

Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco- égyptien (1830-1840)

Daniel Panzac



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6556>

DOI : [10.4000/cdlm.6556](https://doi.org/10.4000/cdlm.6556)

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

Pagination : 367-378

ISBN : 978-2-914-561-58-7

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Daniel Panzac, « Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 08 septembre 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6556> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6556>

Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840)

Daniel PANZAC

La décennie qui suit l'indépendance grecque est celle qui voit Mehmed Ali, le pacha d'Égypte, défier le sultan Mahmoud II. La rivalité entre l'Empire ottoman et sa province rebelle, l'Égypte, tourne à deux reprises à la guerre ouverte : en 1831-1833 et en 1839-1841¹. Cette rivalité, ayant pour objet la domination du Proche-Orient, fait de la Méditerranée orientale un champ de bataille potentiel disputé, à l'origine d'une course aux armements navals particulièrement active. Les principaux États européens prennent part à ce qu'on a appelé la Question d'Orient en s'impliquant notamment dans la reconstitution et le renforcement des forces maritimes des deux adversaires, une nécessité pour des marines dont la majeure partie avait été détruite en octobre 1827 lors de la bataille de Navarin.

La reconstruction de la marine ottomane

En 1829, après neuf ans de combats éprouvants, la flotte ottomane se présente dans de tristes conditions avec peu de navires : une dizaine de vaisseaux dont la moitié a plus de vingt ans, des frégates et des corvettes parmi lesquelles quelques rescapées de Navarin en mauvais état². Si la flotte est dans un état calamiteux, celui de l'arsenal chargé de construire et d'entretenir les navires ne vaut guère mieux. Malgré la dévaluation considérable subie par la monnaie ottomane, les salaires des ouvriers n'ont pas été réévalués depuis Selim III, ce qui entraîne un absentéisme désastreux, des malfaçons fréquentes comme l'emploi de matériaux de mauvaise qualité et une véritable organisation de fraude et de vols de matières premières, bois, cuivre, clous, toiles, etc.³. Les conditions financières pénalisantes pour les employés de l'arsenal qui cherchent au-dehors des activités plus lucratives concernent également les équipages qui eux, n'ayant pas ces possibilités, désertent en grand nombre. À bord, les matelots grecs, principalement affectés à

1. Pour l'ensemble de la question, principalement sous l'angle maritime, voir Daniel Panzac, *La marine ottomane de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS Éditions, 2009.
2. Sur la bataille de Navarin voir : Georges Douin, *Navarin (10 juillet - 20 octobre 1827)*, Le Caire, IFAO, 1927 ; C. M. Woodhouse, *The battle of Navarino*, Londres, Hodder and Stoughton, 1965.
3. Avigdor Levy, *The military Policy of sultan Mahmud II*, Ph.D. dissertation, Harvard University, 1968, p. 345-346.

la timonerie et à la manœuvre des voiles, sont le plus souvent l'objet de la méfiance voire carrément de l'hostilité de la part de leurs camarades turcs, ce qui provoque des tensions et des erreurs de navigation que la médiocrité des officiers ne peut qu'aggraver. La misérable odyssee d'Alexandrie à Istanbul des navires survivants de Navarin en a été la pitoyable illustration. Les ambitions navales affichées par Mehmed Ali contraignent néanmoins le gouvernement ottoman à réagir.

L'arsenal

L'arsenal impérial est le centre administratif et le lieu de construction et de réparation de la flotte ottomane. L'arsenal d'Istanbul est établi par le sultan Selim I à partir de 1513-1514, mais c'est pendant le règne de Soliman le Magnifique qu'il devient un véritable établissement industriel. Dès les années 1530, il comprend une centaine de cales de construction en bois couvertes de toits de tuiles auxquelles s'ajoutent divers entrepôts ainsi qu'un logement pour le *kapudan pacha*. Presque entièrement détruit par le feu en 1539, il est reconstruit en maçonnerie à partir de 1547, le mettant ainsi à l'abri des incendies. Surtout, bâti au faite de la puissance de l'Empire et de surcroît à une époque où les enjeux maritimes tenaient une grande place dans la politique ottomane, l'édification de l'arsenal est conçue sur un tel espace qu'à part des ajouts mineurs, notamment l'annexion d'une partie du parc du palais d'Aynalıkavak au début du xvii^e siècle, il suffira à la tâche durant plus de trois siècles!

