



HAL
open science

”Peut-être un nouveau Gibraltar’ : Reconnaissances franco-britanniques des détroits ottomans au début de la Guerre de Crimée (février-juin 1854)”

Sécolène Débarre

► To cite this version:

Sécolène Débarre. ”Peut-être un nouveau Gibraltar’ : Reconnaissances franco-britanniques des détroits ottomans au début de la Guerre de Crimée (février-juin 1854)”. PEROUSE J.-F., GÜN-ERGÜN F., *Entre trois mers : cartographie ottomane et française des détroits – Üç denizin ortasında – Osmanlı ve Fransız Boğaz Haritaları*, İzmir, Arkas Sanat Merkezi, 2016, p. 126-143., 2015. hal-03828414

HAL Id: hal-03828414

<https://hal.science/hal-03828414>

Submitted on 25 Oct 2022

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

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

SOURCE : DEBARRE Ségolène 2015 : « 'Peut-être un nouveau Gibraltar' : Reconnaissances franco-britanniques des détroits ottomans au début de la Guerre de Crimée (février-juin 1854) -- "Belki de yeni bir Cebelitarık kurulacak" - Kırım Savaşı'nın başlangıcında Fransız ve İngiliz kuvvetlerinin Osmanlı Boğazlarını keşif çalışmaları (Şubat-Haziran 1854) », in PEROUSE J.-F., GÜNERGÜN F., *Entre trois mers : cartographie ottomane et française des détroits – Üç denizin ortasında – Osmanlı ve Fransız Boğaz Haritaları*, İzmir, Arkas Sanat Merkezi, 2016, p. 126-143.

« 'PEUT-ETRE UN NOUVEAU GIBALTAR' »

RECONNAISSANCES FRANCO-BRITANNIQUES DES DETROITS OTTOMANS AU DEBUT DE LA GUERRE DE CRIMEE (FEVRIER-JUIN 1854) »

Ségolène Débarre

Introduction

Après l'incursion des troupes russes dans les principautés danubiennes, le 3 juillet 1853 et la destruction de la flotte ottomane à Sinope, le 30 novembre suivant, la perspective d'une nouvelle guerre entre l'Empire ottoman et la Russie, au motif de la protection des populations chrétiennes des Balkans, se rapproche. Tout en poursuivant leurs efforts diplomatiques, la France de Napoléon III et la Grande-Bretagne de la Reine Victoria se préparent au conflit aux côtés des Ottomans. Le 3 janvier 1854, elles donnent ordre à leurs flottes d'entrer dans la mer Noire : les puissances doivent impérativement assurer la sécurité des Détroits, afin de garantir à leurs navires une retraite possible en Méditerranée. Le 9 février 1854, une commission exploratoire française arrive à Gallipoli avec pour mission d'étudier le terrain et les travaux à effectuer sur la péninsule. Elle rejoint les officiers britanniques déjà présents sur place : il faut agir vite et dresser, en dépit des neiges hivernales, des cartes précises des environs de Constantinople et des Détroits. Outils indispensables pour visualiser les territoires, les cartes constituent une base pour établir une stratégie à distance et préciser la tactique par une bonne connaissance des milieux. Elles doivent permettre de penser les conditions de débarquement, de stationnement et de déplacement des troupes. Les officiers cartographes sont chargés d'étudier le terrain dans toutes ses dimensions et de collecter des informations relatives non seulement à la topographie mais encore aux caractéristiques géographiques des régions traversées, qu'il s'agisse des reliefs, des ressources (en eau, bois, céréales et animaux), de l'état des infrastructures de communication, de la salubrité des lieux, du profil des habitants, etc. Ces observations sont transmises à la direction de l'Armée d'Orient à Istanbul ou, directement, à la direction de l'État-major, à Paris et à Londres. Dans les premiers mois de l'année 1854, trois objectifs se dégagent : il s'agit de fortifier Gallipoli pour contrôler le détroit des Dardanelles, d'organiser le débarquement des troupes alliées et de défendre Constantinople.

Nous observerons la façon dont les cartes ont été réalisées en analysant le moment où des officiers, français et britanniques, formés au dessin et à l'observation du terrain, tracent, d'un geste minutieux, les caractéristiques des territoires concernés. Quels sont les objectifs et les conditions de réalisation des cartes ? Comment circulent-elles entre les différentes puissances ? Quelles sont les relations entre les armées alliées et avec les populations locales ? Nous montrerons que les travaux

des officiers à Gallipoli ont été marqués par l'émergence d'une nouvelle culture visuelle, permise par la circulation des informations et des images dans les milieux militaires mais aussi dans les sociétés belligérantes¹.

