



HAL
open science

L'occidentalisation d'Istanbul et des grandes villes de l'Empire ottoman aux XIXe et XXe siècles : Izmir, Beyrouth, Damas

Alain Borie, Pierre Pinon, Stéphane Yérasimos, Cana Bilsel, Franck Fries, Marlène Ghorayeb

► **To cite this version:**

Alain Borie, Pierre Pinon, Stéphane Yérasimos, Cana Bilsel, Franck Fries, et al.. L'occidentalisation d'Istanbul et des grandes villes de l'Empire ottoman aux XIXe et XXe siècles : Izmir, Beyrouth, Damas. [Rapport de recherche] 0959/97, Ecole d'Architecture de Paris-La Défense; Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1994, pp. 91. hal-03102014

HAL Id: hal-03102014

<https://hal.science/hal-03102014>

Submitted on 7 Jan 2021

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.

959

ECOLE D'ARCHITECTURE DE PARIS LA DÉFENSE

L' OCCIDENTALISATION D' ISTANBUL
ET DES GRANDES VILLES DE L'EMPIRE
OTTOMAN AUX XIX^e ET XX^e SIECLES

IZMIR, LEYROUTH, DAMAS

Bureau de la Recherche Architecturale

Alain Borie Pierre Pinon Stéphane Yerasimos
Cana Bilsel Franck Fries Marlène Ghoraieb

ECOLE D'ARCHITECTURE DE PARIS LA DÉFENSE

L' OCCIDENTALISATION D' ISTANBUL
ET DES GRANDES VILLES DE L'EMPIRE
OTTOMAN AUX XIX^e ET XX^e SIECLES

IZMIR , BEYROUTH , DAMAS

Bureau de la Recherche Architecturale

Alain Borie
Cana Bilsel

Pierre Pinon
Franck Fries

Stéphane Yerasimos
Marlène Ghoraieb

SOMMAIRE

INTRODUCTION

P. 1

1- IZMIR

P. 5

- Le plan de Thomas Graves (1836-1837) p. 7
- Le plan de Storari (1854-1856) p. 11
- Le plan de Lamec Saad (1876) p. 17
- Le plan de 1925 p. 21
- Les quartiers d'extension d'Izmir : un nouveau mode d'urbanisation p. 23
- Un dessein urbain : les projets de Midhat pasa p. 26
- Projets de boulevards p. 30
- Conclusion p. 32

2- BEYROUTH

P. 34

- Transformation du mode de production de l'espace urbain de la ville de Beyrouth
Le legs ottoman p. 34
- Réveil d'une ville vouée à la modernité p. 36
- La réglementation urbaine ottomane au service du mandat français p. 37
- Les nouveaux acteurs de l'urbain p. 41
- Un urbanisme de plan p. 45
- Continuité et ruptures : héritage et modernité p. 57

3- DAMAS (et ALEP)

P. 59

- L'impact de la réglementation urbaine des Tanzimat en Syrie. Le cas d'Alep et de Damas (1870-1926) p. 59
- Le renouveau urbain ottoman en Syrie (Alep et Damas) p. 62
- La Gestion française de la réglementation ottomane. Le cas de Damas (1920-1926) p. 76

Avertissement

Le présent travail constitue le rapport de recherche commandé par le Bureau de la Recherche Architecturale sur « l'Occidentalisation d'Istanbul et des grandes villes de l'Empire Ottoman aux XIX^e et XX^e siècles » dans le cadre du programme pluriannuel 1994-1997.

Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

INTRODUCTION

ISTANBUL ET LE MONDE OTTOMAN

Notre précédente recherche sur l'occidentalisation de l'espace urbain ottoman a insisté d'une part sur les prémisses de cette occidentalisation au cours du XIX^e siècle, et d'autre part sur ses modalités principales, en l'abordant par le lieu où elle s'est surtout manifestée, Istanbul, la capitale de l'Empire.

A l'issue de ce travail, est apparu l'intérêt de l'élargissement de cette recherche à d'autres villes ottomanes

Ce besoin d'élargissement ne découle nullement de la volonté de multiplier les exemples, de chercher des variantes, ou même uniquement de tester les hypothèses déjà élaborées. Elle procède d'un questionnement fondamental, touchant l'antériorité du modèle stanbouliote, considéré jusqu'ici presque comme un postulat, le mode d'exportation d'un modèle, ou plutôt la nécessité de savoir si la capitale est le passage obligé de la diffusion du processus d'occidentalisation vers les provinces, et enfin la pertinence du modèle ottoman dans l'évolution des provinces, notamment après leur détachement du corps de l'Empire.

L'antériorité du modèle stanbouliote dans le processus d'occidentalisation semblait *a priori* évidente, d'autant plus que c'est l'image de leur capitale qui semble préoccuper dès le XVIII^e siècle les ottomans et que les premiers textes réglementaires ne sont applicables qu'à Istanbul. Toutefois plusieurs éléments rencontrés le long de la recherche n'ont pas manqué de nous intriguer. Par exemple Luigi Storari, l'ingénieur qui a réalisé le premier lotissement régulier après incendie à Istanbul en 1856, signa également le premier plan cartographique connu de Smyrne (Izmir) en 1854. Or sur celui-ci figure un lotissement régulier, à l'emplacement d'un quartier incendié en 1849. Indépendamment du fait de savoir si Storari - qui a également rédigé un petit guide de cette ville - pourrait en être aussi l'auteur, il s'agit là d'un élément évident d'antériorité. De même, nos collègues grecs travaillant sur les mêmes problèmes dans la Grèce pendant la période ottomane, nous ont appris que les habitants de la ville de Volos ont soumis dès les années 1832 des projets de lotissements réguliers à l'approbation des autorités impériales.

Si l'antériorité d'une expérience provinciale est ainsi constatée il reste à en connaître les raisons, à en déterminer l'extension et la pertinence, à en repérer les modalités, à en suivre l'évolution. Serait-elle le fait des citoyens chrétiens de l'Empire, supposés plus ouverts au modèle occidental? puisque, en plus des habitants grecs de Volos, le quartier loti à Smyrne après l'incendie de 1849 est un quartier arménien. Ce qui poserait d'ailleurs, d'une façon générale, la question du rôle des communautés non-musulmanes en tant que vecteur de cette occidentalisation, y compris dans la capitale, où les lotissements après incendie sont souvent effectués, nous l'avons vu, dans des quartiers chrétiens ou juifs. Mais nous connaissons également par les travaux de Jean-Claude Davin des lotissements antérieures aux réformes à Alep. Bref, nous arrivons à la conclusion que la question de l'antériorité, inévitablement liée à

celle du rôle d'Istanbul en tant que courroie de transmission nécessaire mérite d'être posée et d'être examinée.

Indépendamment de celle-ci nous savons que les premiers règlements d'urbanisme, applicables au début à Istanbul ont été par la suite étendus aux provinces, de même que ceux instaurant les municipalités. Celles-ci ont été progressivement créées dans les grandes villes de l'Empire et se sont chargées de la gestion urbaine. Mais quel a été leur rôle véritable, quand on connaît leur manque chronique de ressources et quand on sait que l'histoire locale garde le plus souvent l'image des gouverneurs (vali's) bâtisseurs et aménageurs? Donc, sont-ce les agents de l'Etat, détenteurs de l'autorité et maniant les deniers publics, ou les notables locaux contrôlant les conseils municipaux, qui sont les moteurs de l'occidentalisation de l'espace urbain en province? La question se pose tout autant pour l'architecture. Les réformes entraînent leur programme architectural : préfectures, casernes, palais de justice et bientôt gares, hôtels, bâtiments portuaires. C'est alors l'administration centrale qui innove expédiant en province programmes, projets mais aussi architectes étrangers transitant par la capitale. Ou bien ce sont les notables locaux, chrétiens juifs et musulmans, aspirant à jouer le rôle d'une nouvelle bourgeoisie, dans une course intercommunautaire cachant mal des aspirations nationalistes, qui s'ingénient à rivaliser en bâtiments communautaires, hôpitaux, écoles, clubs ou villas et immeubles privés? A moins que ce ne soit les grandes puissances, par consuls, concessions et architectes interposés, qui tiennent à marquer l'espace afin d'avancer leurs revendications.

Et quand l'Empire éclate, comment l'occidentalisation ottomane s'intègre-t-elle dans une autre modernité, celle des Etats balkaniques, revendiquant une appartenance innée à l'Occident? Comment les puissances occidentales mandataires du monde arabe entendent-elles affirmer leur mission civilisatrice? N'y a-t-il pas contradiction entre la volonté affirmée des nouveaux maîtres de faire table rase et le fait qu'ils utilisent pendant longtemps encore l'arsenal réglementaire ottoman? Comment la puissance mandataire française gère-t-elle Beyrouth ou Damas entre son arrivée en 1919 et les premiers plans d'urbanisme des années 1930?

Les exemples cités permettent déjà d'entrevoir les extensions proposées. Le parti choisi est de ne pas les multiplier outre mesure, afin de pouvoir les approfondir et maîtriser l'ensemble. Il s'agit donc d'aborder les problématiques susmentionnées dans les cas d'Izmir (Smyrne) en Anatolie, de Beyrouth et de Damas au Proche Orient. Les deux premières représentent, avec Salonique, les trois plus importants ports ottomans de la Méditerranée orientale à l'époque, ouverts à l'influence occidentale, tandis que Damas évolue d'un centre administratif ottoman vers le statut de capitale de la Syrie.

A **Smyrne**, la course communautaire se déroule entre Grecs et Levantins et l'enjeu est le front de mer, lieu privilégié de commerce mais aussi d'ostentation. Il faudra alors voir dans quelle mesure l'opération d'extension des quais par comblement de la mer, entreprise par une société française à la fin du siècle constituée, en plus d'une opération immobilière, une tentative de contrôle symbolique et politique de l'espace urbain. Il faudra voir aussi, par dessus tout, les effets du grand incendie, aux origines toujours controversés, de 1922, dans la reprise en main de la ville par le nouveau pouvoir national turc, à travers ce qui va être le premier plan d'urbanisme fait pour une ville turque et qui sera réalisé conjointement par R. Danger et H. Prost.

A **Beyrouth**, où la France intervient directement pour construire le port et la route Beyrouth-Damas, la question de l'origine de l'occidentalisation se pose avec encore plus d'acuité. L'autonomie libanaise à partir de 1860 entraîne une concurrence entre les influences stanbouliote et française, dont il s'agit de déterminer les parts respectives. A l'inverse, lors du mandat français, quel est le degré de permanence de la législation urbaine ottomane et la part de nouvelles procédures reflétant le modèle d'urbanisme français d'entre les deux guerres? Pourquoi, en plus de vingt années de mandat aucun plan d'urbanisme ne verra vraiment le jour à Beyrouth, pourtant vitrine de la France en Orient, malgré la tentative avortée du plan Danger et celle trop tardive du plan Ecochard?

Les mêmes questions se posent pour **Damas** d'une façon encore plus complexe. Déjà, à propos de l'antériorité, quels ont été les apports de l'occupation égyptienne de 1832 à 1839? Ensuite il s'agit de mesurer l'importance des efforts de l'administration ottomane pour faire de Damas le centre administratif de la Syrie, en concurrence avec la pénétration française, concurrence dans laquelle interviennent les communautés religieuses. Quel est leur rôle respectif dans la promotion de l'occidentalisation et comment celle-ci se reflète dans l'architecture publique ou domestique communautaire? En même temps l'administration lance des projets de lotissements périphériques pour le logement de réfugiés du Caucase et de la Crète. Les efforts ottomans se sont poursuivis jusque pendant la première guerre et il faut essayer de découvrir les projets réalisés en 1915-1916 par le suisse Max Zürcher au service de Djemal Pacha, gouverneur ottoman de la Syrie. Lors du mandat français enfin, comment expliquer l'apparent paradoxe d'une activité urbanistique plus présente à Damas qu'à Beyrouth? Serait-il le laisser faire du libéralisme beyrouthin qui freine l'intervention sur l'espace urbain, rendue possible ou même nécessaire à Damas à travers le contrôle d'un espace urbain potentiellement hostile à la puissance mandataire? Et dans ces tentatives de contrôle, qui interviennent dès la suppression de la révolte de 1925 qui laisse de traces sur le tissu urbain, quel est la part revenant à l'application de l'ancienne réglementation ottomane et celle découlant de l'introduction de nouvelles règles d'aménagement?

S. Yerasimos

PRESENTATION DU RAPPORT

Le présent rapport est constitué par trois articles portant sur :

Izmir (Smyrne) rédigé par Cana Bilsel
Beyrouth rédigé par Marlène Ghoraieb
Damas et Alep rédigé par Franck Fries

Concernant **Izmir**, sont présentés ici les projets d'aménagement urbain à partir des années 1830, jusqu'au premier quart du XX^e siècle. Sur la base d'une série de documents cartographiques, on remarque l'apparition de différents lotissements soit au centre ville, soit plus au Nord, dans le quartier de la gare nouvellement construite. Pour parvenir à une connaissance plus précise sur les nouveaux découpages parcellaires, ces informations sont complétées par l'analyse des plans d'assurance établis ultérieurement en 1905 (qui donnent une image plus précise du centre de la ville) et également par les documents concernant la construction du nouveau port, réalisé par une entreprise française dans les années 1870. La modernisation d'Izmir s'achèvera par le plan d'extension réalisé par René Danger et Henri Prost en 1924. Toutes ces analyses doivent être recoupées par le dépouillement systématique des journaux de l'époque disponibles à la Bibliothèque Nationale.

Concernant **Beyrouth** sont présentés ici les projets urbains et la réglementation urbaine à la fin de l'empire ottoman et pendant le mandat français entre les années 1920 et 1940. Ceci a nécessité un important travail de dépouillement des archives du Ministère des Affaires extérieures à Nantes. L'étude porte notamment sur les plans d'extension et d'embellissement de la ville réalisés par les frères Danger (1933) ainsi que sur le schéma directeur pour l'extension de la ville projeté par Michel Ecochard en 1943. La nouvelle réglementation urbaine introduite par les français reprend directement la réglementation ottomane, elle-même déjà modernisée et influencée par l'occident depuis la période des *Tanzimat*. Elle s'inspire en outre de la

réglementation existant déjà dans certaines colonies françaises (au Maghreb en particulier), ainsi que de celle de la métropole. Il s'agit donc d'une sorte de métissage réglementaire.