L'arsenal est situé dans le quartier de Kasim Pacha, sur la rive Nord de la Corne d'Or, le *Haliç*. C'est une calanque longue de sept kilomètres et d'une largeur variant de 500 à 800 mètres qui sépare la presqu'île, à la pointe de laquelle se trouve le palais de Topkapı, des quartiers de Galata-Péra. Parfaitement abritée, profonde au centre d'une quarantaine de mètres et de quinze à vingt au bord, c'est évidemment un emplacement portuaire idéal qui permet aux navires d'accoster directement au rivage. Il occupe environ deux kilomètres d'une côte qui s'infléchit en son centre et s'étend à plat sur une profondeur qui varie de 200 à 400 mètres jusqu'au pied de la colline de Péra. La reconstruction de 1547 l'a pourvu d'un haut mur percé de six portes, en faisant ainsi un monde à part comme la plupart des arsenaux contemporains, notamment celui de Venise auquel il peut être comparé par son étendue et l'importance de sa main-d'œuvre⁴.

À l'apogée de l'utilisation des galères, entre 1550 et 1650, l'arsenal comportait au bord de l'eau les *tersâne gözleri*, les cales de construction voûtées. Profondes de vingt à quarante mètres et larges de cinq à huit mètres, disposées en séries contiguës de façon à épouser les inflexions du rivage, leur nombre est estimé à 135 en 1579 et aurait atteint un maximum de 154 dans les années 1636-1641. Dans la seconde moitié du xvii^e siècle, la marine ottomane abandonne peu à peu les galères au profit des vaisseaux, abandon devenu définitif après la destruction quasi totale de la flotte ottomane lors de la bataille de Tchisme en 1770⁵. Les cales de

4. Sur l'arsenal de Venise voir Ennio Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milan, Mondadori, 1984 (2^e édition 2006).

5. Roger Charles Anderson, *Naval wars in the Levant 1559-1853*, Liverpool, The University Press,

construction des galères disparaissent alors totalement et les emplacements ainsi dégagés au bord de l'eau sont utilisés pour établir, en plein air, les chantiers de construction des vaisseaux et des autres types de voiliers.

Le renouveau de la marine durant la période du *Nizam-i Djedid* (le Nouvel Ordre, 1775-1812), première tentative de modernisation de l'Empire, repris par Mahmoud II après Navarin (1827), s'effectue principalement sous l'influence et la direction d'experts étrangers appelés par les dirigeants ottomans. L'arsenal est alors l'objet de multiples améliorations. Deux nouvelles cales de construction à ciel ouvert sont établies à Hasköy et autant à Ayvânsaray, portant ainsi à neuf, avec les cinq du Tersâne, les possibilités de construction simultanées de navires à Istanbul et dans ses environs immédiats. Deux machines à mâter sont érigées en 1795. Peu de temps auparavant, Brun de Sainte Catherine avait introduit une nouvelle méthode de lancement des navires. Auparavant, ceux-ci étaient pratiquement achevés avant d'être mis à l'eau. On avait donc affaire à une structure élevée et lourde, difficile à manier et dont le lancement, notamment pour les vaisseaux, était source de problèmes, d'incidents et d'accidents. À son initiative, ils sont désormais lancés dès que la coque est achevée au niveau des sabords et donc en état de flotter. Ils sont alors remorqués auprès d'une des machines à mâter, ce qui facilite leur achèvement : mise en place des canons et implantation de la mâture. Cette méthode plus facile à mettre en œuvre libère en outre plus rapidement les cales de construction.

Subsistait néanmoins le problème du carénage, indispensable au nettoyage régulier de la partie immergée de la coque, les œuvres vives, rapidement recouvertes de vers, de coquillages et d'algues qui en ralentissent la marche. Pour nettoyer cette partie de la coque on abat le navire en carène, c'est-à-dire qu'on l'allège avant de le coucher sur un côté puis sur l'autre pour le nettoyer et le calfater à nouveau, opération longue et difficile compte tenu de la taille de ces navires. On construit désormais en Europe occidentale des cales sèches ou formes de radoub, bassins ouverts creusés sur le rivage, dont le fond est inférieur au niveau de la mer. Une fois le navire à l'intérieur du bassin, on le ferme à l'aide d'un bateau-porte puis on le vide à l'aide de pompes. La coque, préalablement calée par des étais, est alors aisément accessible aux ouvriers. L'exemple le plus célèbre et le plus récent était celui construit en pierre à Toulon par l'ingénieur Grognard de 1773 à 1777. Les Ottomans l'ayant sollicité en vain, c'est le Suédois Rhodé qui construit ce bassin de 1797 à 1800. Long de 75 mètres et large de 37,5 mètres, il peut accueillir les plus grands vaisseaux de l'époque.