Fermer l'isthme de Gallipoli

La fortification des Dardanelles est une préoccupation ancienne de l'Empire ottoman et de ses alliés mais elle s'est accentuée à la suite du blocus imposé par la Russie en 1828-1829 qui laissa un souvenir amer. Au début de l'année 1854, les ingénieurs-militaires français et britanniques arpentent intensivement la péninsule de Gallipoli pour déterminer les lieux où débarquer, la manière d'organiser, le cas échéant, le ravitaillement des troupes et la façon de défendre Constantinople. Le colonel Ardant, officier français du Génie, arrive aux Dardanelles en février 1854 afin d'évaluer les travaux à mener pour fortifier la péninsule et préparer le débarquement des troupes. Plusieurs officiers sous ses ordres sont chargés de lever le terrain, de dessiner les formes du relief et d'étudier le système de fortifications. La production de cartes est le fruit d'une coopération entre les officiers français et britanniques dont les travaux s'étendent, à la même époque, jusqu'aux littoraux de la mer Noire et de la mer d'Azov [Illustration 1. Carte pour suivre la marche de la guerre en Orient ©Service historique de la Défense, CHA, série G1, 6M, LV 260]. La collaboration avec les officiers britanniques est étroite comme l'illustre cette lettre du général Burgoyne, qui dirige cinq ingénieurs britanniques sur le terrain, au général Lord Raglan, commandant en chef de l'expédition britannique :

« Le Colonel Ardant, mon collègue français [...] semble très désireux de ne rester étranger à aucun de nos travaux et à aucune de nos démarches. Je suis tout à fait d'avis que nous devons marcher complètement d'accord avec lui, autant que possible, suivant une seule et même pensée et d'après les mêmes principes. Pour pouvoir prendre à nos travaux, toute la part désirable, il a amené avec lui de Constantinople le chef du Génie Jourjon, qui était attaché à l'Ambassade, et un enseigne² de vaisseau de la Marine française, M. de Varennes, officiers fort capables tous deux. [...] Je communique très franchement avec le Colonel et ne m'oppose nullement à ce que les officiers français s'immiscent autant qu'il leur plait dans tout ce que nous faisons. Je suis même bien aise qu'ils y prennent part afin que plus tard il ne puisse y avoir aucun doute, de part ou d'autre, sur la fidélité de nos rapports et la loyauté de nos actions. »³

¹ Nous remercions tout particulièrement Madame Claude Ponnou, responsable des archives cartographiques du SHD, pour ses conseils et sa disponibilité et Monsieur Jean-Marc Besse pour ses recherches préparatoires présentées dans le cadre du séminaire « Mers ottomanes » à l'IFEA (Istanbul) le 20 avril 2015. Cette étude est basée sur les documents conservés au département des cartes et plans de la Bibliothèque Nationale de France à Paris et au Service Historique de la Défense (SHD) à Vincennes, en particulier les archives du corps du Génie et la série dite « G » qui concernent les expéditions organisées sous le Second Empire (1852–1870). La masse documentaire de la sous-série G1 relative à l'armée d'Orient est considérable, surtout si l'on inclut la correspondance et les ordres : il ne s'agit pas de présenter ici une étude exhaustive de la cartographie du conflit, mais de se concentrer sur les travaux menés à proximité immédiate des Détroits. Les documents textuels cités ainsi que les calques sont pour la plupart conservés dans le dossier « MR Turquie (1853-1854) 1621 » ; les cartes de grand format ou imprimées se trouvent notamment dans le carton « 6M ».

² C'est-à-dire lieutenant.

³ Lettre n°913 du général Burgoyne au général Lord Raglan datée du 18 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

L'objectif commun est de fortifier la péninsule de Gallipoli en établissant une position sur son isthme de façon à empêcher toute incursion terrestre venant du nord et ainsi s'assurer un contrôle permanent du Déroit. C'est le village de Boulair (Boulaï-har), au nord-ouest du port de Gallipoli, qui est choisi car il offre une situation stratégique intéressante, au point le plus étroit de la péninsule, à proximité du Golfe de Saros et de la mer de Marmara :

« la meilleure ligne de défense que nous puissions occuper en travers de l'isthme se trouve à peu près à 7 milles en avant de Gallipoli et à ¾ milles en arrière du village de Boulaihar (ou Plajà comme l'indiquent plusieurs cartes) et à peu près à la même distance en arrière d'une petite baie située dans le Golfe de Saros et appelée Cardia ou Kardia sur les cartes. Nous estimons à cet endroit la presqu'île à 3 ou 4 milles de largeur d'une mer à l'autre. »⁴

Illustrations 2a : Isthme de Gallipoli à petite échelle ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, 6M, LV 128.

