l'Asie centrale. Il devient clair que toutes les parties impliquées dans l'entreprise de Bagdad menaient leur propre activité de renseignement. De plus, dans le contexte de la construction du chemin de fer de Bagdad et de l'immixtion allemande au

⁶⁶Alexandre Ilitch, *Le chemin de fer de Bagdad au point de vue Politique, Économique et Financier, ou l'Expansion de l'Allemagne en Orient*. Bruxelles, Misch&Thron, 1913, p. 82

⁶⁷RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 166 ob. « Le chemin de fer de Bagdad. Étude stratégique et commerciale, par le lieutenant-colonel Hildenbrandt », *Internationale Revue*, Dresde, Supplément 36, mars 1902.

⁶⁸Vladimir Riapolov, « Germano-turetskaia agentura v Srednej Azii i Afganistane v nachale XX veka ». (Les agents des services secrets turco-allemands au Moyen-Orient et en Afghanistan au début du XX^e siècle). *Voprosy Istorii*, n° 3, 2007, p. 147.

Moyen-Orient – cette activité a connu un important développement. Le processus de collecte des données se présentait déjà sous forme d'un mécanisme complexe du réseau institutionnalisé du renseignement. Enfin, en analysant dans ce dernier chapitre de notre recherche l'activité des services du renseignement militaire russe, nous avons cherché à montrer que les agents et les attachés militaires russes envoyaient régulièrement des rapports, des dépêches et des notes précises et détaillées concernant la situation au Moyen-Orient, analysant notamment la position prise par l'Angleterre dans cette question.

CONCLUSION

Objet de discussions, cause de rivalités ou enjeu de rapprochement, la construction de la *Bagdadbahn* s'intègre dans l'histoire du début du XX^e siècle comme un projet menaçant, ambitieux et antagonique qui a eu pour conséquence le changement de la donne géopolitique moyen-orientale. Aussi, dans l'histoire de la diplomatie européenne cette période marquait un tournant essentiel dans les relations entre les grandes puissances et, en fait, on peut voir dans les événements qui ponctuaient cette même période les signes avant-coureurs de la formation du bloc de la Triple-Entente et de la détermination d'un nouvel équilibre mondial des forces.

Notre recherche vise à étudier la construction du chemin de fer de Bagdad dans une perspective historique qui se veut innovante en intégrant le Moyen-Orient dans le Grand Jeu et dans le cadre de la rivalité pour les Indes britanniques, et ce, à travers l'analyse de sources émanant des services du renseignement militaire russe de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècles. Notre analyse trouve son intérêt et son originalité du fait qu'il existe un certain vide au sein de l'historiographie en ce qui a trait à l'affaire de la *Bagdadbahn*. En effet, il s'agit de la perception des agents du renseignement militaire russe de l'avènement de l'Allemagne en tant que nouvel acteur du Grand Jeu au Moyen-Orient. Afin d'atteindre nos objectifs, nous avons mis en relation plusieurs concepts historiques : renseignement, *Weltpolitik*, Grand Jeu, question d'Orient, Marche vers l'Est. Nous avons fondé notre démarche sur la conceptualisation, l'analyse et l'interprétation des visions qu'avaient les agents militaires russes de l'avancée allemande au Moyen-Orient à la fin du XIX^e siècle, en déterminant le caractère, les procédés et les aspects de cette dernière par rapport aux intérêts russes dans cette région.

Il s'est d'abord agi de rapports d'agents militaires russes desquels nous avons dégagé la représentation qu'avaient ces mêmes agents des tendances générales de la nouvelle politique germanique à l'égard de l'Empire ottoman dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Notamment, ils indiquaient que s'appuyant sur les positions prises en Turquie et sur le chemin de fer de Bagdad qui devait atteindre le golfe Persique, l'Allemagne prévoyait créer son propre empire colonial aux frontières de la Russie et de la Grande Bretagne. Ainsi, en menaçant le Caucase, l'Égypte et l'Inde, les Allemands comptaient pouvoir dicter leurs propres conditions à leurs adversaires dans l'éventualité d'un repartage du monde, qui s'avérait inévitable dans la conjoncture tendue du début du XX^e siècle. Nous avons établi que le bon fonctionnement du système institutionnalisé de collecte des données prenait place dans le processus de prise de décision au niveau de l'État. Soulignons qu'en ce sens, les réformes du ministre de la Guerre, Dimitri Milioutine, ont contribué à la création de l'identité professionnelle des agents militaires russes et à la structuration du programme des statistiques militaires.

Ensuite, nous avons cherché à travers notre analyse à démontrer que, selon les agents du renseignement militaire russe, la reconfiguration de la situation géopolitique au Moyen-Orient était due à l'immixtion allemande via la construction de la *Bagdadbahn*. En d'autres mots, l'Allemagne s'est employée à la réalisation de l'affaire de Bagdad en dépit des obstacles que dressaient sur sa route les droits acquis, les visées politiques, stratégiques et militaires de la Russie, les pertes économiques devenant ainsi imminentes pour l'Empire tsariste. Or, la transformation de la politique allemande au gré des ambitions orientales exagérées du Kaiser est révélée dans nos sources par les agents militaires russes qui annonçaient dans leurs rapports les mutations géopolitiques dans la

région moyen-orientale. Par conséquent, nous pouvons affirmer que les cercles dirigeants russes disposaient des renseignements nécessaires pour parer au danger allemand croissant et pour sauvegarder leurs propres intérêts politiques et économiques dans cette région.

Enfin, notre réflexion s'est construite autour des témoignages historiques des attachés militaires russes concernant la menace allemande pour la suprématie maritime de la Grande Bretagne et son contrôle sur les voies d'accès à l'Inde dans le golfe Persique. L'intention allemande d'établir le terminus de la *Bagdadbahn* au Koweït dénotait le caractère compromettant du projet du futur chemin de fer, en provoquant des tensions politico-stratégiques entre les deux puissances. Ainsi, pivot de la politique asiatique de l'Allemagne de la fin du XIX^e siècle, cette voie ferrée accomplissait la tâche suprême que les Allemands lui avaient assignée : unir le Bosphore au golfe Persique et troubler le *statu quo* de l'Empire ottoman. Effectivement, c'était en Asie Mineure que les Allemands entendaient se dédommager des désillusions africaines auxquelles les avait acculés la politique « trop » continentale du chancelier Otto von Bismarck. Finalement, il devient clair que la stratégie inadéquate de non-intervention du gouvernement anglais dans la question de la construction de la *Bagdadbahn* a permis aux Allemands d'obtenir des résultats favorables et d'instaurer leur influence au Moyen-Orient.

Les résultats présentés dans cette recherche prouvent que l'immixtion de l'Allemagne dans la rivalité pour l'Inde et les desseins expansionnistes germaniques dans le golfe Persique établissent des tangences avec le fait historique du Grand Jeu, comme on peut s'en convaincre par l'analyse des rapports des agents militaires russes et

les représentations politico-stratégiques que se font ces agents de la construction du chemin de fer de Bagdad. Cette dernière, pour ces agents, impliquait des éléments de concordance avec le Grand Jeu, puisque l'importance du golfe Persique comme portail de l'Inde était déjà alors une donnée fondamentale de la pensée géostratégique russe¹.

L'activité prodigieuse des journaux et des revues de l'époque traitant le sujet de la *Bagdadbahn*, nous invite à proposer de nouvelles pistes de recherche. L'analyse des articles de presse pourrait être mise en valeur étant donné que l'information qu'ils contiennent enrichirait assurément l'étude de notre problématique. D'autant que ces articles servaient souvent de sources aux agents du renseignement. Dans le cas des services du renseignement militaire russe les résultats vont de pair avec les défauts. Ainsi, les longs délais de livraison de la correspondance officielle rendaient parfois les données collectées inopérantes. En ce sens, l'étude du facteur « temps » permettrait l'analyse de la dernière étape du cycle du renseignement, soit la diffusion, qui n'a pas fait l'objet de notre recherche.

En outre, des sources provenant des services du renseignement militaire britannique dans la région du golfe Persique fourniraient des précisions sur la perception anglaise de la menace allemande au Moyen-Orient. Somme toute, ce travail n'a fait qu'effleurer la grande quantité de recherches possibles sur les thématiques de l'immixtion allemande au Moyen-Orient, le Grand Jeu et la construction du chemin de fer de Bagdad. Mais nous espérons avoir au moins contribué avec notre analyse à un peu mieux comprendre les représentations qu'en avaient les agents du renseignement militaire russe, en particulier, et le fonctionnement de ce dernier, en général.

¹David Schimmelpenninck van der Oye, « Paul's Great Game: Russia's Plan to Invade British India », *Central Asian Survey*, vol. 33, n° 2, 2014, p. 144.