Concernant **Damas** sont présentés ici les projets urbains et la réglementation urbaine sur une période allant de 1850 au premier quart du XX^e siècle. Les documents utilisés sont des textes arabes (chroniques) à la fin de l'empire ottoman, les archives françaises pendant le mandat, les plans du XIX^e siècle et le cadastre élaboré par les français durant le mandat. La cartographie disponible fait apparaître les nouveaux quartiers qui se sont développés suivant les principes de la réglementation urbaine issue des *Tanzimat* : construction de rues à l'alignement, percement du souk Hamidie par exemple. Ces opérations sont dues à l'initiative des gouverneurs ou des notables et ont été exécutées par des maîtres d'oeuvre certainement d'origine chrétienne diverses (arméniens, ...). Certaines semblent particulièrement significatives :

- l'installation du faubourg le long de la route de Salhie, rejoignant la ville intra-muros aux faubourgs installés sur la montagne du Qassioun.
- l'opération de la place Merdje autour de laquelle s'installe la municipalité, la poste, le Sérail, et au centre de laquelle s'élève une colonne commémorative due à l'architecte d'Aronco.
- le lotissement du quartier d'Hariqa, établi après incendie en 1925.

A titre de comparaison, une investigation similaire est présentée sur l'autre grande ville syrienne, **Alep**.

Alain Borie

L'URBANISME À IZMIR AU XIX^e ET AU DÉBUT DU XX^e SIÈCLES OU L'OCCIDENTALISATION DE L'ESPACE URBAIN

Cânâ Bilsel

İzmir, ville méditerranéenne située à l'extrémité occidentale de l'Asie Mineure, prit son essor en tant que port du commerce international au XVII^e siècle et attira les routes de commerce de longue-distance, notamment celle du commerce de soie, pendant deux siècles. Plaque tournante du Levant, elle rassembla une population cosmopolite; ville commerçante, elle développa ses rapports avec l'extérieur, avec les diverses métropoles européennes en particulier : elle fut la porte ouverte de l'Empire ottoman sur l'Occident.

Au XIX^e siècle, İzmir est la seconde grande ville de l'Empire après la capitale, centre actif du commerce international, elle garde sa vocation du plus important port d'exportation du pays malgré les difficultés engendrées par les changements conjoncturels qu'elle a dû surmonter pendant la première moitié du siècle. Les nouveaux rapports économiques contribuent davantage à l'épanouissement de la ville : elle devient la capitale économique de l'Anatolie occidentale, région riche en produits agricoles. Sa domination sur la région et son importance en tant que port international s'affirment davantage avec la construction des chemins de fer et celle du port dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Ces nouveaux éléments transformeront complètement tant la structure économique que la structure spatiale de la ville.

La population d'İzmir commence à augmenter parallèlement à son développement économique dans la seconde moitié du siècle, mais l'accélération extraordinaire de la croissance démographique s'effectue à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècles. 132.000 habitants en 1854 (selon Storari) et 155.000 en 1872 (selon De Scherzer), la population de la ville atteint les 200.000 en 1890 (selon Cuinet) et 230.000 en 1902 (selon Duckerts). Ce phénomène démographique se traduit dans l'espace par une urbanisation extensive que la ville n'a jamais connue auparavant.

Le XIX^e siècle pendant lequel de très importants changements se produisent dans les structures socio-économiques, est également celui des réformes dans l'Empire ottoman. Amorçées par le mouvement de Tanzimat (1839), les réformes destinées à moderniser les institutions de l'Empire selon les modèles occidentaux, se poursuivent tout au long de ce siècle et engendrent tant bien que mal des transformations importantes non seulement dans les institutions, mais dans les structures économique, sociale et culturelle. Ce mouvement idéologique qui anime les réformes s'accompagne d'une nouvelle conception de l'espace urbain, d'une vision occidentalisée de ce que devrait être la ville ottomane. La fascination devant les grandes villes européennes et surtout les reproches incessants des Occidentaux sur le "désordre" et le mauvais fonctionnement des grandes villes ottomanes, mènent les réformateurs ottomans à porter un regard critique sur leurs propres villes. Cette nouvelle vision occidentalisée, accompagnée des préoccupations hygiénistes et utilitaristes, s'imposera au fur et à mesure sur les espaces urbains à travers les réglementations et opérations visant à remodeler et régulariser le tissu urbain. L'attention est surtout portée sur la capitale de l'Empire où une série d'opérations de remodelage du tissu urbain sont réalisées à cause de la destruction par les incendies.

La ville d'Izmir, la deuxième grande ville de l'Empire est l'une des premières villes ottomanes qui subissent les conséquences de cette volonté de changement. Par son ouverture sur l'Occident, sa structure socio-économique particulière, elle joue un rôle de précurseur dans les grandes opérations (la construction du port et des chemins de fer) ainsi que dans l'introduction de nouveaux modes d'urbanisation. L'objectif du présent article est d'esquisser l'évolution de l'espace urbain, les principales étapes de la transformation de la ville d'Izmir au XIX^e et au début du XX^e siècles, à travers l'analyse d'une série de cartes.

Le Plan de Thomas Graves (1836-1837)



Le premier plan précis de la ville d'Izmir date de 1836-1837¹. Dressé par Thomas Graves, officier de la Marine britannique, ce plan nous transmet des informations précieuses sur l'aspect physique, l'étendue et la forme de la ville de la première moitié du XIX^e siècle². Il nous révèle la configuration du tissu urbain, des îlots,

¹Il existe deux autres plans qui datent de la fin du XVIII^e siècle : le plan dessiné par Barbié du Bocage vers 1780 et un autre plan de la même période (publié par Livio A. Missir dans "Ein unveröffentlicher Plan der Stadt von Smyrna vom ende XVIII/anfang XIX. Jahrhundert", *Zeitschrift der Deutschen morgenlandischen Gesellschaft*, 1969, pp.468-472, et cité par S. Yilmaz, dans "J.D. Barbié du Bocage'ın İzmir planı üzerinde bir çalışma" in *1. Türkiye Tarihi Sempozyumu*, pp.765-785). Ces deux plans sont des représentations de très grande valeur pour ce qui a trait de l'information iconographique, mais très peu fiables du point de vue cartographique.

²L'original de ce plan se trouve aux Archives du Musée d'Archéologie d'Izmir

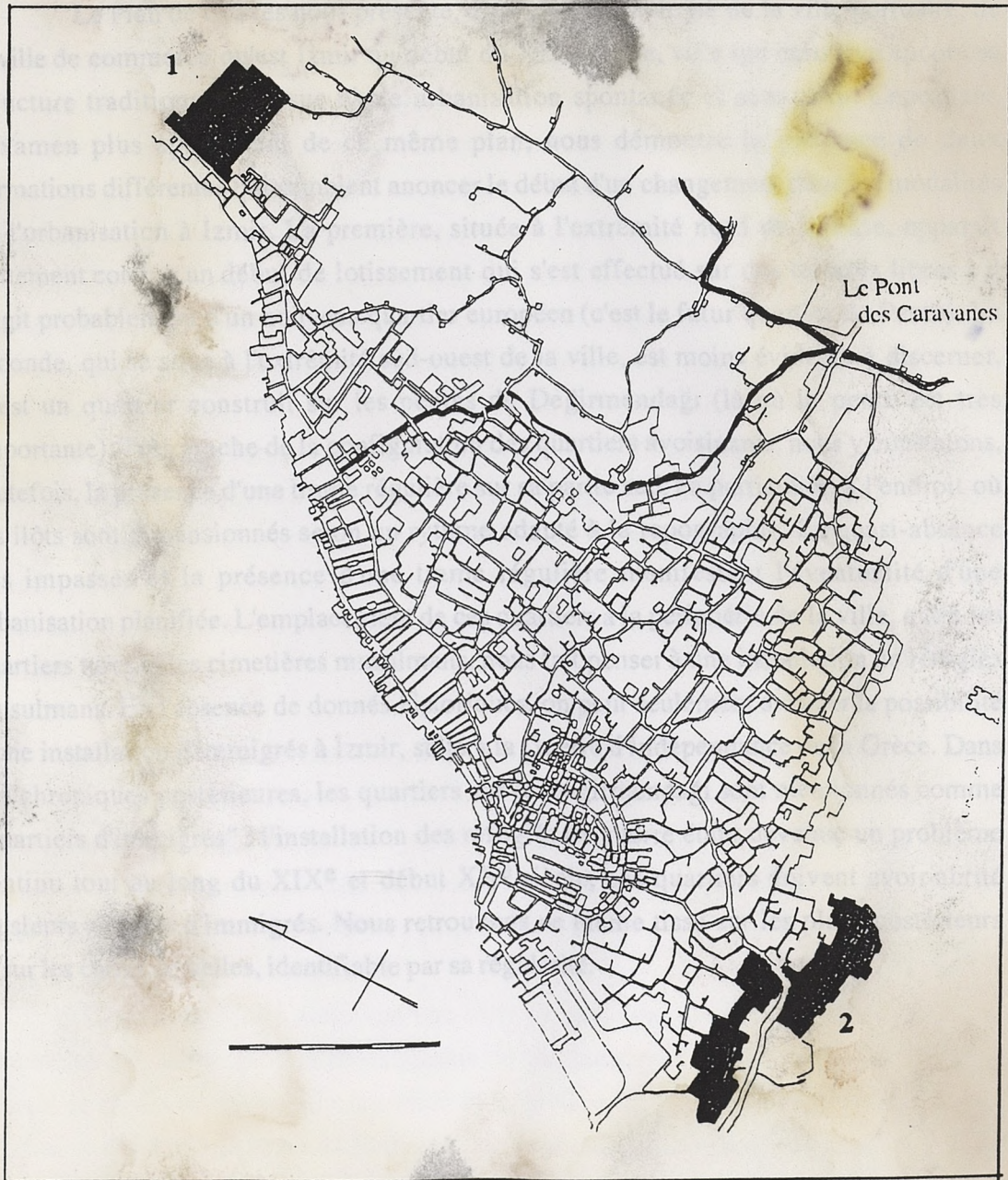
des rues (rues principales et secondaires et impasses ainsi que les cours des "hans") et des espaces ouverts (cimetières, places et espaces résiduels). Il indique également la disposition des édifices significatifs (équipements commerciaux, hôpitaux, édifices religieux et consulats énumérés sur une légende adjointe). Tracé probablement avec une simplification schématique volontaire, ce plan représente, toutefois, de façon assez réaliste la planimétrie de la ville dans la mesure des possibilités techniques de la cartographie de l'époque.

Sur ce plan, la ville est délimitée au Sud et Sud-ouest par deux imposantes collines : la colline de Kadifekale (l'antique Mont Pagos) couronné par la forteresse qui domine le site et le Değirmendağı qui se dresse comme une muraille verte, couverte des cimetières turcs et juifs, avant de descendre brusquement vers la mer. Les deux collines ménagent à peine un passage : c'est, depuis l'antiquité, l'une des principales entrées de la ville qui donne sur la route de Selçuk (Ephèse) - Aydın. L'autre entrée, située au Nord du Kadifekale, est celle des caravanes de longue-distance en provenance de l'Est, empruntant la route qui traverse le Mélès sur le Pont des Caravanes.

Adossée sur les pentes des deux collines, la ville descend vers le Golfe d'Izmir, délimitée par la mer à l'Ouest, elle s'étend sur la plaine au Nord, vers la pointe de Tuzla (Punta). C'est une branche du Mélès, le Boyacı Deresi qui dessine la frontière de la ville à l'Est. Il semblerait que ce petit cours d'eau ait constitué auparavant le seuil de la ville aussi au Nord : il marque encore une rupture identifiable sur ce plan de 1836-1837. Le tissu urbain reprend ensuite sa continuité linéaire longeant ainsi la côte vers le Nord.

Un premier examen global de ce plan révèle la variété dans la configuration du tissu urbain. Les quartiers situés sur les pentes se différencient nettement de ceux de la plaine : morcelé par une multiplicité d'impasses, le tissu des parties hautes présente un aspect plus irrégulier, voire "organique", alors que les îlots de la plaine prennent des formes plus rectangulaires, les rues deviennent plus droites sans que l'on puisse, cependant, parler d'une véritable géométrie orthogonale. En dehors de ces deux formations morphologiques opposées, on constate la présence d'un troisième type de tissu entre les quartiers hauts et la mer, à l'endroit où les deux axes principaux de la ville se rejoignent en formant un nœud. Caractérisé à la fois par la multiplicité des cours intérieures (les cours des "hans") et par le morcellement extrême des îlots, cette partie constitue le centre de commerce de la ville. Par cette opposition morphologique entre le centre et les quartiers d'habitation, la configuration du tissu urbain de la ville d'Izmir obéit à la logique structurelle de la ville ottomane. Mais la présence d'un quatrième type de tissu la distingue du modèle habituel : il s'agit de la partie qui longe la côte depuis le centre vers le Nord, située entre les quartiers de la plaine et la mer. Elle se présente

comme un ensemble d'îlots étroits et allongés de la "rue des Francs" (qui forme maintenant un tissu extrêmement morcelé par une multitude de cournelles et de passages) à l'influence de ces passages et l'étrécissement des îlots se révélait beaucoup mieux que dans la ville). Ce quartier constitue le noyau des quartiers francs (quartiers à l'origine de la ville). L'emplacement et la configuration sont particulièrement intéressants pour les communautés étrangères et la place qu'elles occupent dans l'économie de la ville.



Les deux premiers lotissements - le Plan de Thomas Graves (1836-1837)

comme un ensemble d'ilôts étroits, allongés de la "Rue des Francs" vers la mer, formant un tissu extrêmement morcelé par une multiplicité de ruelles et de passages (la fréquence de ces passages et l'étroitesse des ilôts se révèlent beaucoup mieux sur le Plan de Storari). Ce quartier constitue le noyau des quartiers francs (quartiers européens ou levantins de la ville). L'emplacement et la configuration toute particulière de ce quartier révèle l'activité des communautés européennes et la place qu'elles occupent dans la structure socio-économique de la ville d'İzmir.