Illustration 2b : Isthme de Gallipoli à grande échelle ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, M1621, pièce 50.

Illustration 3 : Plan de Boulair ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, M1621, pièce 133.

Le village comprend à l'époque 150 maisons, deux mosquées et deux fontaines et est entouré de moulins à vent. Des travaux sont à effectuer préalablement pour établir la position : il faut créer des routes, creuser des puits, préparer des abris en utilisant les matériaux locaux :

« Il est essentiel de remarquer que l'ouverture des travaux exigerait des préparatifs considérables. Le sol de la presqu'île est entièrement nu, à peine y voit-on de loin en loin, des arbrisseaux rabougris rougis par les troupeaux. Les routes n'existent que de nom et ne sont pas autre chose que des chemins de terre impraticables pour les charriots attelés de chevaux. L'eau même y est rare et il n'existe pas de village où l'on puisse cantonner les troupes ou loger les travailleurs. »⁵

Le général Burgoyne atteste de la difficulté des communications sur la péninsule :

« Peu à peu, le temps est devenu beau et cependant, il est très difficile de parcourir la campagne soit à pied, soit à cheval. Il n'y a pas la moindre route de quelque nature que ce soit ; ce que l'on appelle ici routes, consiste en de simples sentiers formés dans les directions habituellement suivies par les habitants du pays ; et la nature du sol est telle que, lors de la fonte graduelle de la neige, il est aussi difficile d'en parcourir la surface à pied ou à cheval qu'il le serait en Angleterre dans les champs de terre molle fraîchement labourés. »⁶

Des travaux de viabilisation préalables sont donc indispensables et le colonel Ardant faisait les propositions suivantes :

« Il faudrait donc, avant d'envoyer sur ce terrain les ouvriers destinés à la construction des ouvrages, exécuter les dispositions préliminaires suivantes: 1. mettre en état

⁴ Lettre du général Burgoyne au général Lord Raglan datée du 18 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

⁵ Lettre du colonel Ardant au Maréchal Vaillant datée du 25 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

⁶ Lettre du général Burgoyne au général Lord Raglan datée du 18 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

une ou deux routes de Gallipoli à la position, ce qui serait facile, car on pourrait ramasser dans les champs, des pierres, et sur le bord de la mer, des cailloux roulés excellents pour composer un macadam: 2. Creuser des puits dans les ravins pour avoir de l'eau, on en trouverait probablement car les puits, à Boulaihar, qui est à plus de cent mètres au-dessus du niveau de la mer, n'ont que 15m de profondeur 3. Rassembler des bois de toute espèce. Les branchages pour les cabanes viendraient de la côte d'Asie où il existe de véritables forêts, le bois de pin se tirerait du golfe de Saros, le bois de chêne de Karabou, sur la côte de la mer de Marmara. 4. Fabriquer des tuiles, des briques et de la chaux, ce qui serait facile au moyen des branchages de la côte d'Asie car le calcaire et l'argile sont sur place. 5. Préparer des cabanes ou des huttes pour les travailleurs et la troupe. Les Turcs en font de la manière suivante: ils s'enfoncent de 1m50 à 2m dans la terre, en tournant l'ouverture de la hutte vers la déclivité du terrain, élèvent des murs en pierres sèches ou en briques crues au-dessus de cette excavation à 1m ou 1m50 de hauteur et construisent, sur le tout, un toit en branchages, recouvert d'un décimètre de terre battue. Un petit fossé entourant la hutte en détourne les eaux pluviales. On pourrait imiter et, s'il se peut, améliorer cette pratique. »⁷