ANNEXE I

La Convention turco-allemande de concession du chemin de fer de Bagdad, signée le 5 mars 1903 à Constantinople

Source : RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 87-101. *Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Kalnin*, 10 mars 1903. [Le texte de la Convention est en français dans la source¹].

Convention du 20 février 1318 (du 5 mars 1903)

Entre son Excellence Zihni Pacha, ministre du Commerce et des Travaux publics, agissant au nom du Gouvernement Impérial Ottoman, d'une part ; M. Arthur Gwinner, président du Conseil d'administration, M. le Directeur Turk Zander, directeur général adjoint et M. Edouard Huguénin, directeur général adjoint du chemin de fer ottoman d'Anatolie, agissant au nom et pour compte de la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie, à Constantinople, d'autre part, il a été arrêté ce qui suit :

Article premier

Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde la concession de la construction et d'exploitation du prolongement de la ligne de Konia [sic] jusqu'à Bagdad et Bassorah, en passant par, ou aussi près que possible des villes de Karaman, Eregli, Kardach-Béli, Adana, Hamidié, Osmanié, Bagtsché, Kasanali, Killis, Tel-Hubesch, Harran, Resulain, Nussibéin, Avniat, Mossoul, Tékrit, Sadijé, Bagdad, Kerbéla, Nédjef, Zubéir, et Bassorah, ainsi que des embranchements suivants, savoir :

- 1) De Tell-Habesch à Alep ;
- 2) D'un point rapproché de la ligne principale, à déterminer d'un commun accord, à Orfa ;

Le Gouvernement Impérial n'accordera, sous quelque forme que ce soit, de garantie pour la construction de cet embranchement, d'une longueur de 30 kilomètres environ, ni aucune affectation pour frais d'exploitation, mais des recettes brutes de toute nature de l'embranchement appartiendront exclusivement au concessionnaire.

- 3) De Sadijé à Hanékin ;
- 4) De Zubéir à un point du golfe Persique à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial Ottoman et le concessionnaire, ainsi que de toutes les dépendances desdites lignes. La ligne principale et ses embranchements devront

¹Au XIX^e siècle, la *lingua franca* de la diplomatie européenne était le français, par conséquent les communications entre la Sublime Porte et les pays et ambassades étrangers se faisaient en français. Généralement, la langue française était maîtrisée par les diplomates ottomans. Ainsi, à côté de la langue turque, le français a été la langue de communication dans l'ensemble de la correspondance diplomatique.

suivre un tracé qui sera approuvé par le Gouvernement Impérial - à la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie aux conditions suivantes :

Article 2

La durée de cette concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Cette durée s'appliquera également aux lignes d'Angora et de Konia, et elle commencera à courir à partir de la date de la remise du firman et l'échange de la présente convention.

En ce qui concerne les nouvelles lignes, ce délai de quatre-vingt-dix-neuf ans commencera à courir, pour chaque section distinctement, à partir du moment où le Gouvernement Impérial aura délivré au concessionnaire les titres d'État en conformité de l'Article 35 de la présente convention.

Article 3

Ces lignes, prises dans leur ensemble, sont partagées en sections, de 200 kilomètres de longueur pour ce qui concerne la présentation des plans et des projets définitifs. Le concessionnaire devra dans un délai de trois mois à partir de la date de la remise du firman de concession et l'échange de la présente convention et du cahier des charges (et après l'accomplissement des stipulations de l'Article 35), présenter au Ministre des Travaux publics les plans et les projets complets après études définitives, et conformément aux prescriptions du cahier des charges, de la première section d'une longueur de 200 kilomètres partant de Konia et passant par, ou aussi près que possible de Karaman et d'Eregli, conformément au tracé de la ligne de Bagdad. Quant aux autres sections, les plans et les projets relatifs seront présentés dans un délai de huit mois à partir de la date à laquelle commencera le délai de concession de chaque section par la mise à exécution des stipulations de l'Article 35 afférentes à chaque section.

Ces plans et projets devront être examinés par le Ministre, et, selon le cas, approuvés tels quels, ou modifiés, s'il y a lieu, dans un délai de trois mois à partir de la date de leur présentation. Passé ce délai, si le Gouvernement Impérial n'a pas notifié sa décision au concessionnaire, celui-ci pourra considérer comme approuvés les projets présentés par lui, et il procédera à l'exécution de ces travaux. Si le Gouvernement Impérial apporte à ces projets des modifications de nature à entraîner des retards de plus d'un mois dans l'approbation des plans, le délai fixé pour la construction sera prolongé d'une période égale à celle du retard causé par l'examen de ces modifications et l'approbation des plans.

Les affectations spéciales destinées à la première section de 200 kilomètres, partant de Konia et passant par, ou aussi près que possible de, Karaman et d'Eregli sont

déterminées par la Convention financière (annexe I) faisant partie intégrante de la présente convention.

Article 4

Le concessionnaire s'engage à commencer à ses frais, risques et périls, les travaux de cette première section dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets de ces 200 kilomètres, et à les terminer, de même, dans un délai de deux ans au plus tard à partir de la même date.

Le concessionnaire s'engage à commencer les travaux dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des plans et projets relatifs aux autres sections et à terminer l'ensemble de la ligne et ses embranchements dans un délai de huit ans, à partir de la date de la remise du firman et de l'échange de la présente convention. Toutefois, tous retards apportés dans la mise à l'exécution des stipulations de l'Article 35, pour une section quelconque, c'est-à-dire tout retard apporté dans la remise des titres par le Gouvernement Impérial au concessionnaire, seront ajoutés audit délai de huit années. Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges ci-annexé, ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés ; toutefois, en cas de force majeure, les délais d'exécution seront prolongés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition que le concessionnaire avise immédiatement les autorités locales, ainsi que le ministère des Travaux publics.

Seront également considérés comme cas de force majeure une Guerre entre Puissances européennes, ainsi qu'un changement capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angleterre, ou de la France.

Article 5

Le Ministère des Travaux publics contrôlera les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs commissaires durant leur exécution, jusqu'à l'achèvement des travaux et avant leur réception. Ce contrôle s'appliquera, de même, à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la concession.

Article 6

L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, les carrières et les ballastières au chemin de fer et appartenant à des particuliers, seront pris, conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois d'une entente ne pourra pas être établie, entre le concessionnaire et les propriétaires pour l'achat de ces terrains.

Le Gouvernement fera procéder à l'expropriation et à la remise au concessionnaire des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances après que le tracé du chemin de fer aura été approuvé et appliqué sur le terrain.

Cette remise sera faite par le Gouvernement dans le délai de deux mois.

Les terrains nécessaires pour l'occupation temporaire pendant les travaux seront livrés au concessionnaire par les autorités locales, à charge pour lui d'en indemniser les propriétaires.

Si, dans lesdits terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié, ceux-ci seront abandonnés gratuitement au concessionnaire.

Si, dans une zone de 15 kilomètres, de chaque côté du chemin de fer, il se trouve des terrains dits Arazii-Emiriéi-Halié, et que dans ceux-ci, se trouvent des carrières et des ballastières, le concessionnaire pourra les exploiter gratuitement pendant la période de la construction, à charge pour lui de les fermer, une fois les travaux achevés ; dans le cas où le concessionnaire désirerait faire usage de ces carrières et ballastières pendant la période d'exploitation, il devra se conformer aux règlements régissant la matière et payer la redevance fixée à cet égard.

L'occupation temporaire de ces terrains, durant les travaux de construction, lui sera également accordée à titre gratuit.

Article 7

Les lignes seront construites à une seule voie ; cependant les terrains seront acquis en vue de l'établissement d'une seconde voie.

Aussitôt que les recettes brutes kilométriques atteindront annuellement le chiffre de 30.000 francs, le Gouvernement Impérial aura le droit de réclamer l'établissement de la seconde voie, que le concessionnaire sera tenu de construire à ses frais.

Article 8

Le matériel de la voie et les matériaux, fers, bois, houille, machines, voitures et wagons, et autres approvisionnements nécessaires au premier établissement, ainsi qu'aux agrandissements et augmentations en général du chemin de fer et de ses dépendances, que le concessionnaire achètera dans l'Empire ou qu'il fera venir de l'étranger, seront exempts de tous impôts intérieurs et de tous droits de douane. La franchise des droits de douane est aussi accordée pour la houille nécessaire à l'exploitation et que le concessionnaire ferait venir de l'étranger jusqu'à ce que les recettes brutes de la ligne et de ses embranchements atteignent 15.000 francs par kilomètre. De même, pendant toute la durée de la concession, le sol, fonds et revenu du chemin de fer et de ses dépendances ne seront passibles d'aucun impôt, et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la

présente convention et le cahier des charges annexé, sur les conventions additionnelles et tous actes subséquents, ou pour le service des titres de l'État à émettre, sur les montants encaissés par le concessionnaire du chef du forfait d'exploitation, ni aucun droit sur ses actions, ses actions de priorité et ses obligations, comme aussi sur les titres que le Gouvernement Impérial Ottoman délivrera au concessionnaire.