Le Plan de Graves nous présente, donc, la morphologie de la ville portuaire, de la ville de commerce qu'est İzmir au début du XIX^e siècle, ville qui conserve encore sa structure traditionnelle, issue d'une urbanisation spontanée et sans plan. Cependant, l'examen plus approfondi de ce même plan, nous démontre la présence de deux formations différentes qui semblent annoncer le début d'un changement dans les modalités de l'urbanisation à İzmir. La première, située à l'extrémité nord de la ville, apparaît nettement comme un début de lotissement qui s'est effectué sur des terrains libres : il s'agit probablement d'un nouveau quartier européen (c'est le futur quartier de Punta). La seconde, qui se situe à l'extrémité sud-ouest de la ville, est moins évidente à discerner. C'est un quartier construit sur les pentes de Değirmendağı (là où la pente est très importante). Très proche de la configuration des quartiers avoisinants, nous y constatons, toutefois, la présence d'une trame régulière sur sa partie sud, en particulier, à l'endroit où les ilôts sont dimensionnés selon un rythme adapté à la topographie. La quasi-absence des impasses et la présence d'une trame régulière manifestent l'éventualité d'une urbanisation planifiée. L'emplacement de ces quartiers à la périphérie de la ville, entre les quartiers turcs et les cimetières musulmans, nous fait penser à une installation de réfugiés musulmans. En l'absence de données historiques, on peut seulement avancer la possibilité d'une installation d'immigrés à İzmir, suite à la Guerre d'Indépendance de la Grèce. Dans des chroniques postérieures, les quartiers sur le Değirmendağı sont mentionnés comme "quartiers d'immigrés" : l'installation des réfugiés de guerre étant devenue un problème continu tout au long du XIX^e et début XX^e siècle, ces quartiers doivent avoir abrité plusieurs groupes d'immigrés. Nous retrouvons ce même tissu sur les plans postérieurs et sur les cartes actuelles, identifiable par sa régularité.

Le Plan de Storari (1854-1856)

Le second plan sur lequel nous développons nos analyses, est celui dressé par l'ingénieur italien Luigi Storari en 1854-1856 et dédié au Sultan "Abdul Megid Kan". Tracé à l'échelle de 1: 5000, il représente le tissu urbain de façon précise et plus détaillée que le plan de Graves.

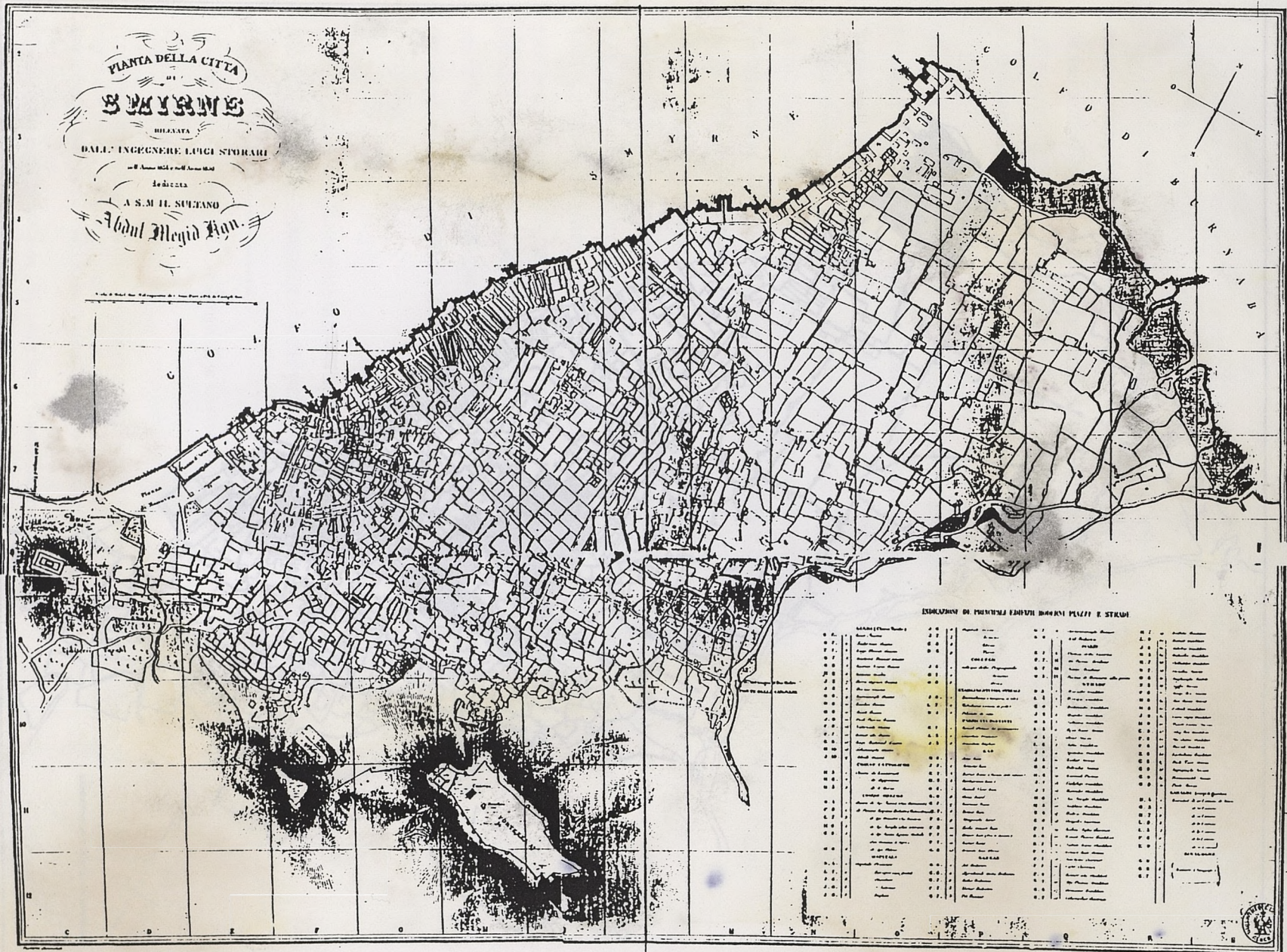
De la comparaison des deux plans, on constate que l'étendue de la ville n'a pas considérablement variée dans les vingt ans compris entre 1836 et 1856, mis à part quelques extensions qui se développent au Nord, au delà du Boyacı Deresi. A l'extrémité Ouest de la ville, nous observons également l'extension du lotissement de Punta (1) : le lotissement existant sur le plan précédent est prolongé sur toute la pointe. Dessiné en pointillé, cette nouvelle extension ne comporte pas encore de constructions et il s'agit probablement d'un projet de lotissement. Par contre, un changement majeur s'est produit à l'intérieur de la ville : une partie importante du tissu urbain sur la plaine a été complètement renouvelé dans ce laps de temps. Il s'agit principalement des quartiers arméniens occupant un emplacement central entre les deux rues principales qui lient la route des caravanes au centre-ville (2). Sur le plan précédent, ces quartiers contenus entre ces deux axes présentaient l'aspect caractéristique du tissu traditionnel avec des rues tortueuses et des impasses ainsi que des îlots irréguliers. Sur le présent plan ils sont remplacés, par une trame orthogonale formée d'îlots rectangulaires quasi-identiques et de rues alignées. Cette trame, qui s'oppose par sa régularité à la configuration générale de la ville, est raccordée avec une attention particulière à la trame existante des quartiers avoisinants.

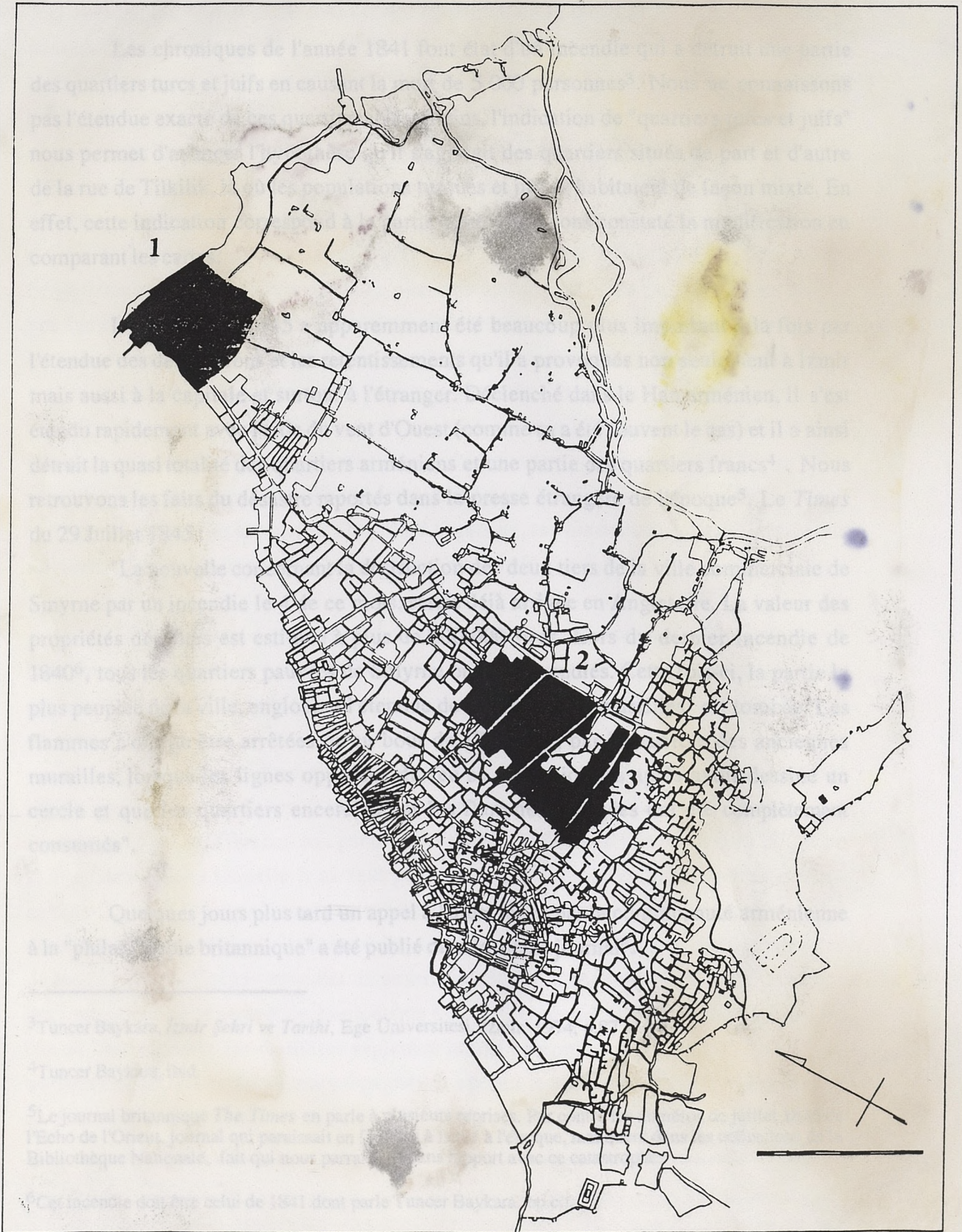
Plus au Sud, on constate également la modification du tissu autour de la rue de Tilkilik (3), l'autre branche de la fourche liant la route des caravanes au centre de la ville en passant par les quartiers turcs et juifs. Cette rue est alignée et les îlots qui la bordent ont apparemment été reconstruits; mais cette reconstruction n'a pas été effectuée de façon aussi régulière que celle des quartiers arméniens.

Ces observations soulèvent une série de questions sur l'origine et la nature des opérations qui ont modifié la physionomie de ces quartiers entre 1837 et 1856 : Quelles étaient la raison de cette restructuration et la motive la sous-tendant? De qui émanait l'initiative d'une telle opération? Et dans quelles conditions a-t-elle été effectuée?

Au cours de son histoire la ville d'Izmir a connu de nombreux fléaux : des tremblements de terre et, surtout de fréquents incendies ont à plusieurs reprises ravagé

Le Plan de la ville d'Izmir levé par Luigi Storari (1854-1856)





Les lotissements et les parties reconstruites - le plan de Storari (1854-1856)

ses différents quartiers. Entre 1836 et 1856, deux incendies ont été particulièrement destructeurs : ceux de 1841 et 1845.

Les chroniques de l'année 1841 font état d'un incendie qui a détruit une partie des quartiers turcs et juifs en causant la mort de 5 000 personnes³. Nous ne connaissons pas l'étendue exacte de ces quartiers. Néanmoins, l'indication de "quartiers turcs et juifs" nous permet d'avancer l'hypothèse qu'il s'agissait des quartiers situés de part et d'autre de la rue de Tilkilik, là où les populations turques et juives habitaient de façon mixte. En effet, cette indication correspond à la partie dont nous avons constaté la modification en comparant les cartes.

L'incendie de 1845 a apparemment été beaucoup plus important à la fois par l'étendue des destructions et les retentissements qu'il a provoqués non seulement à İzmir mais aussi à la capitale et surtout à l'étranger. Déclenché dans le Han arménien, il s'est étendu rapidement avec l'aide du vent d'Ouest (comme ça a été souvent le cas) et il a ainsi détruit la quasi totalité des quartiers arméniens et une partie des quartiers francs⁴. Nous retrouvons les faits du désastre rapportés dans la presse étrangère de l'époque⁵. Le *Times* du 29 Juillet 1845 :

"La nouvelle concernant la destruction des deux tiers de la ville commerciale de Smyrne par un incendie le 4 de ce mois, serait déjà arrivée en Angleterre. La valeur des propriétés détruites est estimée à plus de 800.000 livres. Lors du dernier incendie de 1840⁶, tous les quartiers pauvres de Smyrne ont été incendiés. Cette fois-ci, la partie la plus peuplée de la ville, englobant l'étendue de ses anciennes murailles⁷ est tombée. Les flammes n'ont pu être arrêtées qu'au bout de 17 heures, par la barrière des anciennes murailles, lorsque les lignes opposées du feu se sont rejointes après avoir dessiné un cercle et que les quartiers encerclés par les flammes enragées ont été complètement consumés".

Quelques jours plus tard un appel à l'aide, lancé par la communauté arménienne à la "philanthropie britannique" a été publié dans le même journal⁸:

³Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, Ege Üniversitesi, İzmir, 1974, p.87

⁴Tuncer Baykara, *ibid.*

⁵Le journal britannique *The Times* en parle à plusieurs reprises. Par contre les numéros de juillet 1845 de l'*Echo de l'Orient*, journal qui paraissait en français à İzmir à l'époque, manquent dans les collections de la Bibliothèque Nationale, fait qui nous paraît non sans rapport avec ce catastrophe.

⁶Cet incendie doit être celui de 1841 dont parle Tuncer Baykara, *op.cit.*

⁷En fait la partie incendiée est située en dehors des anciennes murailles de la ville.