La dernière remarque du colonel Ardant relative aux abris montre l'attention portée aux pratiques vernaculaires et au savoir-faire autochtone ; en matière de construction, il recommande de s'inspirer des techniques ottomanes. [Illustrations 4a et 4b : abris ottomans ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, M1621]. Le colonel Ardant souhaite d'abord lever des plans détaillés de la péninsule avant de commencer les travaux, en mai 1854, et, « avec 2500 ouvriers par jour, avoir suffisamment fortifié la position pour la fin de juin. »⁸ Le ministre de la Guerre à Paris, le Maréchal Vaillant, ne l'entend pas de la sorte et considère que les travaux de fortification doivent commencer le plus rapidement possible, avec ou sans cartes. Dans une lettre lue à l'empereur Napoléon III et approuvée, le 11 mars 1854, Vaillant explique que l'enjeu est de taille : « Il ne s'agit pas seulement d'une occupation éphémère, c'est peut-être un nouveau Gibraltar qui va se construire »⁹, se référant à la possession britannique établie depuis 1704 sur les côtes espagnoles. Le Ministère de la Guerre, à Paris, va donc jusqu'à envisager la possibilité que la péninsule de Gallipoli devienne un territoire sur lequel pourrait flotter de façon durable le drapeau français. Si l'occasion se présente de conquérir de nouveaux territoires, il faut s'en emparer.

Trouver des points de débarquement et défendre Constantinople

L'avancée rapide des troupes russes, au début de l'année 1854, vers l'actuelle Bulgarie, fait craindre un siège de Constantinople que les Alliés veulent éviter à tout prix. Depuis Andrinople, Constantinople est facilement atteignable par une armée déterminée. Les États-majors français et britanniques hésitent sur la stratégie à adopter pour contrer l'avancée des troupes russes : ils peuvent soit rassembler les soldats sur la péninsule de Gallipoli, soit organiser un débarquement à Varna, sur les rives de la mer Noire, à proximité du front russe. Dans un premier temps, c'est la première option qui est choisie : l'armée russe franchit le Danube le 23 mars 1854. Le 27 mars, la France et la Grande-Bretagne lui déclarent la guerre et envoient les premières troupes de Toulon à Gallipoli.

⁷ Lettre du colonel Ardant au Maréchal Vaillant datée du 25 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

⁸ Lettre du colonel Ardant au Maréchal Vaillant datée du 25 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

⁹ Lettre du Maréchal Vaillant datée du 11 mars 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

Les officiers français et anglais s'affairent pour trouver, sur les rivages de la mer de Marmara le lieu le plus approprié pour le débarquement et le stationnement des troupes. Les travaux menés sur le terrain au mois de mars 1854 ne mentionnent pas les travaux du géologue Ami Boué (1840) ni ceux de son disciple A. Visquesnel (1854) qui parcoururent pourtant la Thrace à la fin des années 1830 et livrèrent d'importantes observations topographiques et géologiques de la région¹⁰. De la même façon, ils ignorent les instructions nautiques relatives aux Détroits que l'État-major français avait fait rédiger d'après les mesures et les observations du capitaine de frégate, Legras, en 1853¹¹. Les travaux menés à Rodosto (actuel Tekirdağ), Kemar et Büyükçekmece, sur la mer de Marmara, sont donc partiellement redondants avec ces derniers en ce qui concerne les caractéristiques physiques de ces sites.

Illustrations 5 : Levés de Rodosto ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, M1621, pièce 74.

En revanche, ils apportent des données inédites quant aux possibilités de ravitaillement des troupes : les officiers enquêtent en effet auprès des populations locales et, lorsqu'ils le peuvent auprès des responsables locaux, notamment les *müdür*¹². Les ressources, en particulier en bois, étant plus importantes sur la rive orientale de la mer de Marmara, les officiers s'interrogent sur la possibilité et l'opportunité d'organiser un débarquement sur cette rive, une solution à laquelle ils renoncent finalement. Le colonel Ardant aurait souhaité obtenir du Ministère de la Guerre à Paris un agent chargé de trouver « des ressources de bonne qualité et le plus économiquement possible », une personne connaissant « de préférence » « déjà le pays » car

« notre ignorance du langage et des mœurs du pays nous met à la merci des gens qui ne savent pas comment il faut s'y prendre ; qui ont en outre l'avantage d'avoir de l'influence sur les autorités turques. Nous savons par expérience que les dépenses d'une armée en pays étranger sont fortement augmentées par les grands profits d'habiles entrepreneurs et de ceux par le moyen desquels ils font leurs approvisionnements. Ce mal serait plus grand encore dans une contrée dont nos officiers ignorent complètement le langage, les coutumes et les ressources, et il faudrait pour contrôler les marchés des personnes d'une grande habileté et d'un bon jugement. »¹³