Le concessionnaire sera soumis aux droits de timbre pour toutes ses opérations autres que celles pour lesquelles la franchise lui est accordée dans le présent article.

La concessionnaire formera une société anonyme ottomane sous le nom de « Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad », qui remplacera la Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie pour tout ce qui concerne la nouvelle ligne de Konia au Golfe Persique avec ses embranchements, et qui sera régie par les statuts ci-annexés.

La Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie s'engage à ne jamais céder ni transférer à une autre société les lignes existantes de Haïdar-Pacha à Angora et à Konia.

La Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad qui sera formée, prend de même l'engagement de ne céder ni transférer les lignes à construire de Konia à Bagdad et à Bassorah et ses embranchements.

Article 9

Les matériaux de construction et autres nécessaires pour la construction et l'exploitation de cette ligne et de ses embranchements, ainsi que les agents ou ouvriers, seront transportés, seulement pendant la durée de la construction et sous la surveillance du Ministère de la Marine sur le Chatt-el-Arab, le Tigre et l'Euphrate, avec des navires à vapeur ou à voiles ou autres embarcations qui seront procurées ou louées par la Société. Ce matériel de transport jouira de l'exemption de droits de douane, impôts et autres.

Article 10

Les bois et les charpentes nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer pourront être coupés dans les forêts des régions voisines appartenant à l'État, conformément au règlement y relatif.

Article 11

Aussitôt que le concessionnaire notifiera au Ministère des Travaux publics l'achèvement des travaux d'une section, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une commission technique nommée à cet effet, et procédera à la réception provisoire, s'il y a lieu ; un an après la réception provisoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une commission technique et dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du cahier des charges, le

Ministère des Travaux publics prononcera, sur le rapport de la commission, la réception définitive.

Le concessionnaire aura le droit d'ouvrir les lignes à l'exploitation par sections successives après leur réception provisoire.

Les longueurs de ces sections achevées, à partir de Konia, d'Adana, de Bagdad, de Bassorah, comme aussi des différents points intermédiaires, seront d'au moins 40 kilomètres et devront aboutir à une station.

Article 12

Dans le cas où le Gouvernement Impérial déciderait l'exécution d'embranchements reliant le chemin de fer faisant l'objet de la présente convention à la mer, en un point situé entre Mersine et Tripoli de Syrie, il ne pourra accorder la concession desdits embranchements qu'exclusivement au concessionnaire, sous réserve toutefois de sauvegarder les droits déjà accordés à la Société du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements.

Toutefois, si le concessionnaire, dans un délai maximum d'une année compté à partir de la notification qui lui en serait faite par le Gouvernement Impérial, n'acceptait pas de construire le ou les embranchements en question aux clauses de la présente concession, ou qu'ayant accepté, il ne les exécutait pas dans les délais arrêtés entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire, ce dernier sera déchu de tous droits auxdits embranchements, et le Gouvernement Impérial pourra en accorder la concession à des tiers.

Le concessionnaire aura, en outre, le droit de préférence, à conditions égales, pour les embranchements suivants :

- a) Vers Marach ;
- b) Vers Aïntab ;
- c) Vers Birédjik ;
- d) Vers Mardin ;
- e) Vers Erbil ;
- f) Du Diala vers Salahié et Touzkourmatli ;
- g) D'El-Badj à Hit.

Ce droit de préférence pour les sept embranchements spécifiés ci-dessus, pour être valable, est subordonné aux conditions suivantes, savoir :

Si le Gouvernement Impérial décidait d'une manière définitive d'accorder à des tiers la concession d'un de ces embranchements, le concessionnaire est obligé, dans un délai de neuf mois à partir de la date de la notification qui lui en sera faite par le Ministère du Commerce et des Travaux publics, de déclarer au Gouvernement Impérial Ottoman s'il veut assumer cette concession aux conditions acceptées par les tiers dont il vient d'être parlé.

Article 13

Le concessionnaire aura le droit d'établir et d'exploiter sur la ligne, avec la permission des autorités locales, des tuileries et des briqueteries. Les machines et outils destinés auxdites fabriques jouiront de mêmes exemptions accordées au matériel et outillage de chemin de fer. Le charbon qui sera consommé dans ces fabriques jouira de la franchise du droit de douane.

Ces fabriques feront gratuitement retour à l'État à l'expiration de la concession.

Article 14

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire est obligé de tenir dans un parfait état d'entretien, à ses frais, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que son matériel fixe et roulant ; faute de quoi, il sera procédé à son égard, conformément à l'article 16 du cahier des charges.

Article 15

Le concessionnaire est tenu de se conformer, quant à ce qui concerne la police et la sécurité de la voie, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer, à l'avenir, dans l'Empire ottoman.

Le Gouvernement Impérial prendra les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre le long de la ligne et sur les chantiers en construction.

Dans le cas d'interruption du service des transports sur une partie ou sur la totalité de la voie, la faute du concessionnaire, le Gouvernement Impérial prendra, aux frais, risques et périls du concessionnaire, les mesures nécessaires pour le maintien de l'ordre le long de la ligne et sur les chantiers de construction.

Dans le cas d'interruption du service des transports sur une partie ou sur la totalité de la voie, la faute du concessionnaire, le Gouvernement Impérial prendra, aux frais, risques et périls du concessionnaire, les mesures nécessaires conformément à l'article 16 du cahier des charges, pour assurer provisoirement l'exploitation.

Article 16

Le concessionnaire aura le droit de percevoir les droits de péage, conformément aux tarifs du cahier des charges, à partir de la réception provisoire de chaque section du chemin de fer à l'expiration de la concession.

Article 17

Le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers et condamnés, des agents de l'État, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du titre V du cahier des charges.

Article 18

Comme garantie de l'exécution des présents engagements, le concessionnaire devra, dans le délai de trois mois à partir du jour où la promulgation du firman de concession lui sera notifiée officiellement, déposer à une banque de Constantinople agréée par le Gouvernement, et à titre de cautionnement, une somme de 30.000 livres turques en numéraire ou en titres d'État ou d'une société anonyme ottomane, ou garantie par l'État au cours du jour.

Si le dépôt se fait en titres, la banque fera prendre l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse de prix.

Aussitôt après le dépôt du cautionnement, le firman de concession sera remis au concessionnaire.

Le cautionnement ne sera restitué qu'à la réception définitive des travaux et proportionnellement à la longueur des sections livrées à l'exploitation ; si, dans le délai de trois mois précité, le concessionnaire n'effectue pas le dépôt susénoncé, il sera déchu sans aucune mise en demeure préalable de tous droits à la concession.

Dans le cas où l'exécution des stipulations de l'Article 35 ne pourrait avoir lieu, le concessionnaire aura le droit de toucher son cautionnement, sans aucune formalité et sans qu'il ait à demander le consentement préalable du Gouvernement.

Article 19

Le Gouvernement Impérial Ottoman conserve la faculté de reprendre la concession, à quelque époque que cela soit, de la ligne de Konia à Bassorah et embranchements, moyennant le paiement au concessionnaire jusqu'à la fin de la concession d'une somme annuelle équivalente au 50 pour cent des recettes brutes moyennes de cinq années qui précéderont l'année de la reprise de la concession sans que ladite somme annuelle puisse être inférieure à 12.000 francs par kilomètre. Dans ce cas le Gouvernement Impérial Ottoman devra rembourser entièrement et en une seule fois les titres d'État qui auront été accordés au concessionnaire et qui n'auraient pas été amortis antérieurement, et la somme annuelle à laquelle le concessionnaire a le droit, en vertu du présent article, sera

diminuée de l'annuité desdits emprunts, à savoir de 11.000 francs par kilomètre. Le Gouvernement assurera au concessionnaire le paiement régulier, aux époques déterminées, du solde lui revenant du chef de la reprise de concession qui fera l'objet d'une convention spéciale.

Il sera procédé à la remise des lignes et de toutes leurs dépendances au Gouvernement, ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux, et approvisionnements existants, conformément à l'article 19 du cahier des charges.

En cas de reprise de la concession de la ligne, si le Gouvernement Impérial ne juge pas convenable d'exploiter par ses propres agents, il n'en cédera pas l'exploitation à une autre société, mais il promet de la faire exploiter par le concessionnaire par voie de bail.

Article 20

À l'expiration de la concession de chaque section, le Gouvernement Impérial sera substitué à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que sur le matériel et matériaux et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé à la remise des lignes et de leurs dépendances, libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial et à l'achat par ce dernier du matériel et approvisionnements conformément à l'article 20 du cahier des charges.

Article 21

Les employés et agents du chemin de fer porteront la tenue qui sera fixée et adoptée par le Gouvernement Impérial ; ils porteront tous le fez et ils seront, autant que possible, choisis parmi les sujets ottomans.