"L'incendie du 3 de ce mois, l'un des plus désastreux qui n'a jamais été connu à Smyrne, a laissé la population arménienne dans la plus grande détresse et affliction. Des 900 maisons qui leur appartenaient et qui constituaient la plus grande partie de ce qu'ils possédaient, il en reste seulement 37 debout. Leur ancienne église, érigée à grands frais, a disparu avec ses ornements et les trésors qu'elle contenait. Une Providence miséricorde a épargné l'hôpital et l'académie des garçons, mais le séminaire des filles, si essentiel pour les intérêts de la nation, n'est plus qu'un tas de ruines. Mais surtout, cet évènement effrayant a accentué notre détresse en appauvrissant notre trésor national. Il a dévoré de nombreux maisons, magasins, khans etc... qui appartenaient à la communauté et dont le revenu était dévoué au service des multiples bénévoles publics, et les pauvres et bésogneux trouvent leur dénuement le plus désespérant. Privées de tout espoir d'aide, nos familles sans abri peuvent-elles s'attendre à un secours terrestre? Qui est-ce qui va consoler nos milliers de gens, affligés, ayant tout perdu, et qui sont maintenant contraints à vivre du pain et de l'eau fournis au jour le jour par la Charité alors qu'ils sont entassés sous les tentes et cabanes précaires exposées au soleil brûlant? La malheureuse communauté arménienne de Smyrne, incapable d'assurer à ses nombreux fils et filles sans abri le soulagement dont ils ont immédiatement besoin, ni même un abri pour se protéger du froid et de la pluie de l'hiver qui approche, envoie cet appel, du milieu de ces affreuses ruines et de cette détresse inexprimable, à la Philanthropie britannique".

Cet évènement a provoqué, dans les capitales occidentales, de vifs reproches à l'encontre de l'indifférence du Gouvernement ottoman, comme témoigne une lettre parue également dans le Times, rédigée par un voyageur anglais qui se trouvait à İzmir lors du désastre⁹ :

"On exprime à cette occasion un grand mécontentement, mérité d'ailleurs, vis-à-vis de la conduite des Turcs. Ils n'ont absolument rien fait pour arrêter le progrès des flammes soit par indifférence soit par la croyance que le fleau est une visite particulière de la Providence dans laquelle il ne faut pas intervenir, et malgré l'aide apportée par les soldats français et autrichiens, pas même une seule maison n'est restée debout. Les dernières mesures avaient si exaspéré les pompiers grecs qu'ils se sont aussi comportés de façon infâme. Chaque consulat disposait auparavant d'une pompe et de 50 hommes qui jouissaient de la protection européenne à condition de travailler comme pompier en cas de besoin. Avec les dernières réglementations ce nombre a été réduit à 25. Pour quelques sujets que le Sultan a ainsi gagnés, il a perdu la seconde ville de son Empire. Il ne faut, donc, pas s'attendre à ce que les Turcs, après avoir rendu les pompes hors

⁸The Times, Vendredi le 1^{er} Août 1845, p.5, l'appel est daté le 10 Juillet 1845 (traduction de l'auteur)

⁹The Times, le 1^{er} Août 1845, p.7; la lettre est rédigée le 9 Juillet, donc 5 jours après l'incendie (traduction de l'auteur).

d'usage par cette réduction, prennent des mesures pour combler le déficit. Cela nécessiterait en effet d'agir avec un certain degré de prévoyance incompatible avec les jugements des Turcs..."

Trois jours plus tard, paraît dans le même journal un article qui vise à éclaircir cette situation : le *Times* du 4 Août écrira qu'à Istanbul les souscriptions destinées au soulagement des victimes, sont déjà élevées à 8.000 livres, données principalement par le Sultan lui-même, les membres de la famille impériale et les fonctionnaires du Gouvernement. En plus le Sultan a expédié immédiatement un steamer chargé de provisions dès que la nouvelle de la catastrophe lui est parvenue¹⁰.

Il est intéressant de souligner qu'en dehors des provisions, ce steamer ammena à Izmir deux architectes du Gouvernement, envoyés pour étudier la reconstruction des quartiers détruits par l'incendie, dans l'objectif particulier de mettre au point un plan régulier pour ces quartiers. Le *Times* du 18 Août 1845, se reporte à ce sujet à un article du *Courrier de Constantinople* :

"Le steamer ottoman Eregli, envoyé par le Gouvernement du Sultan avec les nouveaux secours destinés aux victimes de Smyrne, y est arrivé le 14 de ce mois (14 Juillet). Il amenait l'argent et les provisions ...envoyés par son Altesse et par la charité des fonctionnaires de l'Empire. Ceux-ci étaient destinés à ceux qui ont été réduits au grand besoin et leur ont été distribués sans distinction de religion. Cette distribution faite avec la plus droite intelligence, a créé un certain soulagement chez les victimes malheureux... Deux architectes sont également arrivés à Smyrne, envoyés par le Gouvernement pour la préparation des plans dans l'objectif d'effectuer la reconstruction de façon plus régulière des quartiers dévorés par les flammes. Ils ont reçu des ordres particuliers dans le but de retracer les rues avec plus de largeur et d'utiliser dans la mesure du possible des pierres, des briques et des décombres (bocailles), matériaux abondants à Smyrne, à la place du bois. Ces architectes étaient chargés de transmettre un ordre impérial au Gouverneur de Smyrne, lui demandant de fixer les tarifs sur les salaires et matériaux aussi bas que possible pour empêcher les constructeurs d'en tirer des avantages injustes. Un conseil a été également réuni dans la résidence du Gouverneur conformément aux ordres et ce conseil a résolu de les exécuter avec le plus de fermeté".

Ces articles éclaircissent plusieurs points de l'histoire urbaine de la ville d'Izmir, de son évolution morphologique, et aussi de l'histoire de l'urbanisme ottoman au XIX^e

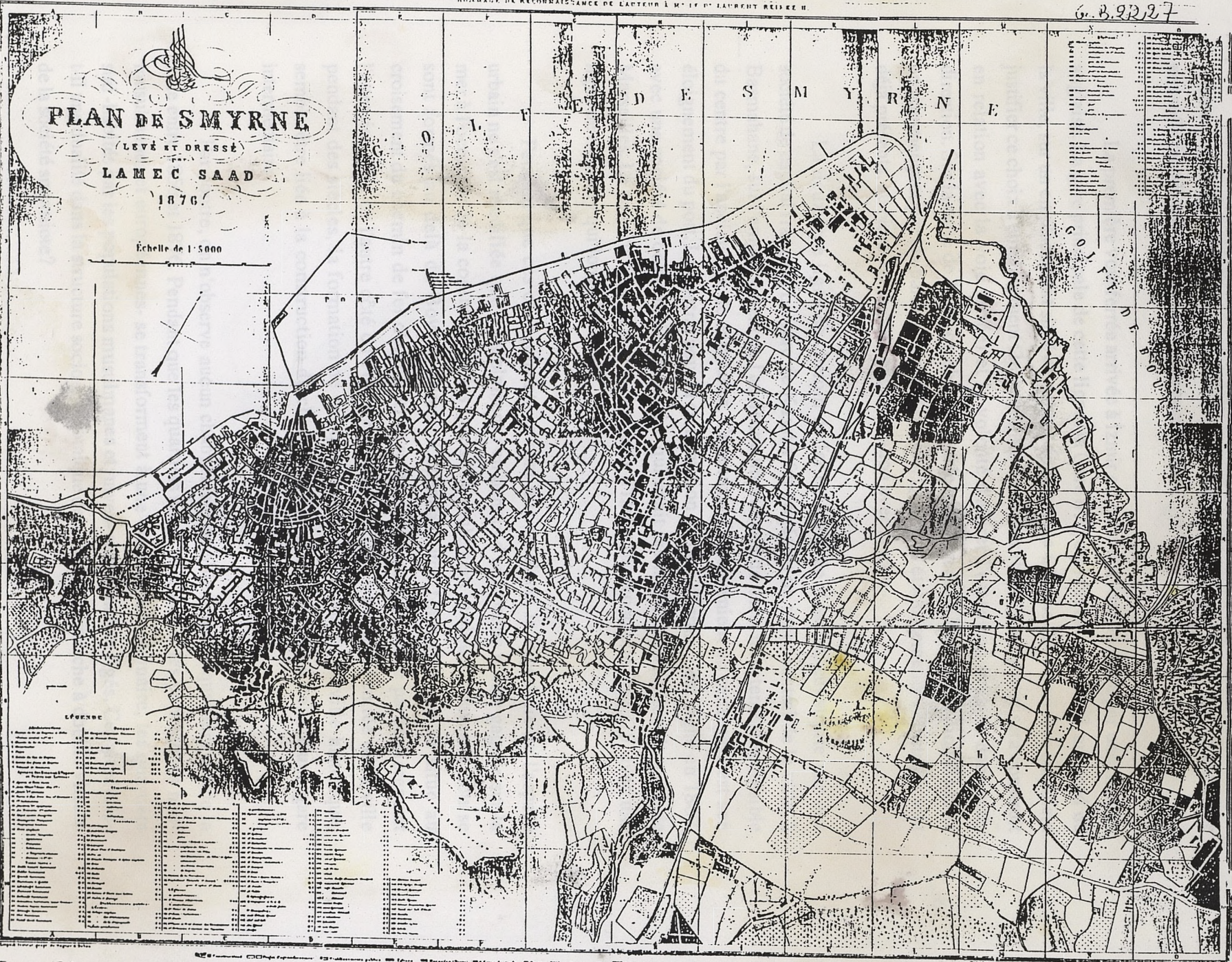
¹⁰The *Times*, lundi le 18 Août 1845, p.4 (traduction de l'auteur); nous apprenons du même article que d'autres souscriptions ont été également ouvertes dans les ambassades parmi les *rayas* et les commerçants étrangers.

siècle. D'abord ils attestent le fait que l'incendie du 3-4 juillet 1845, qui a détruit une partie importante des quartiers centraux, englobant la quasi-totalité des quartiers arméniens, a été à l'origine de la reconstruction, de la régularisation du tissu urbain dans cette partie de la ville. Deuxièmement, ils nous apprennent que cette régularisation a été effectuée à l'initiative du Gouvernement ottoman sur l'ordre impérial du Sultan Abdülmeçid; et a été réalisée à partir d'un plan préparé par les architectes du Gouvernement qui, envoyés de la capitale, ont très probablement tracé le plan de lotissement. Ce plan a été réalisé avec rigueur. Ces architectes portaient des ordres du Gouvernement sur les techniques et matériaux à utiliser dans la reconstruction des maisons : la construction en pierre et brique était recommandée à la place de la construction en bois, perçue comme la principale cause des incendies. Cette initiative nous paraît particulièrement importante pour la restitution de l'histoire de l'urbanisme ottoman au XIX^e siècle, car à notre connaissance, c'est la première opération à cette échelle, entreprise par les autorités ottomanes dans l'objectif de remodeler la trame urbaine existante par le biais d'un plan pré-établi. Elle constitue également un premier exemple de reconstruction planifiée après la table rase créée par un incendie, ce qui deviendra plus tard pratique courante en Turquie et plus particulièrement à İstanbul. L'importance que représentait la ville d'İzmir en tant que la seconde grande ville de l'Empire et grand centre de commerce, son ouverture sur l'Occident doivent avoir joué un rôle certain dans cette entreprise. L'activité de la communauté arménienne n'a certainement pas été négligeable non plus surtout dans la mise en application du plan de reconstruction.

Le Plan de Lamec Saad (1876)

Le plan d'İzmir levé et dressé par Lamec Saad en 1876, 20 ans après le plan de Storari, porte en même temps le signe (le "tuğra") du Sultan, ce qui confirme qu'il a été également préparé sur la demande du Gouvernement ottoman.

Les éléments appartenant à une nouvelle ère sont déjà présents sur ce plan. Les deux lignes de chemin de fer et leurs gares, le port et le quai qui longe toute la façade maritime de la ville de Konak à Punta avec une ligne de tramway liant ces deux points sont des nouveautés qui changent définitivement la physionomie de la ville et qui auront un impact irréversible sur son fonctionnement et sa structure. Dans une période aussi courte de deux décennies, de 1856 à 1876, une révolution s'opère donc à İzmir : la ville s'équipe d'un port moderne desservi des voies ferrées qui assurent une liaison avec son



PLAN DE SMYRNE

LEVÉ ET DRESSÉ

LAMEC SAAD

1876

Echelle de 1:5000

Le Plan de la ville d'Izmir levé et dressé par Lamec Saad (1876)

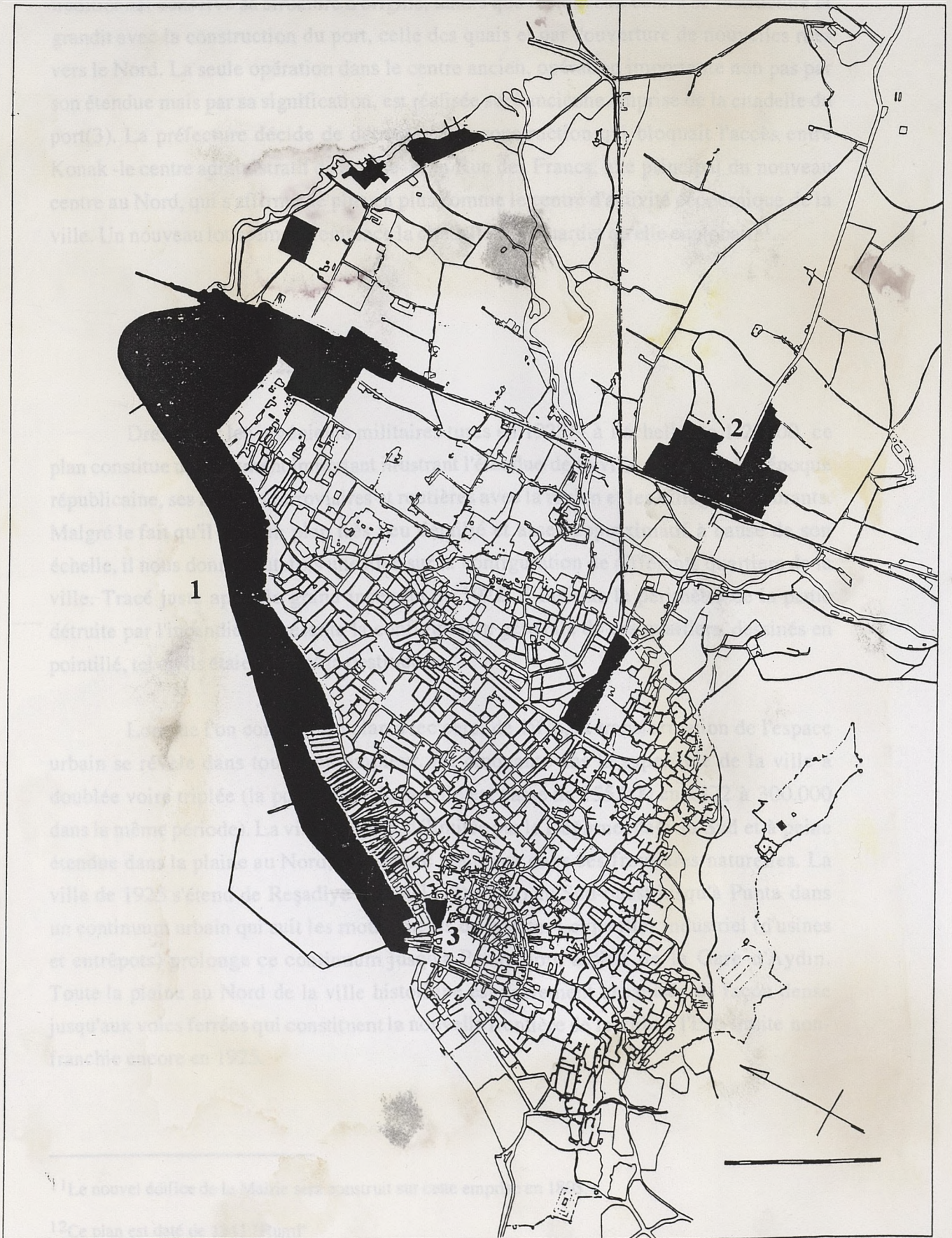
arrière-pays selon les exigences du commerce international, mais s'orne également d'une nouvelle façade prestigieuse à l'image occidentale.