Toutes ces transformations se retrouvent dans le plan de l'arsenal (cf. fig. 1) : en partant de l'entrée sud, s'échelonnent d'abord l'ancienne caserne des matelots du *Nizam-i Djedid*, ensuite le bassin de radoub construit à la fin du siècle précédent, divers magasins, une mosquée, la caserne des *galiondjis*, les fantassins de marine, puis en arrière, se dresse le *Divanhane*, la résidence du *kapudan pacha*, construit au XVII^e siècle. Responsable de l'organisation, de l'équipement et de l'entraînement de la flotte durant la guerre comme en temps de paix, il assure le

1952 ; William Chapman, « Prelude to Chesme », *The Mariner's Mirror*, n° 22, 1966, p. 61-76.

commandement des escadres et arrête les plans de campagne ; situé au sommet de la hiérarchie, il est naturellement chargé de l'affectation, de la promotion et de la discipline des officiers et des hommes d'équipage. Au-delà, sont situés des chantiers de constructions, puis de nouveaux magasins parallèles à la longue corderie. Enfin, se trouve l'École navale. Fondée en 1773, réformée à plusieurs reprises, la dernière fois en 1838, elle ne fournit qu'une part minoritaire des officiers, les autres étant issus des rangs des matelots passés sous-officiers.

La construction navale et l'assistance étrangère

Comme à l'époque du *Nizam-i Cedid*, les Ottomans font appel à des Occidentaux. Si les Français avaient dominé l'arsenal d'Istanbul au temps de Selim III, le règne de Mahmoud sera celui des Américains, des nouveaux venus en l'occurrence. Tout commence par un traité de commerce entre l'Empire ottoman et les États-Unis signé en mai 1830 par le sultan ; il comporte une clause secrète prévoyant la construction de navires de guerre dans des chantiers américains et l'envoi de bois spéciaux à Istanbul en provenance des États-Unis. Le Sénat américain signe le traité, mais refuse la clause secrète. Néanmoins, le 8 août 1831 arrivent conjointement à Istanbul David Porter, le nouveau chargé d'affaires américain, et Henry Eckford, un constructeur de navires américain déjà célèbre, accompagné d'une quinzaine de charpentiers de marine, désireux de se mettre au service de la marine ottomane⁶. Il vient de mettre en chantier, en septembre, une grande frégate lorsqu'il meurt soudainement le 12 novembre 1832. Il est alors remplacé par son adjoint, Foster Rhodes qui, durant huit ans, va animer l'activité de l'arsenal d'Istanbul.

Il commence par reprendre la construction de la frégate, la *Nusretiye* (Victorieuse), en allongeant sa coque, ce qui lui permet de l'équiper de 74 canons faisant de ce bâtiment, une frégate à une seule batterie couverte, l'égal des vaisseaux à deux ponts du début du siècle et la plus puissante unité de ce type jamais construite. Unanimement admirée par les Ottomans comme par les Européens, elle lui procure la confiance du sultan qui le décore et le confirme dans ses fonctions. Il construit ensuite deux vaisseaux, un de 74 et un trois-ponts ainsi que des frégates et des corvettes. En présence du sultan et de ses invités, il lance dans la seule journée du 22 août 1837 quatre navires. En février 1840, il est remplacé par son beau-frère, John Reeves, qui poursuit son œuvre jusqu'à son départ en mars 1843.

L'activité des chantiers navals ottomans dans les années qui suivirent le désastre de Navarin a été importante puisque de 1829 à 1840 onze vaisseaux, seize frégates, huit corvettes et onze bricks y furent construits⁷. En tenant compte de la destruction des unités les plus anciennes et du désarmement de celles dont l'état fut jugé médiocre, la flotte opérationnelle à la veille de la guerre représente les deux tiers des navires existants ce qui est remarquable compte tenu des nécessités

6. Michael Ben Libenson, *American Assistance to the Ottoman Navy in the 1830th and 1840th*, Ph.D. dissertation, Pennsylvania State University, 1987.

7. *Ibid.*, p. 68.

pour toutes les marines de procéder périodiquement au radoub et aux réparations d'un matériel que la mer et le temps dégradent rapidement. Elle est composée de navires récents, capables, en principe, de tenir tête à la marine égyptienne. Un aspect, certes encore modeste, mais significatif de cette volonté de modernisation des dirigeants ottomans, réside dans l'apparition des navires à vapeur parmi tous les voiliers. Le bilan de cette décennie, établi par un bon connaisseur de l'Empire, est somme toute impressionnant :

La marine turque sous Achmed Pascha [Ahmed Fevzi, le kapudan pacha] consistait, à la fin de 1838, en 15 vaisseaux de ligne, en 15 frégates et en 3 bateaux à vapeur. Sur ces vaisseaux de ligne, 10 étaient en service, savoir : 2 de 100 canons, 5 de 80 à 100 canons et 3 de 70 à 80 canons ; parmi les frégates, 10 étaient en service, savoir : 3 de 50 à 52 canons, 5 de 36 à 50 canons et un bateau à vapeur étaient en service⁸.