Cinq ans après la date de l'ouverture à l'exploitation de chaque section, tout le personnel exécutif de l'exploitation de chaque section, sauf les fonctionnaires supérieurs, devra être exclusivement composée des sujets ottomans.

Article 22

Le concessionnaire pourra exploiter les mines qu'il aura découvertes dans une zone de 20 kilomètres de chaque côté de l'axe de la voie, en se conformant aux lois et règlements y relatifs, et sans que cela constitue pour lui un privilège ou un monopole.

Il pourra de même opérer des coupes de bois dans les forêts avoisinant la ligne, soit pour faire du bois de charpente, soit pour faire du charbon, après recours à l'administration compétente et en se conformant aux règlements régissant la matière.

Article 23

Le concessionnaire aura la faculté de construire à ses frais, à Bagdad, Bassorah, et au point terminus de l'embranchement partant de Zobéir, des ports avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires, et l'embarquement, le débarquement, et le magasinage des marchandises.

Le projet de ces ports devra être présenté dans un délai maximum de huit ans à partir de la date du commencement des travaux de chaque section où se trouve le port respectif.

Au projet seront joints les tarifs à appliquer.

Ces trois ports feront partie intégrante du chemin de fer, et les recettes nettes en seront versées au compte des recettes brutes du chemin de fer.

À l'expiration de la concession, ces ports et leurs dépendances feront gratuitement retour à l'État.

Dans le cas où le concessionnaire n'exécuterait pas l'un ou l'autre de ces ports dans le délai ci-dessus, le Gouvernement Impérial pourra en accorder la concession à des tiers.

En tous cas, le concessionnaire pourra, pendant la période de construction du chemin de fer, établir en trois points, ainsi que dans le port de Castaboul, des installations provisoires pour le débarquement des matériaux destinés au chemin de fer.

Ces installations devront, si le Gouvernement Impérial en fait la demande, être supprimées après achèvement des travaux.

Article 24

Le concessionnaire pourra également établir et exploiter, là où le besoin s'en fera sentir et sur les terrains faisant partie du domaine du chemin de fer, des dépôts et magasins dont l'usage sera facultatif pour le public.

Ces dépôts, magasins, et autres installations fixes deviendront propriété du Gouvernement à l'expiration de la concession, en conformité de l'article 20 du cahier des charges.

Le Gouvernement aura une participation de 25 pour cent dans les recettes nettes de ces dépôts et magasins.

Article 25

Le concessionnaire est autorisé à utiliser gratuitement le long des lignes les forces hydrauliques naturelles dont le droit de jouissance n'appartient à personne ou à créer des chutes d'eau, destinées à produire l'énergie électrique pour la traction des trains, leur éclairage et pour l'usage des différents services de l'exploitation. Les plans et projets à exécuter dans ce but seront soumis à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux publics.

Dans le cas où on ferait usage de cette énergie électrique, les 50 pour cent de l'économie résultant de ce chef dans les frais d'exploitation seront portés au crédit du Gouvernement Impérial Ottoman.

Toutes les installations feront gratuitement retour à l'État, à l'expiration de la concession.

Article 26

Le Gouvernement pourra faire élever, à ses frais, des retranchements et des travaux de défense sur les points de la ligne principale ou de ces embranchements et où il le jugera nécessaire.

Article 27

Les objets d'art et d'antiquité découverts pendant les travaux seront soumis aux règlements régissant la matière.

Toutefois, le concessionnaire sera dispensé de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

Article 28

Le concessionnaire est tenu de présenter au Ministère des Travaux publics un état mensuel de toutes les recettes ; ces états seront dressés conformément aux indications de l'article 17 du cahier des charges.

Article 29

Le chemin de fer étant considéré comme divisé en sections de 200 kilomètres de longueur, si le concessionnaire, à moins d'un cas de force majeure dûment constaté, n'avait pas commencé les travaux dans les délais fixés, ou s'il ne terminait pas les travaux d'une section dans les délais fixés, ou s'il interrompait le service des transports, ou enfin s'il n'exécutait pas, pour une section quelconque, les autres principaux engagements découlant de la présente convention, le Gouvernement Impérial fera au concessionnaire une mise en demeure indiquant lesquelles des susdites obligations restent à remplir par le concessionnaire, et si ce dernier, dans l'espace de dix-huit mois à partir de la date de cette mise en demeure, ne lui a pas donné la suite qu'elle comporte, il sera déchu de ses droits concessionnels pour toute section de ligne pour laquelle il aura été dûment constaté en défaut, et il sera procédé à son égard en conformité de l'article 18 du cahier des charges.

Il est entendu que tant que la ligne principale entre Konia et Bagdad ne sera pas achevée en son entier, le concessionnaire ne pourra pas mettre en exploitation les parties de la ligne de Bagdad à Bassorah qu'il aurait construites.

Pendant cette période de non-exploitation des sections comprises entre Bagdad et Bassorah, le concessionnaire remboursera au Gouvernement Impérial, à l'échéance des annuités, l'annuité de 11.000 francs par kilomètre, payée pour intérêts et amortissement des titres que le Gouvernement Impérial lui aura remis pour lesdites sections, et il ne touchera naturellement pas les frais d'exploitation ; mais ces clauses n'infirmen en rien les autres droits du concessionnaire sur la ligne de Bagdad à Bassorah.

La déchéance prononcée sur une ou plusieurs sections du chemin de fer ne portera aucune atteinte aux droits du concessionnaire, quant au reste des sections des nouvelles lignes, non plus que quant à l'ensemble des anciennes lignes.

Article 30

Le concessionnaire établira gratuitement sur les points désignés par le Gouvernement les locaux nécessaires aux bureaux des Commissaires Impériaux du chemin de fer et des employés de douane, des portes et de la police.

Le concessionnaire établira dans les stations importantes, après entente avec le Ministère du Commerce et des Travaux publics, deux chambres avec water-closet pour le service postal.

Article 31

Le concessionnaire pourra établir, à ses frais, sur tout le parcours de la voie, des poteaux et des fils télégraphiques ; cette ligne ne pourra pas servir aux correspondances privées n'ayant pas trait à l'exploitation du chemin de fer.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de faire contrôler à tout moment par des inspecteurs délégués par le Ministère des Postes et Télégraphes toute la correspondance télégraphique effectuée par les fils de la société.

Le Gouvernement pourra faire usage des poteaux du chemin de fer pour l'établissement d'un et, au besoin, de deux fils télégraphiques, et les poteaux du chemin de fer seront établis de façon à pouvoir supporter ces deux fils supplémentaires, ainsi que ceux de la société.

En cas de besoin, le Gouvernement aura le droit de faire établir à ses frais d'autres poteaux sur le parcours de la voie, ou d'installer, en cas de rupture et de dérangement de ses lignes, des télégraphistes dans les stations pour la transmission par les lignes télégraphiques du chemin de fer des dépêches officielles importantes et urgentes, à la condition, toutefois, de n'apporter aucune entrave au service du chemin de fer.

Article 32

Le concessionnaire aura le droit de faire transporter, avec ses propres moyens de transport, et sans payer aucune taxe à l'Administration des Postes de l'Empire, les correspondances et valises, concernant exclusivement le service du chemin de fer, mais à la condition de les soumettre, suivant la règle, au contrôle des agents de l'Administration des Postes. Les lettres privées du personnel seront soumises aux taxes postales. Le concessionnaire ne pourra pas effectuer le transport des lettres de cette nature qu'en se soumettant aux prescriptions du règlement intérieur des postes en vigueur dans l'Empire.

Il aura également le droit de faire transporter, et sans leur appliquer aucune taxe, les objets et les matières de consommation, telles que houille, graisses, les matériaux et le matériel nécessaires à la construction, à l'entretien, à l'exploitation du chemin de fer, tant sur les lignes existantes que sur les lignes faisant l'objet de la présente convention.

Article 33

Le Gouvernement Impérial s'engage à faire desservir par l'Administration de la Mahsoussé la ligne de Haïdar-Pacha à Sirkedji et au pont de Karakeuï par trois bateaux neufs, ayant en service une vitesse moyenne à l'heure d'au moins 14 milles de 1.855 mètres.

Si dans un délai d'un an, compté à partir de la date de l'échéance de la présente convention, l'administration de la Mahsoussé n'organisait pas le service dans les conditions indiquées ci-dessus, le concessionnaire aura le droit de faire le transport des voyageurs et des marchandises entre lesdits points, à la condition de choisir les équipages de ces bateaux parmi les anciens officiers et marins de la flotte impériale ou parmi les élèves diplômés de l'École Navale Impériale.

Les bateaux du concessionnaire feront leur service aux lieu et place de ceux de l'Administration de la Mahsoussé, tout en restant exclusivement affectés au susdit service de transport, et le concessionnaire versera annuellement à cette administration une somme égale aux cinq pour cent des recettes brutes afférentes aux transports de voyageurs et de marchandises effectués par lui entre les points susmentionnés.