La première voie ferrée arrivée à Izmir est celle d'Aydın, réalisée par une Société anglaise. La gare principale de cette ligne (la Gare d'Aydın) fut bâtie en 1858, au Nord de la ville, sur un emplacement situé en dehors de l'étendue urbaine. Deux raisons semblent justifier ce choix d'emplacement : la proximité de la mer (bientôt un port y sera construit en relation avec la voie ferrée) et la volonté d'attirer l'extension urbaine dans cette direction. Sur la carte de 1876, on observe que le lotissement de Punta est à moitié habité en commençant par les parties jouxtant la gare. Quelques établissements industriels sont déjà présents, au Nord-est, également en relation avec la gare.

La deuxième ligne de chemin de fer est celle de Kasaba, construite par une société de capital français. La gare de Kasaba fut érigée en un point central de la ville, à Basmahane, sur l'emplacement de l'ancienne imprimerie de tissu, directement accessible du centre par l'ancien axe de caravanes. Cependant l'inconvénient de cette gare est son éloignement du port. Le contrat pour la construction du port d'Izmir a été signé en 1867, avec une société de construction française qui avait réalisé la construction du port de Marseille. La construction du port et des quais d'Izmir fut accomplie en 1875, avec une ligne de tramway qui longe les quais.

Pendant que ces changements se sont mis en place, la superficie de l'espace urbain ne s'est modifiée que sensiblement : en dehors d'une bande d'ilôts gagnée sur la mer à l'occasion de la construction des quais (1), seulement quelques nouveaux ilôts se sont formés au delà du Boyacı Deresi. Cependant une formation qui se situe au croisement du chemin de fer d'Aydın et la route des caravanes, attire particulièrement l'attention (2) : de l'autre côté du Pont des Caravanes, qui a marqué l'entrée de la ville pendant des siècles, la formation de ces quartiers bien au-delà de la ville historique, semble être liée à la construction du chemin de fer et notamment à celle d'une gare intermédiaire.

Par contre, on n'observe aucun changement notable dans les quartiers sud de la ville entre 1856 et 1876. Pendant que les quartiers nord -habités par les populations non-musulmanes et européennes- se transforment à une vitesse extraordinaire, les quartiers sud -habités par les populations musulmanes et juives- semblent être figés. Ce fait révèle-t-il une dualité dans la structure socio-économique de la ville, une marche à double vitesse de la société smyriote?



les opérations urbaines, lotissements et extensions - le plan de Saad (1876)

La même dualité s'observe dans la structure du centre de la ville : le centre traditionnel conserve sa structure d'origine, tandis que le nouveau centre se restructure et grandit avec la construction du port, celle des quais et par l'ouverture de nouvelles rues vers le Nord. La seule opération dans le centre ancien, opération importante non pas par son étendue mais par sa signification, est réalisée sur l'ancienne emprise de la citadelle du port(3). La préfecture décide de détruire cette construction qui bloquait l'accès entre Konak -le centre administratif de la ville- et la Rue des Francs, axe principal du nouveau centre au Nord, qui s'affirme de plus en plus comme le centre d'activité économique de la ville. Un nouveau lotissement remplace la citadelle et le quartier qu'elle englobait¹¹.

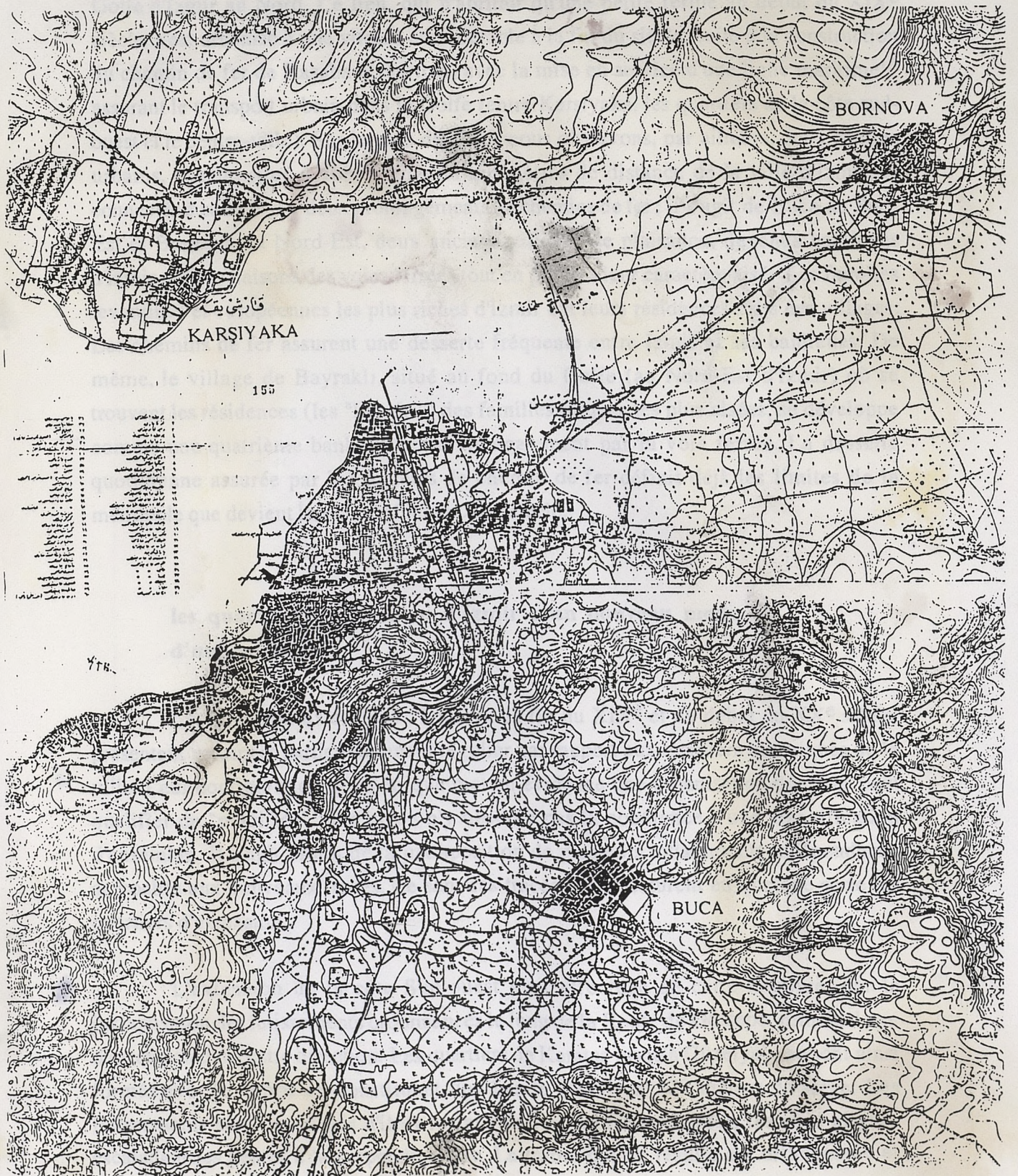
Le Plan de 1925

Dressé par les ingénieurs militaires turcs en 1925¹² à l'échelle de 1:25000, ce plan constitue un document important illustrant l'étendue de la ville au début de l'époque républicaine, ses liaisons ferroviaires et routières avec la région et les villages entourants. Malgré le fait qu'il soit un plan très peu détaillé et assez approximatif à cause de son échelle, il nous donne toutefois une idée sur la configuration de différents quartiers de la ville. Tracé juste après le grand incendie de 1922, il indique le périmètre de la partie détruite par l'incendie et présente la configuration générale de ces quartiers, dessinés en pointillé, tel qu'ils étaient avant la destruction.

Lorsque l'on compare ce plan avec celui de 1876, la transformation de l'espace urbain se révèle dans toute son ampleur. En cinquante ans la superficie de la ville a doublée voire triplée (la population de la ville est passée de 155.000 en 1872 à 300.000 dans la même période). La ville de 1876, délimitée par le Değirmendağı au Sud et à peine étendue dans la plaine au Nord, est encore contenue dans ses frontières naturelles. La ville de 1925 s'étend de Reşadiye (l'actuel Güzelyalı) au Sud-ouest jusqu'à Punta dans un continuum urbain qui suit les mouvements de la côte. Le quartier industriel (d'usines et entrôts) prolonge ce continuum jusqu'à Paralıköprü à l'Est de la Gare d'Aydın. Toute la plaine au Nord de la ville historique est également urbanisée de façon dense jusqu'aux voies ferrées qui constituent la nouvelle frontière de la ville à l'Est, limite non-franchie encore en 1925.

¹¹Le nouvel édifice de la Mairie sera construit sur cette emprise en 1893.

¹²Ce plan est daté de 1341 "Rumî"



Le Plan d'Izmir et ses environs (1925)

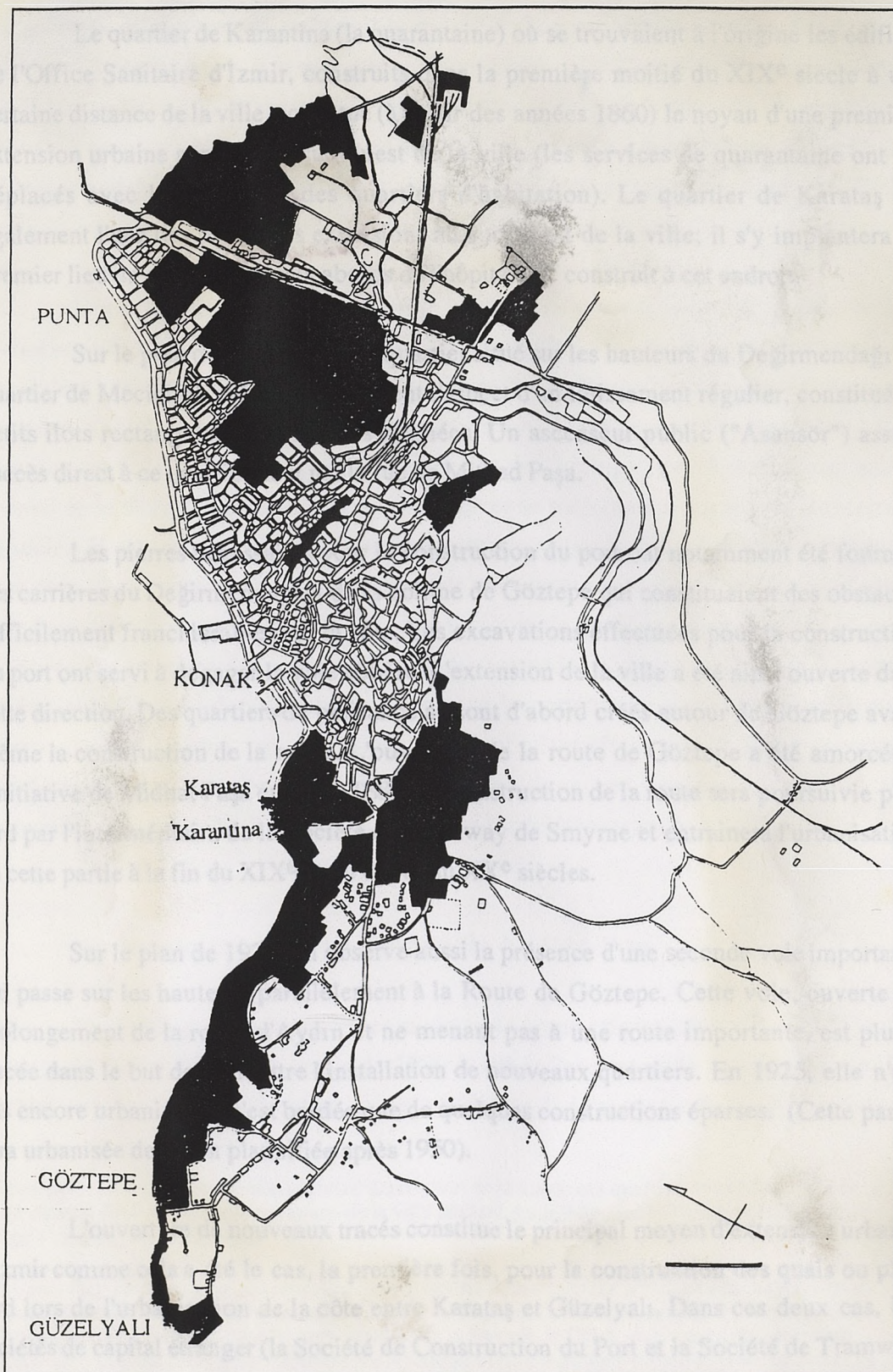
On constate aussi l'urbanisation importante de Karşıyaka sur l'autre côte du Golfe d'İzmir au Nord. Ce lieu, qui n'abritait qu'une petite ferme au début du XIX^e siècle, s'est urbanisé à une vitesse considérable à la fin du siècle, suite à la construction du chemin de fer de Kasaba et, surtout, avec la mise en service d'une ligne maritime¹³ assurant le transport urbain dans le Golfe (entre Karşıyaka, les quartiers de la côte sud-ouest et le centre-ville). Sur le plan de 1925, nous observons, par ailleurs, deux centres urbains, chacun situé à une dizaine de kilomètres de distance de la ville d'İzmir, et connectés à celle-ci par deux prolongements de chemins de fer : il s'agit de Buca au Sud-Est et Bornova au Nord-Est, deux anciens villages de plaisance, devenus banlieues d'İzmir par ces liaisons des voies ferrées tout en gardant leur caractère aisé. Les familles levantines et européennes les plus riches d'İzmir ont leurs résidences dans ces villages. Les chemins de fer assurent une desserte fréquente entre İzmir et ses banlieues. De même, le village de Bayraklı, situé au fond du Golfe (au Nord-Est d'İzmir) où se trouvent les résidences (les "konaks") des familles turques les plus aisées, se développe comme une quatrième banlieue desservie également par la voie ferrée. La desserte quotidienne assurée par les sociétés de chemin de fer définit déjà les limites de la métropole que devient İzmir au début du XX^e siècle.

les quartiers d'extension d'İzmir : un nouveau mode d'urbanisation

Les nouvelles extensions d'İzmir de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle, présentent un aspect particulièrement régulier par rapport aux quartiers historiques de la ville. Leur configuration géométrique met en évidence une urbanisation que l'on peut qualifier de "planifiée" bien qu'on n'y observe pas la cohérence d'une planification d'ensemble. Il s'agit plutôt de la juxtaposition de plusieurs lotissements indépendants, accrochés aux nouveaux tracés. Ce sont ces tracés qui structurent en quelque sorte les quartiers d'extension.