L'émancipation égyptienne : du triomphe à l'échec (1831-1841)

La puissance navale égyptienne

Pourquoi Mehmed Ali a-t-il tenu, avec une telle obstination, à se constituer une importante flotte de guerre ? Dans trois conflits où il a été partie prenante, il a pu observer la place jouée par la marine de guerre et se convaincre ainsi de la nécessité de disposer d'une importante force navale. Tout d'abord les services rendus par les navires de transport au cours de ses campagnes dans la mer Rouge⁹ ; puis l'efficacité de la première flotte égyptienne lors de la guerre d'indépendance grecque ; enfin l'intervention des escadres européennes, maîtresses de la Méditerranée, avait donné à leurs gouvernements la possibilité de dicter leurs conditions aux Ottomans. Une flotte de guerre était donc indispensable à ses projets de conquêtes, mais l'obstination qu'il va mettre à la constituer et plus encore l'exigence qu'elle soit composée principalement de gros vaisseaux allait bien au-delà de l'acquisition d'un puissant instrument de combat. Comme bien d'autres chefs d'État, il était persuadé que rien ne symbolisait davantage la force d'un pays, la puissance de ses forces armées et le prestige de son souverain qu'une imposante flotte de guerre composée de grands vaisseaux¹⁰. Voir évoluer ses navires à Alexandrie, les contempler des fenêtres de son palais de Ras el Tin, à l'ancre dans la rade ou amarrés dans le port, le remplissait d'orgueil et lui procurait une intense satisfaction. Encore fallait-il reconstruire cette flotte très amoindrie après Navarin.

8. Ami Boué, *La Turquie d'Europe*, Paris, A. Bertrand, 1840, 4 vol., t. III, p. 342.

9. Transport de troupes, acheminement du matériel et du ravitaillement nécessaires à l'armée en campagne.

10. Pour nous en tenir au XIX^e siècle, ce fut le cas de Napoléon III, du sultan Abdülaziz, de l'empereur Guillaume II. Tous firent construire d'imposantes flottes de guerre dont la finalité ne fut jamais vraiment définie et dont l'utilisation se révéla la plus souvent décevante. Mais il est vrai que rien ne donne davantage à un État ce sentiment de puissance que de posséder un vaisseau jadis, un cuirassé hier ou un porte-avions nucléaire aujourd'hui !

L'arsenal d'Alexandrie

Après le désastre de Navarin, Mehmed Ali prend d'abord ses distances à l'égard du sultan en développant des relations directes avec les États européens, en ramenant ses troupes de Morée puis en refusant de les envoyer combattre les Russes. Il est surtout désireux de moderniser l'Égypte sur le plan économique parce qu'il en espère un accroissement de ressources, matérielles et financières, nécessaires à ses projets d'expansion¹¹. Ceux-ci passent nécessairement par la constitution d'une armée et d'une marine puissantes équipées et formées à l'europpéenne et dont le maintien lui importe plus que tout¹². Dans ce but, et de façon beaucoup plus systématique que les Ottomans, il fait appel aux Européens, notamment à des Français parmi lesquels l'ingénieur naval Louis-Charles Lefébure de Cérisy¹³.

Né à Abbeville en 1789, ancien élève de l'École polytechnique, ce dernier est élève ingénieur à l'École du génie maritime de Brest avant d'être nommé sous-ingénieur et affecté à l'arsenal de Toulon en 1819. En 1825, il est chargé par Mehmed Ali de la construction de deux frégates de 60 canons¹⁴. Après Navarin, soucieux de reconstruire sa marine sur des bases beaucoup plus ambitieuses, le pacha, qui a admiré les réalisations de cet ingénieur, lui propose la direction d'une institution à recréer de toutes pièces : la marine égyptienne. Cérisy accepte, signe son contrat d'embauche le 26 novembre 1828 et arrive à Alexandrie en avril 1829 pour une période de trois années renouvelable. Dans ses lettres, il décrit avec verve sa vie quotidienne, ses difficultés avec ses subordonnés et les dirigeants égyptiens, les innombrables problèmes matériels qu'il lui faut résoudre, tout en soulignant combien le vice-roi l'estime, le soutient contre les cabales, le récompense et lui accorde tout ce dont il a besoin, hommes ou matériaux, pour réaliser son rêve. Voici comment il définit ses fonctions :

Pour moi je suis à la fois Directeur général d'Arsenal, Directeur des Constructions, Directeur du Port, Directeur d'Artillerie, Directeur des Ponts et Chaussées, Directeur d'Administration, maître ouvrier de toutes les professions diverses, enfin apprenti de tous les états. Tout roule sur moi et rien ne peut se faire sans moi¹⁵.