De l'excédent des recettes brutes, on déduira :

1. Les frais d'exploitation.
2. Une annuité de 8,30 pour cent du capital de premier établissement affecté à l'acquisition des bateaux ; après avoir défalqué lesdites sommes, le restant sera porté au compte des recettes brutes des nouvelles lignes garanties.

Le montant du capital du premier établissement sera arrêté après l'achat des bateaux.

Il est bien entendu que si les recettes brutes d'une année ne permettent pas de faire face aux frais précités, la société n'aura rien à réclamer au Gouvernement Impérial.

Par contre, elle pourra prélever le déficit sur les recettes des années suivantes.
Les bateaux du concessionnaire étant considérés comme une section de la Mahsoussé, ils jouiront des mêmes droits que celle-ci.

Article 34

La société concessionnaire, et celle que cette dernière constituera, étant anonymes ottomanes, toutes contestations et différends qui surviendraient, soit entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire ou la Société et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention et du cahier des charges y annexé, seront déférés aux tribunaux compétents ottomans.

La nouvelle société étant ottomane, elle devra correspondre avec les départements de l'État en langue turque, qui est la langue officielle du Gouvernement Impérial Ottoman.

Article 35

Le Gouvernement Impérial garantit au concessionnaire, par kilomètre construit et exploité, une annuité de 11.000 francs, ainsi qu'une somme forfaitaire de 4.500 francs par année et par kilomètre exploité pour frais d'exploitation.

Cette annuité de 11.000 francs sera représentée par un emprunt de l'État Ottoman, portant quatre pour cent d'intérêt et 0,087538 pour cent d'amortissement, amortissable pendant la durée de la concession.

Le concessionnaire aura donc droit à un montant nominal de 269.100 frs de cet emprunt d'État pour chaque kilomètre construit et exploité, sans que le concessionnaire puisse demander d'autres sommes de ce chef au Gouvernement Impérial Ottoman.

Le montant nominal de titres de l'État revenant au concessionnaire en conformité de ce qui précède lui sera remis par le Gouvernement Impérial Ottoman, à la signature de chaque convention spéciale pour chaque section ; mais le concessionnaire devra bonifier au Gouvernement Impérial Ottoman les sommes que celui-ci aura payées pendant la période de construction pour le service des titres remis au concessionnaire, c'est-à-dire jusqu'à la date de réception provisoire de chaque section du chemin de fer. Ces sommes seront remises par le concessionnaire entre les mains de la Dette Publique pour le compte du Gouvernement Impérial Ottoman.

Le Gouvernement Impérial se réserve le droit de modifier à tout moment le système de paiement de l'annuité kilométrique de 11.000 francs fixés au premier alinéa du présent article, après remboursement des titres d'État émis en représentation de ladite annuité.

Aussitôt que le développement du trafic et des recettes et la situation financière permettront l'émission de titres privés par le concessionnaire lui-même, destinés à remplacer les titres d'État qui lui auront été délivrés par le Gouvernement Impérial, le

concessionnaire se mettra d'accord avec le Gouvernement Impérial pour procéder à cet effet.

Pour la première section de 200 kilomètres au-delà de Konia, le montant nominal des titres à remettre par le Gouvernement Impérial ottoman au concessionnaire est fixé à 54.000.000 de francs.

Mais lors de la réception définitive de cette section, et aussitôt que la longueur de la ligne exécutée sera arrêtée, on établira le montant nominal exact des titres à raison de 269.100 fr. 65 par kilomètres, qui sera acquis au concessionnaire pour cette section.

Le surplus du montant nominal sera calculé au cours d'émission, plus les intérêts quatre pour cent courus jusqu'au jour du paiement, et sera versé en effectif par le concessionnaire au Trésor Impérial. Il est bien entendu que ce calcul sera fait au minimum à 81,50.

La Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie se porte garante vi-à-vis du Gouvernement Impérial Ottoman pour la construction de ladite première section de 200 kilomètres, jusqu'à l'achèvement des travaux de cette section.

Dans le cas où le Gouvernement Impérial Ottoman le jugera nécessaire, il pourra aussi demander à la Société du Chemin de fer d'Anatolie de se porter garant pour d'autres sections, et la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie aura le droit de le faire.

La somme forfaitaire, pour les frais d'exploitation, de 4.500 francs par an et kilomètre exploité, sera garantie au concessionnaire par une convention spéciale, pour chaque section, simultanément avec la convention qui réglera l'annuité de 11.000 francs.

En ce qui concerne la première section de 200 kilomètres au-delà de Konia, cette somme forfaitaire de 4.500 francs par kilomètre et par an est garantie au concessionnaire par les excédents des garanties actuellement affectés aux lignes de la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie.

Le service des titres de l'État à émettre pour ladite annuité kilométrique de 11.000 francs sera assuré par les affectations spéciales déterminées d'un commun accord avec le Gouvernement Impérial avant la mise à exécution de chaque section.

En outre, la Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad, de son côté, affecte en gage, de façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs de ces mêmes titres, la ligne de Konia au golfe Persique et ses embranchements avec leur matériel roulant.

Elle affecte pareillement, et pour le même objet, sa part dans les recettes de cette ligne, après paiement des frais d'exploitation, mais les porteurs des titres n'auront aucun droit de s'immiscer dans l'administration de la Société.

Ladite part des recettes, déduction faite des frais d'exploitation – tels que cette part et ces frais seront établis par les comptes de la Société – sera, en cas de besoin, versée annuellement par celle-ci à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, qui remboursera à la Société les sommes que celle-ci pourrait avoir fournies de ce chef pour compte de service des titres émis. Le Gouvernement Impérial Ottoman affecte encore,

d'une façon irrévocable et inaliénable, aux porteurs de titres d'État précités, la part lui revenant dans les recettes brutes de ladite ligne.

Si la recette kilométrique brute de la ligne dépasse 4.500 francs, mais sans dépasser 10.000 francs, l'excédent au-delà de 4.500 francs reviendra entièrement au Gouvernement.

Si la recette kilométrique brute dépasse 10.000 francs, la partie jusqu'à 10.000 francs devenant toujours être partagée comme il est dit plus haut, les 60 pour cent de l'excédent au-delà de ces 10.000 francs reviendront au Gouvernement Impérial et les 40 pour cent à la Société.

Il est bien entendu que si la recette kilométrique brute n'atteint pas 4.500 francs, la somme nécessaire pour parfaire la différence de ce chiffre sera payée au concessionnaire par le Gouvernement Impérial en même temps que l'annuité de 11.000 francs sur les affectations spéciales à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire, avant la mise à exécution par le concessionnaire des clauses de la présente convention afférente à chaque section. Lesdites affectations seront encaissées et payées par les soins de l'Administration de la Dette Publique Ottomane.

Pour les titres d'État à émettre pour l'exécution des différentes sections du chemin de fer, masse commune sera faite des recettes revenant au Gouvernement Impérial, de façon à ce que le montant disponible reste affecté à la communauté de ces mêmes titres dans la proportion du montant primitif nominal de chaque émission.

Aussitôt après le paiement des coupons et de l'amortissement des titres d'État émis, le surplus de recettes appartenant au Gouvernement Impérial Ottoman sera versé à celui-ci chaque année, après accomplissement des formalités prévues à l'article 40 de la présente convention.

Article 36

Pour pouvoir déterminer la moyenne des recettes kilométrique des nouvelles lignes de Bagdad, il sera fait masse, au fur et à mesure de la mise en exploitation des sections des nouvelles lignes, de toutes les recettes afférentes à toutes les parties des nouvelles lignes, ainsi que les recettes nettes prévues aux articles 23 et 33 de la présente convention.

La moyenne des recettes brutes kilométriques ainsi obtenue servira de base pour déterminer le montant des sommes à payer en conformité avec l'article 35.

Article 37

Le concessionnaire prend l'engagement d'exécuter à ses frais sur les anciennes lignes de Haïdar-Pacha à Angora et Eski-Chéhir à Konia toutes les améliorations exigées par l'introduction d'un service de trains express, et ce, jusqu'à concurrence d'une dépense de 8.000.000 de francs.

En compensation de ces frais et des nouvelles charges extraordinaires qu'entraînera pour l'exploitation l'introduction du service des trains express, le Gouvernement Impérial reconnaît au concessionnaire :

- 1) Une annuité de 350.000 francs pendant trente ans pour le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital de 8.000.000 de francs ci-dessus.

Cette annuité commencera à courir à partir du commencement des travaux d'amélioration.

- 2) Une annuité de 350.000 francs pour l'établissement des trains express.

Cette dernière annuité ne sera exigible qu'à partir du moment où la ligne principale aboutira à Alep.