L'extension de la côte Sud-ouest s'est effectuée de cette manière, par la juxtaposition des lotissements ordonnancés le long de la Route de Göztepe, principal axe d'extension dans cette direction. Les quartiers de Karataş jusqu'à Güzelyalı, se sont ainsi formés avec le temps en constituant une bande d'environ 300 mètres de large. Les lotissements sont constitués d'ilôts rectangulaires (ou triangulaires); les rues alignés escaladent les pentes à la perpendiculaire. La trame qui en résulte est orthogonale et

¹³Cette ligne a été mise en service par une société ottomane ("Şirket-i Hayriye") fondée par la collaboration turco-arménienne.



les extensions et opérations urbaines - le plan de 1925

l'absence d'impasses est significative. Une bande d'ilôts gagnés sur la mer longe la côte laissant très peu de passage vers la mer.

Le quartier de Karantina (la quarantaine) où se trouvaient à l'origine les édifices de l'Office Sanitaire d'İzmir, construits dans la première moitié du XIX^e siècle à une certaine distance de la ville, constitue (à partir des années 1860) le noyau d'une première extension urbaine sur la côte sud-ouest de la ville (les services de quarantaine ont été déplacés avec la formation des quartiers d'habitation). Le quartier de Karataş est également l'une des premières extensions au sud-ouest de la ville; il s'y implantera en premier lieu un quartier juif aux abords de l'hôpital juif construit à cet endroit.

Sur le plan de 1925, un autre quartier situé sur les hauteurs du Değirmendağı -le quartier de Mecidiye- présente également l'aspect d'un lotissement régulier, constitué de petits ilots rectangulaires et de rues alignées. Un ascenseur public ("Asansör") assure l'accès direct à ce quartier haut par la rue de Mithad Paşa.

Les pierres nécessaires pour la construction du port ont notamment été fournies des carrières du Değirmendağı et de la colline de Göztepe qui constituaient des obstacles difficilement franchissables sur la côte. Les excavations effectuées pour la construction du port ont servi à dégager la voie côtière. L'extension de la ville a été ainsi ouverte dans cette direction. Des quartiers de plaisance se sont d'abord créés autour de Göztepe avant même la construction de la route. L'ouverture de la route de Göztepe a été amorcée à l'initiative de Midhat Paşa en 1881-1882. La construction de la route sera poursuivie plus tard par l'intermédiaire de la Société de Tramway de Smyrne et entraînera l'urbanisation de cette partie à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècles.

Sur le plan de 1925, on observe aussi la présence d'une seconde voie importante qui passe sur les hauteurs parallèlement à la Route de Göztepe. Cette voie, ouverte en prolongement de la route d'Aydın et ne menant pas à une route importante, est plutôt tracée dans le but de permettre l'installation de nouveaux quartiers. En 1925, elle n'est pas encore urbanisée et n'est bordée que de quelques constructions éparses. (Cette partie sera urbanisée de façon planifiée après 1950).

L'ouverture de nouveaux tracés constitue le principal moyen d'extension urbaine à İzmir comme cela a été le cas, la première fois, pour la construction des quais ou plus tard lors de l'urbanisation de la côte entre Karataş et Güzelyalı. Dans ces deux cas, les sociétés de capital étranger (la Société de Construction du Port et la Société de Tramway de Smyrne et d'autres entreprises de crédit foncier) ont initié le processus d'extension en obtenant le droit d'effectuer des lotissements en compensation du coût de la construction

des quais ou des rues. De son côté, le Gouvernement a adopté, pour la création de nouveaux quartiers destinés aux populations modestes (quartiers destinés à l'installation des réfugiés en particulier), une politique d'urbanisation des parties qui intéressaient peu les sociétés étrangères afin d'équilibrer le développement de la ville. La route de İkiçeşmelik-Bayramyeri, par exemple, a été construite dans cet objectif à l'initiative du préfet Hasan Fehmi Paşa entre 1893-1896. Ce tracé de voirie a entraîné la formation de nouveaux quartiers musulmans au Sud de la ville historique, sur les pentes de Kadifekale et Değirmendağı. Ces quartiers présentent cependant un aspect plutôt irrégulier, difficile à distinguer de celui des vieux quartiers auxquels ils sont adossés.

Les extensions sur la plaine, entre le Boyacı Deresi et les voies ferrées, se sont réalisées de façon plus régulière que les quartiers du Sud. Ce sont des nouveaux quartiers populaires habités majoritairement par les Grecs¹⁴. Le développement économique que connaît la ville d'İzmir dans la seconde moitié du XIX^e siècle, entraîne une immigration continue des populations grecques depuis les Îles de l'Archipel, de l'Anatolie occidentale et aussi de la Grèce. Ces nouveaux quartiers grecs se sont étendus sur les anciens terrains agricoles. Il est très probable que l'ancienne trame agricole de la plaine ait constitué la base de la trame urbaine de ces quartiers. Sur cette partie la plupart des îlots résidentiels sont de petites dimensions alors qu'il existe toujours de grands îlots résiduels (anciennes propriétés ou emprises de grands équipements comme les hôpitaux). Les rues y sont très étroites et le tissu est dense; l'absence d'avenue importante est également significative. Pour toutes ces raisons, ces extensions semblent s'être effectuées de façon spontanée. Les lotissements que l'on observe également dans ces parties de la ville, sont probablement issus de la division des anciennes propriétés en petites parcelles.

un dessein urbain : les projets de Midhat Paşa

Midhat Paşa, l'ancien premier ministre, le grand réformateur ottoman¹⁵, occupe le poste de préfet d'Aydın à İzmir de 1880 à 1881. Pendant cette courte période il se penche, avec un intérêt particulier, sur les problèmes de la gestion urbaine et se préoccupe

¹⁴Kozmas Politis nous donne une très vive description de la vie de ces quartiers avant l'incendie de 1922, *Yitik Kentin Kırk Yılı* (les Quarante ans de la ville perdue), traduit du grec en turc par Osman Bleda, Belge Yayınları, İstanbul, 1992

¹⁵Midhat Paşa est connu par ses réformes dans plusieurs domaines : il a participé à la préparation de la première Constitution ottomane et la mise en place du premier Parlement ottoman et il a entrepris des réformes dans le système agricole et crée notamment la Banque de Crédit Agricole (Ziraat Bankası). Destitué de son poste de Premier Ministre par Abdülhamit II, il a d'abord occupé le poste de Préfet de Damas et a été envoyé ensuite à İzmir à la tête de la Préfecture d'Aydın où il n'a pu rester qu'un an. Arrêté pour complicité dans l'assassinat présumé du Sultan Abdülaziz, il a été jugé et exilé à Hidjaz où il a été tué en prison.

surtout de l'urbanisation d'İzmir. Dans ses rapports au Gouvernement, il analyse l'état de la ville, signale le déséquilibre important qui résulte de son développement, et propose des mesures radicales visant une réorganisation globale l'espace urbain :

"Il n'y a pas lieu d'expliquer la place importante qu'occupe la ville d'İzmir par son commerce et son emplacement géographique; sa population compte de 200.000 âmes, ottomans et étrangers. Cette grande ville qui a des rapports étroits avec l'Europe doit être très 'ordonnée'. Pourtant, les rues et les marchés (les 'çarşı ') de la ville sont extrêmement étroits et sales et il n'existe même pas une rue ('cadde') qui puisse permettre le passage d'un chariot dans ce grand pays. Le transport des marchandises d'un endroit à l'autre, surtout entre les gares de chemin de fer et le port, s'effectue à dos de chameaux et d'autres animaux. Longtemps on ne s'est pas rendu compte des inconvénients de cette pratique à laquelle les gens du pays, qui n'avaient jamais rien connu d'autre, étaient habitués. Cependant, après la construction des quais d'İzmir, la partie maritime du pays a pris un aspect si différent et ordonné que le commerce et toute la prospérité se sont complètement déplacés vers ces quartiers. Après la construction des quais, les quartiers appelés le Quartier Franc, et ceux qui sont voisins, ont prospéré et se sont embellis. Par contre, de l'autre côté de la ville, les quartiers musulmans et juifs qui se trouvent derrière le Palais de la Préfecture (Hükûmet Konağı), privés de route, sont restés sur le côté défavorisé et ont commencé à se dégrader. Chaque année les loyers baissent de 10 %, voire même plus, dans ces quartiers. Si cette situation perdure, les quartiers musulmans et juifs qui composent la moitié de la ville, avec les quartiers avoisinants, vont perdre de toute leur valeur et tomber en ruines. Il est essentiel de mettre fin à cette situation. Cependant, il est aussi évident que l'on ne peut pas interdire l'embellissement d'une partie de la ville pour en conserver une autre. Le développement de la partie Nord de la ville, qui se poursuit à une vitesse considérable, est dû à l'ouverture de nouvelles rues depuis le port vers le Nord. Cette partie, où les communications sont ainsi facilitées, se développe et s'embellit. Il n'existe pas d'autre recours que de prendre des mesures similaires pour la conservation de la prospérité de l'autre partie."¹⁶

Ayant fait cette constatation, Midhat Paşa formule ensuite son projet dans sa lettre au Gouvernement.

"Pour ce faire, il convient de percer une large avenue "alignée"¹⁷ depuis la Gare du chemin de fer de Kasaba, située au milieu de la ville, à Kışla-i Hümayûn (la Caserne

¹⁶La lettre de Midhat Paşa, adressé au Premier Ministre et datée de 26 Septembre 1880 ("lâyihâ" de la date "rumî" de "13 Eylül 1296"), (traduction de l'auteur, cité par Zeki Arıkan, "Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği" dans *Uluslararası Midhat Paşa Semineri*, TTK, Edirne, 1984

¹⁷"bir hatt-ı müstakimde bir cadde", *ibid.*

Impériale appelée aussi Sarkışla) qui se trouve à l'extrémité ouest (sud-ouest) de la ville. Des deux côtés de cette avenue, d'autres branches doivent être ouvertes vers l'intérieur des quartiers musulmans et juifs. Cela permettra le développement de ces quartiers".

L'idée d'ouvrir une percée liant la Gare de Kasaba directement au Port, avait été en réalité depuis longtemps mise de l'avant par la Société de Chemin de fer de Kasaba (société dirigée par les français), mais ce projet avait rencontré une forte opposition de la part de la Société de Chemin de fer d'Aydın, société de capital anglais, opposition qui a été très efficace au sein du Gouvernement ottoman¹⁸. La Gare d'Aydın, située à l'extrémité nord de la ville, avait accès direct sur la mer et sa liaison avec le port s'effectuait aussi par des lignes de tramway sur les quais. La Gare de Kasaba avait l'inconvénient d'être localisée à l'intérieur de la ville, bien que située plus près du centre d'activité et du port. Les marchandises entre le Port et cette gare étaient transportées à dos d'animaux, traversant les rues tortueuses du centre historique. Midhat Paşa parle également de cet inconvénient, mais son intérêt est tout autre : assurer le développement équilibré de toute la ville par le biais d'un système de desserte efficace, améliorant ainsi la situation par laquelle une partie de la ville se voit favorisée au détriment de l'autre, et surtout éviter les écarts sociaux qui résultent d'une telle inégalité.

En dehors de l'ouverture d'une avenue entre la Gare de Kasaba et la caserne, il propose donc la construction de la route de Göztepe et le percement d'une troisième avenue avec une ligne de tramway, liant les deux gares en desservant les quartiers de l'Est (les quartiers grecs et arméniens). La Société de Tramway de Smyrne¹⁹ a déjà un projet de construction d'une nouvelle ligne de tramway entre Konak (le Palais de Préfecture) et le quartier de plaisance de Göztepe. Midhat Paşa, au fait des risques résultant de l'élargissement des droits des sociétés étrangères sur la ville, se prononce contre cette proposition (l'accord des droits de construction de la nouvelle ligne de tramway et de l'avenue de Göztepe ne pourrait être qu'extrêmement bénéfique à la Société étrangère, comme ce fut dans le cas pour la construction des quais). Il propose, en revanche, la réalisation de ce projet par l'intermédiaire d'une société ottomane constituée avec le rassemblement des capitaux locaux²⁰. Cette société entreprendrait conjointement la construction de la grande avenue entre la Gare de Kasaba et la caserne et celle de

¹⁸Il est à noter que les deux lignes de chemin de fer qui se croisaient à Halkapınar n'avaient pas d'interconnection, fait dû à la concurrence entre les intérêts français et anglais à İzmir.

¹⁹Cette société fondée après la construction du Port et des quais est une société de capital étranger, dont les représentants et dirigeants sont pour laplupart français.