Le 9 juin 1829, il soumet au vice-roi les plans de l'arsenal, dont les différents éléments, cales de construction, bassins de radoub, ateliers, hangars, chantiers,

11. Affaf Lûtfî al-Syyid Marsot, *Egypt in the reign of Muhammad Ali*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.
12. S'il a encouragé et soutenu la mise sur pied d'un système sanitaire destiné à protéger l'Égypte des ravages de la peste, c'est avant tout pour mettre ses forces armées à l'abri des épidémies. Lors de la violente peste de 1835, il a envoyé son armée camper dans le désert, la flotte en Crète, et a isolé les ouvriers de l'arsenal à l'intérieur de celui-ci. Daniel Panzac, *La peste dans l'Empire ottoman 1700-1850*, Louvain, Peeters, 1985.
13. Mentionnons également l'architecte Coste, l'ingénieur Linand de Bellefonds, l'agronome Jumel, le docteur Clot-Bey, et des militaires tels le colonel Sève ou l'officier de marine Besson.
14. La première arrive à Alexandrie en avril 1827 et sera détruite à Navarin ; la seconde ne parviendra en Égypte que l'année suivante.
15. Lettre du 3 mars 1831, Correspondance de Cérisy : Maurice Hure, *Louis Charles Lefébure de Cérisy : un abbeillois rénovateur de la flotte égyptienne au début du XIX^e siècle*, Abbeville, Impr. F. Paillart, 1982. Extr. du *Bulletin de la Société d'Emulation d'Abbeville*, t. XXV, fasc. 2, 1982.

bureaux et logements des cadres seront implantés de façon rationnelle. Acceptés sur l'heure, les travaux commencent immédiatement, Mehmed Ali mettant des milliers d'hommes à la disposition de Cérisy, à charge pour lui de leur expliquer ce qu'il veut et de les former à ces tâches. Situé dans le Port-Vieux, sur le tombolo qui relie la terre à l'ancienne île du Phare, à 1 500 mètres du palais de Mehmed Ali, l'arsenal est délimité du côté de la ville par une enceinte et, du côté du port, par une digue délimitant une darse de 700 mètres de long, de 400 mètres de large et de dix mètres de profondeur. À part un ancien môle qui va constituer une partie de la digue, tout était à faire, notamment creuser la darse, là où il n'y avait guère que deux à trois mètres de fond et, avec les déblais, constituer le terre-plein pour y édifier les différents bâtiments prévus. Un an plus tard, dans une lettre du 25 juin 1830, Cérisy présente l'état d'avancement des travaux :

La création de mon arsenal avance rapidement. Une superbe corderie est presque achevée. Les ateliers de forge, de clouterie, de serrurerie sont en pleine activité. La forge coule depuis quelques jours. L'atelier des instruments nautiques, de tours en bois et en métaux s'organise. Je suis installé dans mes bureaux. Quatre bâtiments que j'ai lancés ici, savoir : une frégate, une corvette, un brick et une goélette, sont à la voile. J'ai mis en chantier trois vaisseaux de cent canons, un vaisseau de 74, une frégate, une corvette et un transport [...]. Six machines à creuser sont occupées à donner plus de profondeur à notre darse. Les quais se construisent de tous côtés et encore un an, mon arsenal sera entièrement fermé. J'ai, terme moyen, deux mille ouvriers de marine et souvent trois mille soldats pour les mouvements de terre et de bois. C'est ici la tour de Babel. Français, Anglais, Italiens, Maltais, Arabes, Turcs, Grecs, Arméniens, Coptes, Arabes du désert, tous travaillent ensemble et s'entendent comme ils peuvent. Au milieu de toutes ces langues, il m'est impossible d'en apprendre une seule¹⁶.

Cérisy restera six ans à Alexandrie et son œuvre sera poursuivie de 1835 à 1841 par un autre ingénieur français, Pierre Mongel, lui aussi issu de l'École polytechnique. Mongel va notamment faire édifier deux bassins de radoub, achever les navires en chantier et finir de construire ceux qui avaient été prévus. Le projet défini en 1829 fut totalement réalisé en une dizaine d'années, ce qui, compte tenu de son ampleur et de sa complexité, dans un pays sans tradition maritime véritable ni main-d'œuvre compétente, constitue un véritable exploit pour son responsable mais aussi pour les milliers d'hommes mobilisés à cet effet¹⁷. Les lancements de navires, surtout les premiers, se déroulèrent au milieu des réjouissances, des fanfares, des mousquetades des soldats et des canonnades des autres navires.

La nouvelle flotte égyptienne

Dirigée avec une énergie qui ne se dément pas un instant, la flotte du vice-roi se développe de façon spectaculaire (tableau 1).