Parmi les rivages visités, c'est Büyükçekmece (*Ponte Grande*) qui a le plus d'attrait aux yeux des officiers pour le débarquement et l'évacuation des troupes. Des itinéraires sont tracés pour établir l'accessibilité de Gallipoli, Boulair et Constantinople à partir de cette place. Outre les qualités physique du site, propices à un débarquement, les officiers envisagent d'établir une ligne de

¹⁰ Le livre d'Ami Boué, *La Turquie d'Europe* (quatre volumes et 2247 pages) publié en 1840, n'eut pas immédiatement le succès escompté par son auteur : « mon livre n'eut aucun succès ni à Paris ni à Vienne ni à Londres et ne fut approuvé que 20 ou 30 ans plus tard » (Boué, *Autobiographie*, 1879, p. 156). La partie géologique intitulée, *Esquisse géologique de la Turquie d'Europe*, était accompagnée d'une carte géologique coloriée à la main et dessinée d'après ses observations, ainsi que celles de Montalembert et Viquesnel. Source : Todor Nikolov, « Ami Boué (1794-1881) et la naissance de la géologie bulgare », *Travaux du Comité Français d'Histoire de la Géologie*, Troisième Série, T.X., 1996.

¹¹ *Instructions nautiques sur le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore*, Dépôt de la Marine, 1853, 176 pages. Une lettre du service topographique des Armées en réponse à un courrier du colonel Ardant pointe cette omission.

¹² Administrateur d'une subdivision administrative notamment d'un kaza ou d'une nahiye.

¹³ Lettre du colonel Ardant du 22 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

fortification depuis Büyükçekmece jusqu'au lac Derkous (Terkos, aujourd'hui Durusu Gölü) dans la région dite du « Petit Balkan » sur la mer Noire, le long de la rivière Kara-Su. Ces derniers conçoivent même la possibilité d'inonder la plaine, afin de défendre Constantinople face à l'avancée des troupes ennemies.

Illustration 6 : De Büyükçekmece au Lac de Derkous ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, M1621, pièce 9832.

Pour défendre Istanbul et les Détroits, il faut veiller à ce que les positions militaires soient reliées efficacement entre elles. Des itinéraires sont donc systématiquement levés, entre Gallipoli, Istanbul, Andrinople et Varna [Illustrations 7a : Itinéraire de Gallipoli à Andrinople, juin 1854 ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, M1621, pièce 111.

Illustrations 7b : Itinéraire de Gallipoli à Andrinople, juin 1854 ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, 6M, LV 127.

Illustration 7c : itinéraires entre Gallipoli Constantinople et Varna ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, 6M, LV86].

Les militaires notent les ressources disponibles et les contraintes du terrain : les temps de marche sont indiqués ainsi que les vivres disponibles et les ressources en eau : un aspect essentiel lorsque l'on sait que la grande majorité des pertes fut causée par le choléra. Ces itinéraires sont ensuite synthétisés au Dépôt de la guerre à Paris pour les connecter entre eux et donner à voir l'ensemble du terrain à plus petite échelle.

Le colonel Ardant s'inquiète de la capacité de la capitale à se défendre. L'armée ottomane, chargée de la défense de la ville de Stamboul, n'inspire pas confiance aux officiers français. La vieille ville est vulnérable aux incendies en raison de l'usage du bois : une proposition est ainsi faite de détruire les maisons situées le long de la muraille pour éviter les incendies. Les travaux du colonel Ardant se concentrent sur le quartier de Péra, où résident les populations chrétiennes, qu'il propose de défendre à partir des camps militaires de Maslak au nord-ouest de la ville et de Daoud Pacha (actuel *Davutpaşa*) à l'ouest. Le danger est, aux yeux des officiers français, autant en-dehors que dans la ville : ils redoutent en effet un soulèvement des populations en cas de siège et notent à ce propos que : « La flotte est encore le seul moyen de retraite offert à la population chrétienne en cas d'un soulèvement des Turcs (...) et aux troupes européennes si l'on se décide à en envoyer. »¹⁴

Illustration 8 : Camp de Maslak ©Service historique de la Défense, CHA, série GR1, 6M, LV 198.