²⁰Cette société serait constituée sur l'exemple des deux sociétés de tramway déjà créées à Bagdat et à Tripoli (du Liban).

l'Avenue de Göztepe. Cette première avenue serait construite sur 350 mètres de longueur avec 20 zira (15m.20) de largeur, avec une ligne de tramway entre ces deux points, ligne qui sera prolongée sur la future avenue de Göztepe. Celle-ci serait ouverte sur 6 kilomètres avec 12 zira (9m.10) de largeur²¹. Les deux projets seraient réalisés sans aucun recours au Gouvernement, ni à la Municipalité -qui ne dispose pas de moyens pour une opération d'une telle ampleur, et surtout sans recours au capital étranger. Midhat Paşa prend donc les mesures nécessaires pour la constitution de la "Compagnie ottomane de Tramway" et réunit une commission pour l'évaluation des coûts des expropriations nécessaires et l'estimation des coûts de construction en premier lieu pour l'Avenue entre la Gare et Konak²². Le Gouvernement ottoman, qui autorise d'abord cette opération, retire son autorisation au moment d'accorder les droits de construction à la compagnie qu'il juge inexpérimentée pour mener une telle opération sans l'aide du capital et du savoir-faire européens. Les activités de Midhat Paşa à İzmir sont jugées douteuses.

Malgré sa courte présence à İzmir, Midhat Paşa a pu amorcer la construction de l'Avenue de Göztepe. Cependant, la Compagnie Ottomane de Tramway d'İzmir n'a jamais vu le jour et l'ouverture de l'Avenue entre la Gare de Kasaba et Konak est restée longtemps un projet non-réalisé. Ce projet ne sera repris sérieusement qu'en 1909. Après Midhat Paşa, les autres préfets qui l'ont suivi, se sont également préoccupés du développement des quartiers défavorisés de la ville et, surtout, de l'installation des réfugiés musulmans qui arrivaient continuellement à İzmir, au fur et à mesure des défaites ottomanes.

Suivant l'exemple d'Istanbul et la mise en vigueur de la loi prévoyant l'établissement des municipalités dans les autres villes de l'Empire ottoman, la Municipalité d'İzmir est créée en 1871. La fondation de la municipalité relève d'une volonté d'établir une gestion urbaine selon les exigences de l'époque, calquée sur le modèle occidental. La gestion de la ville était, auparavant, à la charge des préfets envoyés par la capitale²³. Le préfet ayant toujours fait acte d'autorité dans les décisions concernant la ville, l'établissement de la Municipalité apporte une certaine notion d'auto-gestion, les

²¹Trade-i Meclis-i Mahsus, rédigé par Midhat Paşa, cité par Zeki Arkan, op.cit.147

²²Le coût d'expropriation est évalué de 30.000 livres ottomanes. Le coût total avec les coûts de la construction de l'Avenue et celle de la ligne de tramway, est estimé de 60.000 livres. Midhat Paşa propose l'émission de 6 mille actions de 10.000 livres pour réunir le capital nécessaire pour la construction de l'avenue. Les revenus de la ligne de Tramway, seraient à la Compagnie ottomane. Zeki Arkan, op.cit.148

²³Pendant la première moitié du XIX^esiècle (jusqu'au moment où le centre de la préfecture d'Aydın est transféré à İzmir), la ville d'İzmir a été gérée par les gouverneurs, issus des familles de notables de la ville, dépendant toujours de la capitale. Les consuls des différents pays ont continué également à jouer un rôle important dans la gestion de la ville.

maires ainsi que les membres du conseil municipal étant élus dans des circonscriptions englobant plusieurs quartiers. En 1879 la Municipalité d'İzmir se compose de deux arrondissements²⁴. Le sud de la ligne entre Balık Pazarı et la Gare de Kasaba constitue le premier arrondissement et le nord de cette ligne est le deuxième arrondissement. Chacun des deux arrondissements a un conseil municipal formé de 9 membres et dispose de fonctionnaires (un médecin, un ingénieur, un inspecteur, un architecte, un inspecteur de marché - "çarşı ağası" - et un traducteur). Les deux arrondissements sont unifiés en 1891, dans l'objectif de réduire les dépenses²⁵. La Municipalité s'occupe surtout de la gestion routine de la ville. Certains maires entreprennent également des travaux d'amélioration de l'espace urbain comme le pavage des quais et des rues du quartier franc, avec des pierres importées de Naples, réalisé à l'initiative de Ragıp Bey, maire du deuxième arrondissement lors du préfectorat de Midhat Paşa²⁶.

Projet de "Boulevards"

En 1909, la préfecture fait préparer un nouveau projet visant à réorganiser l'ensemble du centre-ville "conformément à l'importance et aux besoins de la ville d'İzmir" ²⁷. Ce projet élaboré par Policarpe Vitali²⁸, ingénieur de la préfecture d'İzmir, comporte principalement l'ouverture de trois grandes avenues, dites "boulevards", traversant les quartiers centraux de la ville. Ces trois avenues partent de Basmahane formant une patte d'oie devant la Gare de Kasaba et rejoignent les différents points importants du centre : la première, prévue de 15 mètres de large, lie Basmahane à Bellavista; la seconde rejoignant la Bourse (située derrière le Port) est la plus proche d'un boulevard avec 22m.50 de largeur ; la troisième, d'une largeur de 18 mètres rejoint Konak (où se trouve le Palais de la Préfecture). Une quatrième percé est également prévue au Sud du centre historique de Kemeraltı. Il s'agit donc d'un projet de grande envergure, destiné tant à changer l'image de la ville qu'à résoudre ses problèmes spécifiques de fonctionnement et de circulation.

²⁴le "Salname" de la Préfecture d'Aydın de 1879, cité par Adnan Bilget, *Son Yüzyılda İzmir Şehri*, İzmir, 1949

²⁵Adnan Bilget, *ibid.*

²⁶*İzmir Şehri Rehberi* (le Guide d'İzmir), İzmir, 1942, pp.185-186

²⁷l'article du 31 Octobre 1909 dans *Ahenk*, journal qui paraissait à İzmir.

²⁸Le nom de l'ingénieur étant écrit avec les lettres arabes dans les articles, nous ne sommes pas sûr de l'orthographe exacte.

Ce projet est préparé à l'initiative du préfet Ferid Paşa. Après son départ M. Vitali, l'auteur de ce projet, le présentera à son successeur, Mahmut Muhtar Bey qui poursuivra l'entreprise.

Une commission spéciale est réunie au sein de la Préfecture dans l'objectif d'étudier ce plan ainsi que les modalités de sa réalisation. Avec l'accord de cette commission et celui du Conseil municipal, le projet est adopté dans son ensemble hormis quelques modifications. Les estimations concernant les coûts des expropriations nécessaires et celui de la construction des avenues sont également effectuées par les commissions d'experts. Le projet est envoyé aux diverses sociétés pour appel d'offre²⁹. Cependant, ce projet extrêmement coûteux ne pourra pas être réalisé. D'une part la société française, qui est apparemment la seule société sérieusement intéressée par ce projet, exige de la Municipalité des garanties que les autorités ottomanes trouvent excessives -alors qu'elle-même, de son côté, n'assure pas suffisamment de garanties pour que l'on puisse lui confier l'opération. Le débat est centré encore une fois sur les concessions à faire au capital étranger sur la ville. D'autre part, les dispositifs de la loi d'expropriation en vigueur ne permettent pas non plus la mise en application d'un projet de cette ampleur³⁰.

Quelques années plus tard, la Municipalité se resoudra à reprendre le projet de Midhat Paşa : l'ouverture d'une avenue entre Basmahane (la Gare de Kasaba) et Pasaport (à l'Est du Port) est entreprise en 1914, par une société de capital étranger, constituée pour cette opération. Le chantier devra, cependant, être arrêté avec l'éclatement de la Première Guerre Mondiale. Sur la carte de 1925, on observe cette percée entre Basmahane et le centre historique; elle ne sera complétée que dans les années 1930³¹.

Pendant les années de Guerre, la ville d'Izmir connaît une autre entreprise significative : la création d'un grand jardin public, le Jardin de Bahribaba, sur les pentes de Değirmendağı, sur l'emplacement des anciens cimetières juifs et musulmans³². C'est le préfet Rahmi (Arslan) Bey qui est à l'origine de cette initiative ainsi qu'il le fut pour l'ouverture de l'Avenue entre Basmahane et Pasaport³³. L'aménagement de ce parc sera poursuivi dans les années 1925-1926, au début de l'époque républicaine³⁴.

²⁹Le dossier comprenant le projet et les études attenantes est envoyé aux plusieurs sociétés, aux sociétés de chemin de fer d'Aydın et de Kasaba ainsi qu'à la Société de gaz, la Société des Eaux Ottomane d'Izmir et la Société du Port mais aussi aux banques, au Crédits Lyonnais et à la Banque Impériale Ottomane entre autres, *Ahenk*, le 6 Novembre 1910

³⁰l'article rédigé par Selim Mizrahî dans *Ahenk* du 10 Mai 1911; l'auteur qui est membre du Conseil Municipal explique dans cet article les raisons de la non-réalisation de ce projet.

³¹Cette avenue appelée "Şirket Bulvarı" (le Boulevard de la Société), est l'actuelle Avenue de Fevzi Paşa.

³²Aysel Bayraktar, *Izmir şehrinin imarında Peyzaj Mimarîsi ile ilgili prensiplerin tesbiti*, pp.97-103

Entre 1919 et 1922 İzmir est sous l'occupation de l'Armée grecque, elle ne sera libérée par l'Armée turque qu'après une guerre d'Indépendance qui dure trois ans et demi. La fin de la Guerre turco-grecque provoque un grand désastre à İzmir : l'incendie qui prend naissance dans le quartier arménien le 13 Septembre 1922, s'étend rapidement et détruit plus de 300 hectares, anéantissant le centre des affaires et de nombreux quartiers d'habitation. La majorité des populations chrétiennes quitte la ville après cet incendie. Le Traité de Lausanne signé en 1923 comporte également l'échange de population entre la Turquie et la Grèce.

Sur la table rase engendrée par cet incendie, une ville nouvelle sera créée entre les années 1930 et 1940, à partir d'un plan d'urbanisme élaboré par les urbanistes français, René et Raymond Danger, en collaboration avec Henri Prost³⁵. Dans ce plan, qui date de 1924 et qui est caractérisé particulièrement par ses "boulevards" liant les points importants de la ville et destinés particulièrement à connecter les Gares aux différents points du centre, il est possible de reconnaître l'influence des projets antérieurs et donc l'expérience d'un demi siècle de pratique urbanistique à İzmir. Le Plan Danger s'inscrit en cela dans la continuité de l'urbanisme ottoman de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècles³⁶.

Conclusion

La seconde moitié du XIX^e siècle marque une période où de très importantes transformations se sont produites dans les structures sociale, économique mais également spatiale de la ville d'İzmir.

Dans le cadre de ce présent article, nous avons relevé certains éléments du processus de transformation de l'espace urbain au cours du XIX^e et au début du XX^e siècles. Il s'agit de :

³³D'autres entreprises de Rahmi Bey, comme la construction de la Bibliothèque Nationale, du Cinéma d'Elhamra et plusieurs écoles, changeront le visage d'İzmir. Le style néo-classique ottoman dit "style national", domine les réalisations architecturales de cette période à İzmir.

³⁴Rahmi Bey est à nouveau le Préfet d'İzmir, après une interruption pendant l'occupation grecque.

³⁵Cânâ Bilsel, "L'incendie de 1922, le plan Danger et la reconstruction d'İzmir", dans *La Ville en Feu*, Laboratoire TMU, Cahiers n° 6 et 7, septembre-décembre 1993

³⁶L'urbanisme républicain en Turquie prendra forme sur d'autres bases avec la planification de la capitale Ankara.

1. l'introduction de la pratique de lotissement comme mode d'extension urbaine
2. la régularisation des quartiers incendiés par l'alignement des rues et par la mise en place d'un plan de lotissement
3. la restructuration de l'espace urbain par les grandes opérations : la construction du port et des quais, des chemins de fer et des gares ainsi que par l'ouverture des avenues
4. l'extension de l'espace urbain par l'ouverture de nouveaux tracés (axes d'extensions) et par la pratique de lotissement
5. la création d'espaces publics (comme les jardins ou les places publiques, espaces étrangers à la ville ottomane traditionnelle).

En amont de ces éléments, il existe d'important changements survenus à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les transformations de la structure urbaine suivent les mutations dans les modes d'échanges commerciaux, de transport et les systèmes de production, et surtout dans celles des modes de production de l'espace. Les nouveaux modes d'urbanisation et d'appropriation de l'espace commencent à donner une nouvelle forme à la ville. C'est une forme de modernité qui s'installe avec force avec l'introduction de nouveaux modes de vie.

Un nouvel imaginaire de la ville, de nouveaux modèles modifieront au fur et à mesure l'espace urbain. La politique adoptée par les autorités ottomanes, marquée par une vision occidentalisée de la ville, sera décisive dans cette transformation autant que l'introduction de nouveaux mécanismes dans l'économie urbaine et que l'action de diverses sociétés, pour la plupart de capital européen.

¹ DAVIDSON (Rodric H), *Reform in the Ottoman Empire, 1830-1861*, Princeton 1963.

HAJJAR (J.), *L'Europe et les destinées du Proche-Orient 1814-1848*, Eloud et Gery, Belgique, 1970.

ISSAWI (C.), *Economic History of the Middle East 1800-1914*, University of Chicago Press, 1966.

SPAGNOLO (John P.), *France and Ottoman, 1801-1914*, London Ithaca - Press, 1977

² YERASEMOS (S.), "La réglementation urbaine et municipale (1838-1869)", in *L'occidentalisation d'Istanbul au XIX^e siècle*, BPA 1979

TRANSFORMATIONS DU MODE DE PRODUCTION DE L'ESPACE URBAIN À BEYROUTH : 1860-1940

Marlène Ghoraieb

I. Le Legs ottoman

Les accords de Sykes-Picot (1916), qui en prévoyant le démembrement de l'Empire Ottoman, plaçaient le Proche-Orient sous zones de contrôle et d'intérêts français et britanniques, correspondent en fait à la matérialisation d'un processus entamé un siècle plus tôt. Les grandes puissances, notamment la France et l'Angleterre se disputaient déjà des zones d'influence dans cette région du monde qui devenait un espace stratégique pour cette Europe à l'industrie naissante et expansionniste du siècle dernier - route des Indes, zone de commerce, présence de pétrole, ...- face à un Empire ottoman affaibli à la recherche de moyens lui permettant de retrouver un contrôle perdu sur son espace¹.