16. *Ibid.*

17. On peut mesurer l'ampleur de travaux réalisés par le plan publié par Antoine-Barthélémy Clot-Bey, *Aperçu général sur l'Égypte*, Paris, Fortin Masson, 1840, 2 vol.

Tableau 1. La flotte égyptienne

Type	1829	1831	1834	1839
Vaisseaux	0	2 de 100 canons	4 de 100 canons 1 de 96 canons 1 de 74 canons	9 de 100 canons 1 de 96 canons 1 de 74 canons 1 en construction
Frégates	3	3 de 60 canons 2 de 58 canons 1 de 56 canons 1 de 54 canons 5 de 20 à 24 canons	3 de 60 canons 2 de 58 canons 1 de 56 canons 1 de 54 canons	5
Corvettes	4	6	6	5

On remarquera que la construction des vaisseaux se poursuit durant toute cette période, et va nettement supplanter celle des bâtiments de second rang, frégates et corvettes, dont le nombre se stabilisera très vite. À la première marine qui, à la veille de Navarin, comptait quatre frégates et neuf corvettes succède une nouvelle marine dominée par les vaisseaux destinés à combattre leurs homologues ottomans et à flatter l'orgueil du vice-roi. Il s'agit de navires rapidement construits, un an en moyenne, présentant une standardisation poussée: à l'exemple de la marine française, tous les canons et les caronades qui équipent les vaisseaux et les grandes frégates, celles de 60 canons, sont du seul calibre 30, ce qui simplifie considérablement le stockage et l'approvisionnement de l'artillerie de bord¹⁸. Il en va de même, avec des calibres plus réduits, pour les autres bâtiments. Les navires présentent des murailles droites et non rentrantes comme les bâtiments des autres flottes ce qui facilite leur construction et accroît leur capacité intérieure¹⁹. Cette rapidité de construction, largement due à l'impatience du vice-roi, n'a pu être acquise qu'en utilisant massivement des bois verts qui se déforment rapidement et l'on a pu dire, certes en exagérant, que les navires de Mehmed Ali ne se maintenaient à flot que grâce à leurs pompes fonctionnant presque en permanence²⁰.

Construire un arsenal et des navires est possible, recruter des hommes et surtout les former est beaucoup plus difficile. Comme pour l'armée, Mehmed Ali institue en 1832 un service militaire de dix ans destiné à fournir le personnel de l'arsenal et les équipages des navires²¹. Choisis par les autorités locales au reçu des circulaires officielles, les conscrits, originaires de la campagne et souvent mariés, arrivent à Alexandrie, généralement suivis par leurs familles qui s'entassent dans des taudis aux limites de la ville. Sur le modèle ottoman, ils sont répartis en es-

18. Les caronades, de Caron, ville d'Écosse où ce type de canon a été mis au point, sont des pièces d'artillerie courtes, plus légères et plus maniables que les canons longs. Elles ont une cadence de tir plus rapide et une portée moindre et sont donc préférées dans un combat rapproché.

19. Les murailles rentrantes rendaient les tentatives d'abordage plus difficiles à cause du vide existant entre deux navires abordés.

20. Un défaut majeur que l'on retrouve dans la marine ottomane comme dans la marine russe.

21. Khaled Fahmy, *All the Pasha's Men, his Army and the making of Egypt*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

couades de dix et en compagnies de cent hommes et entraînés, de façon brutale, mécanique et répétitive, à effectuer les tâches auxquelles ils ont été affectés, à bord des navires ou à l'arsenal. La disparition de la marine algérienne en 1830 fournit à Mehmed Ali douze à quinze cents marins aguerris qui vont servir de cadres à la marine égyptienne. S'y ajoutent de nombreux Européens, aux compétences inégales, venus de tous les pays méditerranéens, dont une soixantaine de Grecs, alors que, contrairement à la période précédant Navarin, les Français sont très peu nombreux²².

Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, Mehmed Ali a la volonté de former des cadres égyptiens ; il n'hésite pas alors à les diriger vers des pays étrangers où ils pourront acquérir et parfaire leur formation. C'est ainsi que 115 étudiants égyptiens furent envoyés en France entre 1820 et 1840 dont six arrivèrent à Toulon en 1828 pour s'initier à la construction navale. De même, après avoir passé deux années à apprendre le français et les mathématiques à Paris, Mahmud, Mehmed-Chenan et Hassan intègrent l'École navale de Brest en 1826 avant de regagner l'Égypte en 1831. À bord d'un navire français, Hassan effectue une longue croisière dans l'Atlantique et le Pacifique, franchissant le cap Horn à deux reprises. Tous obtiennent des commandements à leur retour, Hassan est promu contre-amiral en 1834. Quant à Osman Nureddin, le premier Égyptien à être venu en France dès 1820, il est nommé commandant de la flotte égyptienne au début des années 1830²³.