Outre une carte de *Constantinople et ses environs* réalisée par le Dépôt de la Guerre de Paris, les officiers disposent sur place des plans de Kauffer, de Barbier du Bocage et de Hammer¹⁵. Ils semblent ignorer les cartes produites à l'époque à Istanbul, notamment dans les écoles d'ingénieurs de la Marine et du Génie civil. Or, au milieu du XIXe siècle, le nombre de cartes réalisées et publiées dans l'Empire ottoman augmente considérablement, grâce, notamment, à un essor des maisons d'édition constantinopolitaines et à l'envoi d'officiers ottomans à Londres et à Paris pour se former à la topographie. Et les officiers français et britanniques le savent puisque les revues européennes se font l'écho des entreprises cartographiques ottomanes de l'époque, en particulier de celles qui émanent du *seraskerat*, le ministère de la Guerre, à Constantinople.

¹⁴ Lettre du colonel Ardant du 15 février 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

¹⁵ Jean-Jacques Hellert, *Nouvel atlas physique, politique et historique de l'Empire ottoman et de ses États limitrophes en Europe, en Asie et en Afrique*, 1843 en 39 feuilles pour accompagner la traduction de *l'Histoire de l'Empire ottoman* de Joseph von Hammer-Purgstall.

« *Le Séraskiérat [seraskerat], désirant seconder les intentions du Sultan [Abdülmeçid Ier], s'occupe de la publication des cartes de quelques provinces peu connues, auxquelles il se propose de donner le plus d'exactitude possible. (...) On vient aussi de publier, en 1850, à Constantinople, sur une grande échelle, un Plan de Constantinople, non compris ses faubourgs, gravé d'après les documents du ministère de la Guerre par M. E. Olivier, lithographe*¹⁶ » lit-on en 1851 dans le journal de la Société de Géographie de Paris.

Pourtant les officiers français ne semblent rechercher ni ces documents, ni l'aide des officiers ottomans qu'ils n'estiment guère¹⁷ et se privent ainsi d'un savoir précieux.

Du point de vue stratégique, l'effort des officiers français et britanniques à Gallipoli n'est pas directement utile car le débarquement n'est finalement pas organisé sur la péninsule mais plus au nord, à Varna. 30 000 Français et 20 000 Britanniques débarquent ainsi sur les rives de la mer Noire à la fin du mois de mai 1854. Le 11 juin de la même année, la base d'opérations est officiellement transférée de Gallipoli à Varna où 50 000 soldats français et 20 000 soldats britanniques sont réunis le 10 juillet. Cependant, les travaux de cartographie militaire sont importants à plus ou moins long terme. La première carte topographique à grande échelle (1/50 000) de la péninsule de Gallipoli est éditée en 1854, sous la direction du colonel Blondel, au Dépôt de la Guerre, à Paris, et ce travail conséquent de topographie, remanié par l'*Ordnance Survey* britannique, fait référence en Europe jusqu'à la Première Guerre mondiale¹⁸.

Les travaux de reconnaissances franco-britanniques des Détroits ottomans au début de la Guerre de Crimée sont faits de continuités et d'innovations ; à la suite des missions topographiques conduites en Égypte (1798-1800), en Grèce (1829-1831) et en Algérie (1839-1842), la cartographie française dans l'Empire ottoman s'inscrit dans la tradition napoléonienne de l'expédition-topographique : l'État-major français commande d'ailleurs au début de l'année 1854 un rapport sur « l'organisation de l'expédition d'Égypte de 1798 » qui lui est communiqué le 3 avril 1854. Dans un contexte d'expansion coloniale, il envisage de tirer bénéfice de l'expédition dans l'Empire ottoman pour étendre, éventuellement, ses conquêtes territoriales aux Dardanelles. En matière d'innovations, l'amélioration des procédés techniques de reproduction des images (la lithographie en couleur notamment) favorise une diffusion massive de la cartographie à destination du grand public. Celle-ci est facilitée par les échanges et circulations existant entre les États-majors et les graveurs et imprimeurs civils. Le raccourcissement des distances-temps permis par la navigation à vapeur entraîne un retentissement quasi immédiat, à Paris et à Londres, des travaux topographiques et photographiques menés dans l'Empire ottoman. Les journaux français et britanniques sont ainsi saisis par un engouement cartographique inédit. Des « cartes du théâtre de la guerre » permettent de situer le conflit à petite échelle et des vues à vol d'oiseau donnent au public l'impression

¹⁶ *Bulletin de la Société de Géographie*, Janvier-Juin 1851, p. 587-588.