Les annuités prévues au présent article seront payées à la Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie sur les affectations actuelles aux garanties de l'ancien réseau, et de la même manière que celle-ci.

Article 38

Le concessionnaire s'engage à construire et à exploiter, aussitôt que le Gouvernement Impérial lui en fera la demande, aux conditions de la présente convention, un embranchement partant de la ligne Konia-Bassorah, et aboutissant à Diarbékir et à Karpout.

Article 39

Le raccordement éventuel de la ligne de Damas-Hamah et prolongements avec le réseau faisant l'objet de la présente convention aura lieu à Alep.

Article 40

Le concessionnaire remettra au Ministère des Travaux Publics, dans le courant du mois de janvier de chaque année, les comptes des recettes préalablement vérifiées et approuvées par le Commissaire Impérial sur la base desquels les sommes revenant au Gouvernement Impérial et à la Société seront déterminées en conformité avec l'article 35 de la présente convention.

Aussitôt que le montant de la part du Gouvernement dans les recettes sera établi, la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad en fera le versement pour le compte du service des titres d'État à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, et celle-ci remettra en effectif au Gouvernement Impérial tout surplus qui restera disponible au-delà des sommes exigées pour le paiement du coupon échéant le 1^{er} juillet de l'exercice en cours.

Le Gouvernement Impérial s'engage, de son côté, à faire connaître à l'Administration de la Dette Publique Ottomane, dans les deux mois qui suivront la présentation des comptes des recettes d'un exercice, le montant des sommes reconnues dues à la Société pour son paiement immédiat.

Article 41

Le concessionnaire aura la faculté d'établir entre Hamidié et le port de Castaboul un embranchement provisoire pour transporter le matériel et les matériaux nécessaires au chemin de fer. Il est toutefois entendu qu'après l'achèvement des travaux faisant l'objet de la présente convention, le concessionnaire devra, si le Gouvernement Impérial lui en notifie la demande, enlever les rails de cet embranchement provisoire. Il est bien entendu que, durant cette exploitation provisoire, le Gouvernement Impérial ne payera pour ledit embranchement ni annuité ni frais d'exploitation.

Article 42

Les terrains et carrières qui seront expropriés conformément à l'article six de la convention seront de l'étendue strictement nécessaire pour les travaux de chemin de fer et toutes ses dépendances, et ne pourront pas être, d'une étendue plus grande. Les expropriations se feront sous la surveillance du Ministère des Travaux Publics.

Article 43

Tous les matériaux et le matériel nécessaire pour la construction des nouvelles lignes et de toutes leurs dépendances, dont il est question dans l'article huit de la convention, étant exempts de tous impôts et droits de douane, seront, à l'arrivée, inspectés conformément à l'usage par les employés de douane.

Article 44

Les dépôts et les magasins à construire sur les terrains des stations, conformément à l'article 24 de la convention, ne serviront qu'à l'emmagasinement des marchandises à transporter.

Ces dépôts et magasins seront construits conformément aux plans qui seront présentés par le concessionnaire et approuvés par le Ministère des Travaux Publics.

Article 45

Le concessionnaire devra établir, à ses frais et jusqu'à concurrence d'une dépense totale de 4.000.000 de francs, les stations militaires qui seraient reconnues nécessaires par le Ministère de la Guerre.

Article 46

Le concessionnaire s'engage à verser annuellement à l'Asile des Pauvres, à partir de l'ouverture à l'exploitation de la ligne principale, une somme de 500 livres turques.

La présente convention a été, conformément à l'iradé² promulgué par Sa Majesté Impériale le Sultan, faite en double, signée et échangée à Constantinople.

La présente convention, cahier des charges, et le firman impérial seront échangés avec la convention et le cahier des charges du 8 (21) janvier 1317 (1902), le 11 chewal 1319 et le firman impérial en date du 8 zilhidjé 1319.

Fait le 20 février 1318 (le 5 mars 1903).

ZIHNI
ARTHUR GWINNER
TURK ZANDER
HUGUENIN.

² Iradé - Décret du gouvernement de la Sublime Porte ; dans Emile Littré, *Dictionnaire de la langue française*, Paris, Hachette, 1889, IV volumes.

Bibliographie

Sources :

Archives d'histoire militaire de l'État de Russie (RGVIA), Fond 444, Opis'1, Delo 22, list 1-15.

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 23, list 3. *Télégramme secret du Consul Impérial russe à Bagdad, A.F. Krouglov, adressé au Chef de l'État-Major de l'Armée russe, Viktor Viktorovich Saharov, 6 avril 1901.*

RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 23, list 4-4 ob, *Bref-aperçu du Chef de l'État-Major de l'Armée russe Viktor Viktorovich Sakharov, traitant le sujet exposé dans le télégramme secret du Consul Impérial russe à Bagdad, F. Krouglov, adressé au ministre de la Défense, Alexeï Kouropatkine, 11 avril 1901.*

RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 23, list 6-6 ob. *Dépêche du consul impérial russe à Djeddah, 13 mai 1901.*

RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 23, list 13-16 ob. *Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, colonel Kalnin à l'état-major, 9 décembre 1899.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 23, list 81-93. *Notice de l'état-major impérial russe de la région militaire du Caucase, 28 juillet 1905.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 2-3. *Dépêche de l'ambassadeur impérial russe à Constantinople, Ivan Zinoviev, 23 juillet 1899.*

RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 4-5. *Rapport du général-lieutenant Sakharov adressé au chef de l'État major impérial russe, Alexeï Kouropatkine, 18 août 1899.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 7-8 ob. *Copie de la dépêche du consul impérial russe à Konya, 15 septembre 1899.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 9-13. *Rapport classifié de l'agent militaire russe à Berlin, le colonel Engalytchev, 17 mars 1900.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 15-34 ob. *Le rapport du consul général allemand Stemrich sur l'état économique des pays par lesquels passera le Chemin de fer de Bagdad, traduit et signé par le colonel Kalnin, agent militaire russe à Constantinople, 20 octobre 1900.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 35-36 ob. *Dépêche classifiée de l'agent militaire russe à Constantinople, colonel Kalnin, 27 février 1901.*

RGVIA, Fond 444, Op1, Delo 61, list 40-43 ob. Traduction de l'article signé par le général allemand, Colmar Von der Goltz, « Die Bagdadbahn », *Asien*. 15 janvier 1902.

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 48-49 ob. *Note de l'agent militaire russe à Athènes, le lieutenant-colonel Holmsen, « Sur le futur chemin de fer de Bagdad », 27 avril 1902.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 51-58 ob. *Rapport de l'agent militaire russe à Athènes, Holmsen, 15 mars 1902.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 60-60 ob. *Liste des questions que le ministre de la Guerre, Alexei Kouropatkine proposait pour l'examen au ministre des Affaires étrangères, Vladimir Lambsdorf, visant le sujet de la Bagdadbahn, 9 août 1902.*

RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 64-66. *Notice du ministre de la Guerre, Kouropatkine adressée au ministre des Affaires étrangères, Lambsdorf, 19 août 1902.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 85-110 ob. *Le rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, lieutenant-colonel Kalnin, 10 mars 1903.* [Ce rapport inclut également le texte, en français, de la Convention turco-allemande de concession de la *Bagdadbahn*, signée le 5 mars 1903].

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 111-134 ob. *Dépêche confidentielle de l'agent militaire russe à Londres, N. Ermolov, 14 juin 1903.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 136-146 ob. *Rapport détaillé du consul impérial russe à Konya au sujet du tronçon Konya-Eregli du futur chemin de fer de Bagdad, 19 mars 1903.*

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 153-161. René Henry, « L'intérêt français en Asie Occidentale : Le chemin de fer de Bagdad et l'Alliance Franco-russe », *Questions diplomatiques et coloniales*, 1 juin 1903.

RGVIA, Fond 444, Op. 1, Delo 61, list 158 ob., *Journal Officiel russe*, Séance de la chambre des députés du 11 mars 1903, p. 1102, col 1 et 2.

RGVIA, Fond 444, Op.1, Delo 61, list 161-173 ob. « *Le chemin de fer de Bagdad : étude stratégique et commerciale, par le lieutenant-colonel en retraite – Hildenbrandt* », *Internationale Revue*, Dresde, Supplément 36, mars 1902.

RGVIA, Fond 445, Op.1, Delo 27, list 337. *Dépêche du consul impérial russe à Bombay, Klemma, 20 septembre 1901.*

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 128, list 1-35. « *Au sujet de la construction du chemin de fer de Bagdad* », Étude du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, 9 décembre 1900.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 109, list 60-85. « *L'importance du réseau des chemins de fer moyen-orientaux pour les intérêts politiques russes* », Étude de N.V. Tcharykov, futur ambassadeur de l'Empire russe à Constantinople, 30 mai 1891.