En 1839, la véritable course aux armements navals à laquelle se sont livrés pendant dix ans l'Égypte et l'Empire ottoman débouche sur une quasi-égalité entre les deux marines. Il est vrai que les efforts de Mehmed Ali pour se doter d'une marine de guerre ont été considérables : en 1830, l'État lui a consacré dix millions de *kurush* constants contre sept millions environ à la même époque dans l'Empire ottoman²⁴. Cela représente 14 % des dépenses de l'Égypte alors que dans l'Empire ottoman, la marine n'a jamais représenté plus de 6 à 7 % du budget. En 1839, la marine égyptienne emploie vingt mille hommes : seize mille marins et quatre mille ouvriers, contre cent cinquante mille hommes dans l'armée de terre²⁵. Mehmed Ali dispose donc, et ceci très rapidement, d'un redoutable instrument de guerre.

La crise ouverte

Convaincu de la supériorité de son armée reconstituée et de l'appui de la population syrienne excédée par les exactions égyptiennes, Mahmoud II ordonne à sa

22. Des quinze officiers présents à la veille de Navarin, seuls Le Tellier, qui se noie accidentellement en 1830, et Besson, mort en 1837, sont présents dans la nouvelle marine de Mehmed Ali.

23. John C. Daly, *Russian Seapower and the « Eastern Question » 1827-1841*, Londres, MacMillan, 1973, p. 67-68.

24. *Ibid.*, p. 58.

25. Rapportés au total de la population de l'Égypte, environ 4,5 millions d'habitants, ces 170 000 militaires équivalent au 1,5 million de mobilisés français d'août 1914, soulignant ainsi le poids que la conscription fait peser sur le pays.

flotte de quitter Istanbul pour attaquer la flotte égyptienne et, le 22 avril 1839, il lance ses troupes à l'assaut de la Syrie. L'armée franchit l'Euphrate le 22 mai et se fait battre par Ibrahim à Nisib le 24 juin. Mahmoud II meurt le 29 sans avoir appris ce nouveau désastre. Il est remplacé par Abdülmedjid qui, soucieux de parvenir à un accord avec Mehmed Ali, ordonne le rappel de la flotte à Istanbul. C'est alors que survient un coup de théâtre qui va bouleverser la situation et dont le pivot est un vieux routier de la politique ottomane : Hüsrev Pacha²⁶.

Né probablement en 1756, Hüsrev Pacha est nommé gouverneur de l'Égypte en 1801 après l'évacuation des troupes françaises de Bonaparte, mais n'arrive pas à mater les Mameluks ni à contrer les intrigues de Mehmed Ali, porte-parole des mercenaires albanais, qui parvient à le faire révoquer avant de le remplacer en 1805. Il en résulte une haine mortelle entre les deux hommes, haine qui va empoisonner la vie politique ottomane pendant quarante ans. Sans vouloir entrer dans le détail des intrigues, complots et coups fourrés que se sont dressés mutuellement les deux hommes, rappelons ceux qui ont une incidence directe sur notre sujet²⁷. Hüsrev Pacha, *kapudan pacha* depuis 1822, est à ce titre placé à la tête de la flotte égyptienne et du convoi qui, en 1825, transporte en Morée l'armée égyptienne commandée par Ibrahim. Ce dernier, excédé par la mauvaise volonté manifestée par Hüsrev, obtient son rappel puis sa révocation en 1826 ! En 1827, Hüsrev nommé *serasker*, général en chef de la nouvelle armée ottomane, jouit d'une grande influence auprès du sultan, ce qui lui permet de placer ses protégés et d'éliminer autant qu'il le peut ceux qu'il soupçonne de sympathie envers Mehmed Ali. Ce dernier, convaincu que Hüsrev Pacha le dessert va, en 1833, jusqu'à promettre au sultan qu'il remplira toutes ses obligations à condition qu'il se débarrasse de lui, mais ce n'est qu'en 1837 que Hüsrev Pacha perd son *seraskerat*. Nouveau rebondissement le 2 juillet 1839 : durant les funérailles de Mahmud II, Hüsrev Pacha parvient à se faire nommer grand vizir par le nouveau sultan et se voit confier le soin de trouver un accord de compromis avec Mehmed Ali, tâche dans laquelle il pense trouver une occasion unique de l'éliminer définitivement²⁸.