¹⁷ Lettre du colonel Ardant au Maréchal Vaillant datée du 25 mars 1854, sous-série G1, SHD, Vincennes.

¹⁸ Au début de la Première Guerre Mondiale, le général Hamilton apporta en Égypte la copie d'une carte de la péninsule de Gallipoli publiée en 1908 à l'échelle 1/63360. Cette carte reposait sur les relevés français et britanniques réalisés de 1854 et remaniés par l'*Ordnance Survey*. Hamilton fit agrandir la carte à l'échelle 1/40000 par le *Survey of Egypt*. Le corps expéditionnaire (dix divisions britanniques et deux françaises) qu'il dirigeait débarqua le 25 avril à Sabd ul-Bahr, au sud de la presqu'île de Gallipoli et la carte au 1/40000 fut utilisée pour diriger l'artillerie et le feu des navires mais il s'avéra que les mesures géodésiques comportaient une erreur de deux degrés. De ce fait, même les calculs de tir " exacts " égarèrent un certain nombre d'obus.

d'assister, jour après jour, au « spectacle » de la guerre¹⁹. Les nouvelles possibilités techniques conjuguées au désir du lectorat européen de suivre « en temps réel » un conflit lointain suscitent une démultiplication des représentations des théâtres d'opération, en particulier des Détroits ottomans. Une nouvelle culture visuelle émerge dans les sociétés belligérantes, encourageant une recherche formelle sur les styles de représentations : la presse illustrée -- comme *The Illustrated London News* ou *L'Illustration* en France— mais aussi l'Exposition universelle, qui a lieu à Paris en 1855, s'en font l'écho. Cette dernière expose des cartes de la guerre, en particulier des plans-reliefs, qui font sensation. Cette mode perdure puisqu'à l'Exposition Universelle de Vienne, en 1873, une carte en relief du Bosphore retient l'attention des observateurs. Il s'agit d'« un très grand relief (à l'échelle du 2 500e), qui occupait presque toute la largeur de la galerie et autour duquel on pouvait faire une instructive promenade, distinguer les maisons de Constantinople, ses nombreux minarets, ses murailles et ses tours carrées, les vastes bâtiments du Sérail, le vert vallon qui coupe la ville en deux parties depuis Galata jusqu'à peu de distance de la mer Noire, suivre la série ininterrompue des villages et des villas qui, au pied d'un long rang de hautes collines et de montagnes coupées çà et là par d'étroites vallées, bordent les deux rives du Bosphore »²⁰. La guerre de Crimée entraîne donc un intérêt durable pour la cartographie des Détroits en Europe et produit de nouvelles formes de mise en scène de la guerre qui seront précisées pendant la Première Guerre mondiale.

Bibliographie :

- BERTHAUT, Colonel Henri, *Les ingénieurs géographes militaires, 1624-1831, Étude historique*, Paris, Service Géographique de l'Armée, Paris, 1902, 2 vol., 996 p.
- BLAIS, Hélène, *Mirages de la carte. L'invention de l'Algérie coloniale, XIXe-XXe siècle*, Paris, Fayard, 2014, 347 p.
- BOURGUET, Marie-Noëlle, LEPETIT, Bernard, NORDMAN, Daniel et SINARELLIS, Maroula (dir.), *L'invention scientifique de la Méditerranée*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1998, 325 p
- DEBARRE, Ségolène, *Cartographier l'Asie mineure. L'orientalisme allemand à l'épreuve du terrain*, Louvain, Peeters, 2016.
- FIGES, Orlando, *The Crimean War : A History*, New York, Picador, 2012 (1^{re} éd. 2010)
- GODLEWSKA, Anne, « La géographie des ingénieurs géographes (1796-1830) », in Paul CLAVAL (dir.), *Autour de Vidal de la Blache, la formation de l'École française de géographie*, 1993, p. 29-36.
- KELLER, Ulrich, *The Ultimate Spectacle: A Visual History of the Crimean War*, Gordon and Breach, 2001, 296 p.

¹⁹ KELLER, Ulrich, *The Ultimate Spectacle: A Visual History of the Crimean War*, Gordon and Breach, 2001, 296 p.

²⁰ LEVASSEUR Émile, « La Géographie à l'Exposition universelle de Vienne », *Bulletin de la Société de Géographie de Paris*, 1874, p. 57.