RGVIA, Fond 450, Op. 1, Delo 122, list 27-40. « *Les chemins de fer d'Anatolie du point de vue stratégique* », Étude du capitaine Shebeko, 15 mars 1898.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 125, list 1-29. *Rapport du colonel Peshkoff au sujet de l'influence de l'Allemagne sur la modernisation des forces armées turques*. 12 octobre 1899.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 132, list 43-93 ob. Rapport du vice-consul russe à Rize, A.I. Gippius, « *Les intérêts russes dans la question de la construction des chemins de fer en Asie Mineure dans le contexte de la construction de la Bagdadbahn* », 19 février 1903.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 132, list 95-106 ob. *Note du vice-consul russe à Rize, A.I.Gippius*, 19 février 1903.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 110, list 147-154 ob. *Rapport du secrétaire du Consulat impérial russe à Erzeroum, Przhivalski*, 27 août 1896.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 105, list 61-79 ob. *Rapport de l'agent militaire russe à Constantinople, le colonel Peshkoff*, 1 septembre 1887.

RGVIA, Fond 450, Op.1, Delo 106, list 193 ob-201. *Extrait du rapport du ministre de la Guerre russe, Piotr Semionovitch Vannovski*, 17 décembre 1888.

Études et monographies

AITCHINSON, Charles U. *Collection of Treaties, Engagements and Sanads*. Vol. XI, Dehli, 1929, 818 p.

ALEKSEEV, Mikhail. *Voennaya razvedka Rossii ot Ryurika do Nikolaya II*. (Le renseignement militaire russe de Riourik jusqu'à Nicolas II), Vol. I, Moscou, Maison d'édition « Russkaya razvedka », 1998, 398 p.

ALEKSEEV, Mikhail. *Voennaya razvedka Rossii ot Ryurika do Nikolaya II*. (Le renseignement militaire russe de Riourik jusqu'à Nicolas II), Vol. II, Moscou, Maison d'édition « Russkaya razvedka », 1998, 608 p.

ARBOIT, Gérald. *Au cœur des services secrets : idées reçues sur le renseignement*. Paris, Le Cavalier bleu, 2012, 196 p.

AUBLÉ, Emile. *Bagdad, son chemin de fer, son importance, son avenir*. Paris, Éditions & Librairie, 1917, 168 p.

BAUD, Jacques. *Encyclopédie du renseignement et des services secrets*. Paris, Lavauzelle, 1998. 741 p.

BONDAREVSKIJ, Grigorij. *Bagdadskaia doroga i proniknovenie germanskogo imperializma na Blizhnij Vostok (1888-1903)*. (La ligne de Bagdad et l'immixtion de l'impérialisme allemand au Proche-Orient (1888-1903)). Tachkent, Édition Science, 1991, 624 p.

BOUCHAN, John. *Greenmantle*. Londres, Penguin Press, 2001, [1916], 321 p.

BUTTERFIELD, Paul. "*The Diplomacy of the Baghdad Railway, 1890-1914*". Thèse de doctorat, Göttingen, 1932, 82 p.

CHALIAND, Gérard. *Anthologie mondiale de la stratégie*. Paris, Robert Laffont, 1990, 1490 p.

CHANNON, John et Robert HUDSON. *Atlas historique de la Russie : Puissance et instabilité d'un empire européen, asiatique et arctique*. Paris, Éditions Autrement, coll. Atlas/Mémoires, 1997, 144 p.

CHAPMAN, Kennedy Maybelle. *Great Britain and the Baghdad Railway 1888-1914*. Menasha, Banta&Company, 1948, 248 p.

CHÉRADAME, André. *Le monde et la guerre russo-japonaise*. Paris, Plon-Nourrit, 1906, 618 p.

CHÉRADAME, André. *La question d'Orient. La Macédoine. Le chemin de fer de Bagdad*. Paris, Éditions Plon-Nourrit, 1915, 440 p.

CUMIN, Louis. *La question du chemin de fer de Bagdad*. Thèse de doctorat, Lyon, Brignais, 1913, 413 p.

DENÉCÉ, Eric. *Les services secrets : tout comprendre*. Paris, Éditions EPA, Hachette-Livre, 2008. 255 p.

DJALILI, Mohammad-Reza et Thierry KELLNER, *Géopolitique de la nouvelle Asie centrale*. Paris, Presses universitaires de France, 2001, 313 p.

DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Histoire. Le monde contemporain. Classes Terminales*. Paris, Nathan, 1966, 252 p.

EARLE, Edward Mead. *Turkey, the Great Powers and the Baghdad Railway*. New York, Macmillan, 1923, 364 p.

ERUSSALIMSKIJ, Arkadij Samsonovitch. *Vneshniaia politika i diplomatia germanskogo imperializma v konce XIX-go veka*. (La diplomatie et la politique extérieure allemande à la fin du XIX^e siècle), Moscou, Édition de l'Académie des sciences de l'URSS, 1951 [1948], 608 p.

EVTUKHOV, Catherine, GASPAROV, Boris, OSPOVAT Alexander et Mark VON HAGEN (dir.), *Kazan, Moscow, St. Petersburg: Multiple Faces of the Russian Empire*, Moscou, O. G. I., 1997, 414 p.

FORCADE, Olivier et Sébastien LAURENT. *Secrets d'État. Pouvoirs et renseignement dans le monde contemporain*. Paris, Armand Colin, 2005, 238 p.

FRASER, David. *The Short Cut to India: the Record of a Journey along the Route of the Baghdad Railway*. Londres, William Blackwood & Sons, 1909, 381 p.

FRASER, Lovat. *India under Curzon and after*. Londres, Heinemann, 1911, 516 p.

GUELTON, Frédéric. *Pourquoi le renseignement ? De l'espionnage à l'information globale*. Paris, Larousse, 2004, 151 p.

HALFIN, Naftoula, A. *Politika Rossii v Srednej Azii : 1857-1868*. (La politique de la Russie en Asie centrale : 1857-1868). Moscou, Édition Littérature orientale, 1960, 272 p.

HOPKIRK, Peter. *Le Grand Jeu - Officiers et espions en Asie centrale*. Bruxelles, Éditions Nevicata, 2011, 570 p.

ILITCH, Alexandre. *Le chemin de fer de Bagdad au point de vue Politique, Économique et Financier, ou l'Expansion de l'Allemagne en Orient*. Bruxelles, Misch&Thron, 1913, 239 p.

JACKSON, Peter et Jennifer SIEGEL. *Intelligence and Statecraft the Use and Limits of Intelligence in International Society*. Westport, Praeger, 2005, 302 p.

KAGAN, Frederick W. *The Military Reforms of Nicholas I: The Origins of the Modern Russian Army*. New York, St. Martin's Press, 1999, 337 p.

KAUFFER, Rémi et Roger FALIGOT. *Histoire mondiale du renseignement*. Paris, Laffont, Tome I: 1870-1939, 1993, 562 p.

KEEGAN, John. *Intelligence in War: The Value and Limitations of what the Military can learn about the Enemy*. Vancouver, Vintage Canada, 2004. 432 p.

KENT, Sherman. *Strategic Intelligence for American World Policy*. Princeton, Princeton University Press, 1966 [1949], 252 p.

KIPLING, Rudyard. *Kim*. Paris, Gallimard, coll. Folio classique, 2005. 400 p.

LE COQ, Robert. *Un chemin de fer en Asie Mineure*. Thèse de doctorat, Paris, Rousseau, 1907, 156 p.

LEER, Genrikh Antonovich. (1893), *Entsiklopedija voennyh i morskikh nauk* [Encyclopédie de la science militaire et navale], [livre], Vol. 6, p. 243, sur le site

Internet Archive, consulté le 20 janvier

2015, <https://archive.org/stream/ntsiklopediavoe06leergoog#page/n244/mode/2up>

LEONTIEV, Mikhail. *Bolshaja Igra*. (Le Grand Jeu). Saint-Pétersbourg, Éditions « Astrel-SPb », 2008, 336 p.

MAZEL, Georges. *Le chemin de fer de Bagdad : Étude économique et internationale*. Thèse de doctorat, Montpellier, Firmin et Montane, 1911, 478 p.

MCMEEKIN, Sean. *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*. Cambridge, The Belknap Press, 2010, 496 p.

MCMURRAY, Jonathan. *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*. Westport, Praeger, 2001, 168 p.

MENNING, Bruce W. *Bayonets before Bullets: The Imperial Russian Army, 1861-1914*. Bloomington, Indiana University Press, 1992, 352 p.

MURATET, Abel. *Le chemin de fer de Bagdad*. Thèse de doctorat, Toulouse, Aurillac, 1914, 304 p.

PAVLOVICH, Mikhail. *Imperializm i bor'ba za velikie morskije i zheleznodorozhnye puti budushchego*. (Impérialisme et combat pour les grandes routes maritimes et ferroviaires de l'avenir). Moscou, Teler, Vol. I, 1925, 180 p.