Bien que victorieux à Nisib, Ibrahim ne pousse pas son avantage, attendant des instructions après avoir appris le décès de Mahmud II. C'est à nouveau sur mer que se focalise la crise. À l'annonce du départ de la flotte ottomane le 8 juin suivi de celle de la flotte égyptienne le 15, Français et Anglais renforcent encore leurs escadres au Levant afin de s'interposer entre les adversaires et les forcer à négocier. Début juillet, une flotte comprenant dix vaisseaux anglais, dix vaisseaux et quatre frégates français quitte Smyrne pour sillonner la zone comprise entre Rhodes et la Crète. Le 4 juillet, le *kapudan pacha*, Ahmed Fevzi, déjà parti avec la flotte le 8 juin pour aller combattre les Égyptiens, est rejoint près de Rhodes par un navire

26. Muhammed Kutluoglu, *The Egyptian Question (1831-1841)*, Istanbul, Eren, 1998, p. 26-29.

27. Cette période de réformes, les Tanzimat, a suscité une importante bibliographie, majoritairement en turc. La meilleure synthèse en français demeure le chapitre de Paul Dumont, « La période des Tanzimat », dans Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, 1989, p. 459-522.

28. Hüsrev Pacha est démis de sa fonction en mai 1840 et exilé à Rhodes. Il mourra, presque centenaire, en 1855.

estafette qui lui apprend le décès de Mahmud II, la nomination de Hüsrev à son nouveau poste et son propre rappel à Istanbul. N'étant pas de ses amis et sachant qu'il sera révoqué, Ahmed Fevzi décide un coup de force qu'il méditait peut-être déjà avant de partir : il convoque les officiers de son état-major dont il est sûr et les convainc que le nouveau grand vizir a décidé de se jeter dans les bras des Russes et de leur céder la flotte ottomane. Afin d'éviter un tel outrage, il propose de rejoindre plutôt Mehmed Ali ce qu'acceptent les officiers. La flotte continue donc son voyage vers le Sud. Le 12 juillet, elle rencontre le vapeur égyptien *Le Nil* avec, à son bord, un émissaire de Mehmed Ali qui, de concert avec Ahmed Fevzi, met au point les détails de sa reddition. Le 14, treize vaisseaux, douze frégates et six corvettes ottomans transportant onze mille soldats, voient venir vers eux onze vaisseaux, deux frégates et une corvette égyptienne. Ne décelant aucune marque d'hostilité de la part des bâtiments égyptiens, les navires ottomans, dont la plupart des commandants, n'étant pas dans la confiance, avaient d'abord ordonné le branle-bas de combat, n'ouvrent pas le feu. Quelques jours plus tard, les deux flottes, à la réserve de quelques bâtiments ottomans qui regagnent Istanbul, entrent dans le port d'Alexandrie.

Mehmed Ali a, semble-t-il, désormais tous les atouts en main : son armée victorieuse est à la frontière syro-anatolienne et il dispose d'une flotte considérable à Alexandrie, alors que le sultan n'a qu'une armée vaincue et quelques navires demeurés ou revenus à Istanbul²⁹. Cette flotte ottomane, il va chercher à l'intégrer à la sienne en imposant l'uniforme égyptien aux matelots, et en introduisant la mixité des équipages et des officiers, mais il se heurte à beaucoup de mauvaise volonté et à la multiplication des désertions parmi les marins ottomans. En réalité, la flotte ottomane est avant tout pour lui un moyen de pression sur le sultan. Devant la situation catastrophique de ce dernier, les puissances européennes cherchent à obtenir le retour de la flotte à Istanbul, mais les dissensions entre la France et l'Angleterre et leur crainte commune de la Russie affaiblissent leur position. L'hiver se passe dans l'attente. Ibrahim ne pénètre pas en Anatolie, la flotte ottomane est toujours à Alexandrie, le sultan guette les décisions des Européens qui tentent de surmonter leurs différends. Toutefois, un accord se dessine entre eux : l'Égypte demeurerait à titre héréditaire dans la famille de Mehmed Ali à condition que celui-ci rende au sultan la Syrie ainsi que sa flotte.

Le refus de Mehmed Ali et sa menace d'attaquer Istanbul provoquent l'entrée en scène de l'Europe : la Russie et l'Angleterre se rangeant aux côtés du sultan, la France soutenant seule l'Égypte. L'appui de la marine anglaise se révèle décisif en aidant les troupes ottomanes à chasser les Égyptiens hors de la Syrie par son intervention contre Acre et en venant menacer Alexandrie. Abandonné par la France qui rappelle sa flotte, Mehmed Ali se soumet, libère la flotte ottomane qui regagne Istanbul et reconnaît sans équivoque la sujétion de l'Égypte à l'État ottoman.

29. Cinq vaisseaux, quatre frégates, trois corvettes ainsi que deux vaisseaux et une frégate en construction.

Fig. 1. Istanbul. Plan de l'arsenal vers 1840



Détail de la planche XXXVII, Plan de Constantinople, de J. J. Hellert, *Nouvel Atlas physique, politique et historique de l'Empire ottoman en 40 planches*, Paris, Bellizard, Dufour & Cie, 1843.