PIATIGORSKY, Jacques et Jacques SAPIR, dir. *Le Grand Jeu. XIX^e siècle, les enjeux géopolitiques de l'Asie centrale*. Paris, Autrement, coll. Mémoire/Histoire, 2009. 252 p.

PINON, René. *L'Europe et l'Empire ottoman : les aspects actuels de la question d'Orient*. Paris, Perrin, 1913, 613 p.

PRESSEL, Wilhelm von. *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*. Zurich, Institut Orell Füssli, 1902 [1899], 97 p.

RAGEY, Louis. *La question du chemin de fer de Bagdad*. Paris, Rieder, 1936, 212 p.

RÉMOND, René. *Pour une histoire politique*. Paris, Seuil, 1988, 402 p.

RENOUVIN, Pierre. *Histoire des relations internationales*. Paris, Hachette, 4 Tomes, 1994 [1954].

ROUIRE, Alphonse-Marie-Ferdinand. *La rivalité anglo-russe au XIX^e siècle en Asie : golfe Persique, frontières de l'Inde*. Paris, Armand Colin, 1908. 298 p.

ROY, Olivier. *La nouvelle Asie centrale ou la fabrication des nations*. Paris, Éditions du Seuil, 1997, 325 p.

RÖLL, Viktor von. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. (Encyclopédie de la construction ferroviaire)*. Vol. I, Berlin, Urban & Schwarzenberg, 1912, 516 p.

RUELLAND, Jacques G. *Grandeur et décadence : impérialisme britannique, XIX^e-XX^e siècles*. Montréal, Les Éditions Point de fuite, coll. Point critique /Histoire, 2012, 91 p.

THOBIE, Jacques. *Les Intérêts économiques, financiers et politiques français dans la partie asiatique de l'Empire ottoman, de 1895 à 1914*. Thèse de doctorat, Paris, Sorbonne, 1973, 1481 p.

THOBIE, Jacques. *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman*. Paris, Publications de la Sorbonne, 1977, 817 p.

SOLNON, Jean-François. *Le turban et la stambouline : l'Empire ottoman et l'Europe, XIV^e-XX^e siècle, affrontement et fascination réciproque*. Paris, Perrin, 2009, 626 p.

VAN DYKE, Carl. *Russian Imperial Military Doctrine and Education, 1832-1914*. Westport, Greenwood Press, 1990, 216 p.

VERNEY, Noël et George DAMBMANN, *Les puissances dans le Levant, en Syrie et en Palestine*. Paris, Guillaumin, 1900, 794 p.

ZAIONCHOVSKII, Piotr A. *Voennye Reformy 1860-70 godov v Rossii*, (Les réformes militaires russes des années 1860-1870), Moscou, Édition de l'Université de Moscou, 1952, 416 p.

Articles

ASSINOVSKAYA, M. Iu. « Russkaya voennaya razvedka na Balkanah v konce XIX-go veka ». (Les services du renseignement militaire russe dans les Balkans à la fin du XIX^e siècle). *Voprosy Istorii*, n° 11, 2002, p. 142-155.

BASSIN, Mark. « Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geopolitical Space ». *Slavic Review*, n° 1, 1991, p. 1-17.

BLANC, Simone. « Histoire d'une phobie : Le Testament de Pierre le Grand ». *Cahiers du monde russe et soviétique*, Vol. 9, n° 3, 1968, p. 265-293.

CHOPIN, Olivier, Bastien IRONDELLE et Amélie MALISSARD. « Étudier le renseignement. État de l'art et perspectives de recherche ». *Études de l'IRSEM*, n° 9, 2011, p. 101-108.

DENÉCÉ, Eric et Gerald ARBOIT. « Intelligence Studies in France ». *International Journal of Intelligence & Counterintelligence*. 2010, Vol. 23, n° 4, p. 725-747.

DOBRY, Michel. « Le renseignement dans les démocraties occidentales. Quelques pistes pour l'identification d'un objet flou ». *Cahier de la Sécurité intérieure*, no° 30, 1997, p. 53-85.

FLANINGHAM, M.L. « German Eastward Expansion, Fact and Fiction: A Study in German-Ottoman Trade Relations, 1890-1914 ». *Journal of Central European Affairs*, vol. XIV, n° 4, 1955, p. 142-384.

GALKIN, I.S. « K istorii anglijskoj diplomatii v 1908-1914 godah ». (La diplomatie anglaise entre 1908 et 1914). *Voprosy Istorii*, n° 8, 1971, p. 100-107.

JACKSON, Peter. « Intelligence and the State: An emerging “French School” of Intelligence Studies ». *Intelligence and National Security*, 2006, 21/6, p.1061-1065.

KAZANTSEV, Andrej. « Bolshaja Igra v Centralnoj Azii : vchera, segodnja, zavtra ». (Le Grand Jeu en Asie Centrale : hier, aujourd'hui, demain). *Revue Neprikosnovennyj Zapas (Réserve de sûreté)*, vol. 66, n° 4, 2009, p. 56-81.

KÖREMEZLI, Ibrahim. « Shpion vs Casus: Ottoman and Russian Intelligence in the Balkans during the Crimean War (1853-1856) ». *Middle Eastern Studies*, vol. 2, n° 50, p. 192-207.

LAURENT, Sébastien. « Pour une autre histoire de l'État : Le secret, l'information politique et le renseignement ». *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, vol. 3, n° 83, 2004, p. 173-184.

MACKINDER, Halford John. « The Geopolitical Pivot of History ». *The Geographical Journal*, vol. XXIII, n° 4, 1904, p. 421-444.

MOTTE, Martin. « La seconde Iliade : blocus et contre-blocus au Moyen-Orient, 1914-1918 ». *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 2, n° 214, 2004, p. 39-53.

PLESHAKOV, Konstantin V. « Geopolitika v svete globalnykh peremen ». (La géopolitique à l'aune des changements globaux). *La vie internationale*, n° 3, 1993, p. 17-47.

RIAPOLOV, V.V. « Germano-turetskaia agentura v Srednej Azii I Afganistane v nachale XX veka ». (Les agents des services secrets turco-allemands au Moyen-Orient et Afghanistan au début du XX^e siècle ». *Voprosy Istorii*, n° 3, 2007, p. 147-152.

RICH, David. « Imperialism, Reform and Strategy: Russian Military Statistics (1840-1880) ». *The Slavonic and East European Review*, vol. 74, n° 4, 1996, p. 621-639.

RYBATCHYONOK, I.S. « Vneshniaja politika Rossii na rubezhe XIX-XX vv. ». (La politique extérieure de la Russie aux confins des XIX et XX siècles). *Voprosy Istorii*, n° 1, 2014, p. 3-16.

SERGEEV, Evgenij. « Bolshaja Igra. Rossija i Velikobritanija v Centralnoj i Vostočnoj Azii (vtoraja polovina XIX-go – nachalo XX-go veka ». (Le Grand Jeu. La Russie et la Grande Bretagne en Asie centrale et orientale (la deuxième moitié du XIX^e – début du XX^e siècle)). *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 3, 2011, p. 82-91.

SCHIMMELPENNINCK, Van Der OYE, David. « Reforming Military Intelligence », dans David Schimmelpenninck Van Der Oye et Bruce Menning, *Reforming the Tsar's Army: Military Innovation in Imperial Russia from Peter the Great to the Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 133-150.

SCHIMMELPENNINCK, Van Der OYE, David. « Paul's Great Game: Russia's Plan to Invade British India ». *Central Asian Survey*, vol. 33, n° 2, 2014, p. 143-152.

SHPILKOVA, V.I. « Expansija germanskogo imperializma na Blizhnem Vostoke nakanune prvoj mirovoj vojny (1908-1914) ». (L'expansion de l'impérialisme allemand au Moyen-Orient la veille de la Première Guerre mondiale (1908-1914)). *Voprosy Istorii (Questions d'histoire)*, n° 4, 1979, p. 184-186.

SOLOVIEV, O .F. « K voprosu ob otnoshenii tsarskoj Rossii k Indii v XIX-om i nachale XX veka ». (Un regard sur le rapport de la Russie Tsariste envers l'Inde aux XIX^e et début du XX^e siècles). *Voprosy Istorii*, n° 3, 1958, p. 96-109.

SVENDSEN, Adam D.M. « Connecting Intelligence and Theory: Intelligence Liaison and International Relations ». *Intelligence and National Security*, 2009, Vol. 24, n°5, p. 700-729.

TRUMPENER, Ulrich. « Germany and the End of the Ottoman Empire », dans Marian Kent, éd., *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*. Londres, Allen&Unwin, 1984, p. 74-167.

WOLF, John W. « The Diplomatic History of the Baghdad Railroad ». *University of Missouri Studies Quarterly*, vol. XI, n° 2, 1936, 107 p.