L'espace urbain, comme l'ensemble des structures de l'Empire ottoman, subiront par deux fois, en 1838 et 1856, des séries de réformes connues sous le nom de TANZIMAT, aux idées très européennes. Cette première tentative d'occidentalisation, certes sous l'influence et les pressions occidentales, répond aussi au désir de l'Empire de s'ajuster face aux défis de l'Europe - combattre mieux son ennemi en utilisant les mêmes armes - mais aussi parce que l'adoption de ce modèle modernisateur et centralisateur semblait offrir à l'administration centrale, l'opportunité d'exercer de nouveau un contrôle plus direct sur l'ensemble du territoire².

¹DAVIDSON (Roderic H), *Reform in the Ottoman Empire, 1856-1861*, Princeton 1963.

HAJJAR (J.), *L'Europe et les destinées du Proche-Orient 1814-1848*, Bloud et Gery, Belgique, 1970.

ISSAWI (C.), *Economic History of the Mild-East 1800-1914*, University of Chicago Press, 1966.

SPAGNOLO, (John P.), *France and Ottoman, 1861-1914*, London Ithaca Press, 1977

²YERASIMOS (S.), "La réglementation urbaine et municipale (1838-1869)", in *L'occidentalisation d'Istanbul au XIXe siècle*. BRA 1989

Les villes de l'Empire ottoman subiront les effets de ces réformes soit directement par la nouvelle réglementation urbaine qui sera mise en place, soit indirectement par les profondes transformations qui modifient le régime foncier. Les TANZIMAT cherchaient à moderniser le système juridique et administratif ottomans. Une série de lois qui tentent de fixer les possessions par des opérations de cadastrales et des attributions de titres, centralisateur semblait offrir à l'administration centrale, l'opportunité d'exercer de nouveau un contrôle plus direct sur l'ensemble du territoire².

Les villes de l'Empire ottoman subiront les effets de ces réformes soit directement par la nouvelle réglementation urbaine qui sera mise en place, soit indirectement par les profondes transformations qui modifient le régime foncier. Les TANZIMAT cherchaient à moderniser le système juridique et administratif ottomans. Une série de lois qui tentent de fixer les possessions par des opérations de cadastrales et des attributions de titres, d'instituer une nouvelle assiette de l'impôt, de généraliser l'impôt en argent au lieu de celui en nature, de légaliser l'hypothèque, la saisie, la cession et l'acquisition des terres. Dans les villes des conseils municipaux furent établis avec un certain nombre d'attributions administratives et fiscales. Une administration spéciale pour les terres sera créée sous le nom de "TABOU" (qui signifie cadastre) en 1858 chargée d'enregistrer ou plutôt d'imposer l'inscription de la terre au nom de son occupant. Cependant, cette inscription ne donnait pas le droit de propriété juridique, car la terre demeurait la propriété du Sultan.

Istanbul se verra la première appliquer ces réformes et ce désir d'occidentalisation. Elle servira d'avant-garde pour les autres villes de l'Empire. Beyrouth, à l'instar de l'ensemble des villes de la province ottomane connaîtra ces grandes réformes, mais avec la particularité d'une transformation encore plus radicale. Les fondements pour le développement d'une ville à façade moderne, telle que le deviendra Beyrouth, posés depuis le milieu du XIXe siècle, sont en corrélation avec tous ces bouleversements que vit la région à l'époque. Il s'agira donc de comprendre par quels mécanismes et processus de nouvelles formes de production de l'espace vont se substituer aux anciennes.

²YERASIMOS (S.), "La réglementation urbaine et municipale (1838-1869)", in L'occidentalisation d'Istanbul au XIXe siècle. BRA 1989

II. Réveil d'une ville vouée à la modernité

L'émergence récente de la ville de Beyrouth au milieu XIXe s'inscrit directement dans ce grand chambardement qu'engendre l'avènement de la modernité. Mondialisation des échanges, internationalisation des problèmes de croissance des villes, superposition de structures sociales.... Le réseau de villes qui fonctionnait, avec prospérité d'ailleurs, à l'époque ottomane à savoir Damas, le Caire, Jérusalem, Alep, Bagdad etc. (route de la Mecque) se fait remplacer par des villes comme Haïffa et Beyrouth. Dans cette nouvelle configuration politique et économique, Beyrouth devient à la fois la ville support du nouveau pouvoir lié à l'effondrement de l'empire et un relais économique.

L'ensemble des "composantes" d'une ville arabe ottomane se retrouvait dans cette petite ville que fut Beyrouth jusqu'au milieu du XIXe siècle : une ville fortifiée avec six grandes portes, un appareil administratif représenté par deux prisons, le sérail et la maison du juge ainsi qu'un bazar artisanal situé au coeur de la ville, à la fois producteur et commerçant, réparti par métier.

La croissance de Beyrouth se fera de façon radiocentrique, autour du noyau existant. Les premières portes de la ville seront détruites entre 1840 et 1876. L'implantation du "Collège Protestant Syrien" en 1866, qui deviendra plus tard l'université Américaine de Beyrouth influencera considérablement l'extension vers l'ouest. Les activités du tertiaire -établissements bancaires, maisons de commerce, ...- commencent à s'implanter aux abords du centre ville. En 1888 Beyrouth est proclamée la capitale d'une wilayat, et en 1920 la capitale du Liban. Les infrastructures telles que la construction de la route de Beyrouth-Damas en 1863, ou celle du chemin de fer en 1895, la construction d'un premier bassin abrité par une digue pour l'extension du port en 1888, ou encore celle de l'aéroport dans les années trente, répondent clairement à ce rôle d'avant-garde dorénavant attribué à la ville et aux exigences d'une économie désormais et à jamais extravertie. Ce changement de statuts politiques et économiques s'accompagne d'une foudroyante croissance démographique. La population de la ville qui comptait 7.000 habitants en 1810 passera à 27.000 en 1845 puis 13.0000 habitants en 1915 pour atteindre le chiffre de 450.000 en 1959. (Elle doublera en 1970 en s'approchant du million).

III. La réglementation urbaine ottomane au service du mandat français

La période du mandat - qui, à la différence des colonies devait se limiter dans le temps - correspond à l'accélération du processus de mise en place des mécanismes de "modernisation" de l'espace. Contrairement à Alger, où la France se trouve directement confrontée à un droit islamique, au Levant le pouvoir mandataire bénéficie de la modernisation du droit par les TANZIMAT. Le processus d'occidentalisation et les premières ruptures sont donc opérées dès l'époque ottomane.

L'Empire ottoman léguera une réglementation foncière et urbaine dont les principes fondateurs sont réformés. Une réglementation urbaine, qui elle, prendra ses racines dans une distinction entre espace public et privé. A partir du XIXe siècle apparaît un règlement sur la déclaration d'utilité publique, (une refonte du règlement de construction de 1864 à Istanbul), l'expropriation qui date de 1856, et aussi l'alignement des rues, la plantation des arbres etc., un souci d'embellissement et d'esthétique émerge.

La question foncière occupe en priorité les français. En fait c'est en agissant sur la privatisation des terres, sur la nécessité du cadastrage que le pouvoir mandataire tout en ayant un autre objectif agit directement sur le tissu urbain. L'administration du mandat (par l'arrêté n°951, 1920) se charge dans un premier temps de l'inspection et de la réorganisation des bureaux du "DEFTER-KHANÉ-" et du registre foncier.

Jusqu'aux années 1930, les quelques règlements introduits avec les TANZIMAT sur l'expropriation pour utilité publique, l'alignement, la largeur des rues satisferont le mandat. Puis apparaissent des périodes où cette question est mise en avant et acquiert une grande importance. En 1932, une première modification est apportée à la loi sur l'expropriation pour utilité publique³. En 1934, M. TACLA - administrateur de la ville de Beyrouth - s'était opposé à des travaux confortatifs, dans le but de forcer le

³Décret législatif, n° 16/L de 1932. Ministère des Affaires étrangères. Archives diplomatiques (Nantes). Dossier 942.

propriétaire à effectuer les travaux en respectant l'alignement, cela entraînera l'effondrement d'un immeuble, tuant plusieurs personnes. Cette situation engendrera une très large correspondance entre les plus hautes autorités de l'administration du mandat (haut-commissaire, conseiller du haut-commissaire délégué auprès du gouvernement libanais, conseiller dans les affaires juridiques) et le directeur de l'Intérieur qui aboutira en 1934, suite à un rapport de la commission des travaux publics, la Chambre des Députés vote le décret législatif n° 1035, le 30 octobre 1934.⁴ Ce décret apportera des modifications notables : normes à respecter pour des questions d'hygiène et de sécurité, obligation de faire signer un plan par un architecte pour obtenir un permis de construire, déterminant la responsabilité de ce dernier face à la construction...⁵

En fait cette loi vient remplacer la loi ottomane sur les bâtiments du 5 Chaoul 1298, encore en vigueur en 1934. Certes, un esprit nouveau apparaît, cependant par certains aspects, il s'agit d'un changement dans la continuité. L'article 91 de la loi ottomane engage aussi la responsabilité des architectes ou des propriétaires qui édifieraient un bâtiment ne répondant pas au plan préalablement soumis à la municipalité. Le fait d'imposer au propriétaire l'obligation de faire appel au concours d'un ingénieur pour la construction d'un bâtiment retient l'attention de la commission des Travaux Publics chargée de la question qui juge utile de convoquer le directeur des Travaux Publics pour une consultation. La comparaison avec la France laisse apparaître que l'arrêté du 10 mars 1905 chargeant les ingénieurs municipaux d'examiner toutes les demandes de construction et de consolidation des immeubles et de veiller à la stricte exécution des plans préalablement autorisés, implique de la même manière l'avis d'un technicien.

⁴Minist. Aff. étr., Archives diplom. Fonds de Nantes, Dossier 941

⁵Le 3 avril 1934, l'élaboration d'une loi spéciale est déjà proposée. Un premier texte comporte les principes suivants :

- 1- Nul ne pourra obtenir un permis de construire sans la présentation d'un plan technique détaillé, signé par l'architecte chargé de la construction,
- 2- L'architecte ou l'ingénieur assumera la responsabilité de la solidité de la bâtisse qui sera édifiée par ses soins sous sa stricte surveillance,
- 3- Détermination précise des cas de responsabilité respective ou simultanée, directe ou indirecte, de l'ingénieur ou architecte, du propriétaire, du locataire et des pouvoirs publics,
- 4- Indemnisation, soit des ouvriers victimes d'accidents du travail au cours de la construction, soit des personnes victimes d'accidents d'écroulement ou de leur ayant-droit. En un mot chaque fois qu'il y aura un accident qui aurait pu être évité, celui par la faute duquel il est arrivé devra en répondre devant la loi. " idem.

Cette exemple reste tout à fait révélateur de la démarche classiquement adoptée en matière de réglementation urbaine. La réglementation urbaine issue de la période ottomane reste en vigueur tant qu'un événement ne l'a pas rendue insatisfaisante. Différentes orientations sont recherchées afin de définir les bases pour une nouvelle réglementation. Généralement l'exemple qui inspire directement est bien évidemment la réglementation en vigueur en France sur des questions similaires. Mais le Maroc aussi peut servir de modèle. On va procéder loi par loi, décret par décret, ce n'est pas l'ensemble du corps du droit qui subira d'emblée une censure. Dans certains cas quelques modifications sont apportées à la réglementation ottomane sans entraîner la suppression d'un règlement existant. Cette situation dans les premières décennies du siècle crée un véritable métissage réglementaire, inspiré à la fois du droit ottoman réformé et français.

Aux sources de la réglementation urbaine

La loi qui en fait va satisfaire longtemps le pouvoir mandataire et qui constitue l'outil principal de l'urbanisme moderne est celle qui touche à l'expropriation pour cause d'utilité publique. La loi ottomane sur l'expropriation pour cause d'utilité publique du 21 Djem 1296 (15 mai 1879) dit en ses articles 1 et 2 :

"L'expropriation pour cause d'utilité publique consiste dans l'achat, contre paiement de leur valeur estimative de toute propriété immobilière, terrains vagues et autres, pour la création d'établissements d'hygiène et de salubrité, la fondation de la part du Gouvernement Impérial ou de la population d'écoles publiques, la construction de casernes, d'hôpitaux, de réservoirs d'eau pour l'incendie, de fontaines, de chaussées, de chemins de fer, de docks, de ports, de canaux pour empêcher les inondations des rivières propres à la navigation, l'établissement des conduites d'eau, la création de promenades, de jardins publics, la construction et l'élargissement de quais, de halles, de places et de rues.

Article 2 : Les travaux d'utilité publique seront exécutés à Constantinople sur la décision du Conseil d'État, qui décidera en outre l'entreprise des travaux importants intéressant plusieurs provinces. Ces décisions devront être revêtues de la sanction Impériale.

Pour tous travaux qui concernent un seul vilayet, ils seront discutés dans le conseil administratif de la province. La légalisation de l'ordre du vali suffit pour leur exécution."

Ce texte de loi, qui aurait pu être édité aussi bien en France, fait appel à des notions qui relèvent d'une nouvelle conception quant à la gestion de l'espace urbain et suppose que le public se confond avec l'intérêt général dont l'État est le garant. Comme l'entend l'article 2 de la loi -qui comprend d'autres articles qui touchent à la mise en oeuvre- une certaine autonomie de décision est laissée à chaque vilayet. Pour le cas de Beyrouth les premières expropriations pour cause d'utilité publique commenceront avant l'effondrement du pouvoir ottoman. Les français à leur arrivée à Beyrouth ont à gérer les premières mises en pratique de cette loi et évitent ainsi de devenir les instigateurs de ce grand changement.

En 1915, à Beyrouth une série d'expropriation pour cause d'utilité publique sont effectuées sur l'ordre du gouvernement ottoman dans l'objectif de percer de nouvelles rues. La municipalité n'ayant pas les fonds nécessaires pour acquérir les immeubles expropriés et les payer comptant, fait estimer la valeur de ces immeubles par une commission et offrent aux propriétaires expropriés des traites à vue, souscrites par le président de la municipalité. Certains des propriétaires accepteront et d'autres refuseront de sorte qu'en 1918 l'administration du mandat se retrouve avec un dossier en suspens fondé sur le règlement ottoman détourné. Car la loi stipule que les propriétaires expropriés devront être indemnisés en argent, cependant comme la municipalité ne possédait pas les fonds nécessaires pour mener à bien son projet, celle-ci pensait trouver la solution en proposant des traites municipales. Un projet d'arrêté tentera de remettre de l'ordre dans cette affaire en s'adaptant au lieux à la situation trouvé sur place. La grande difficulté consistera néanmoins à évaluer les biens expropriés et à trouver des formes de compensations acceptables.

Tout un arsenal de décrets qui réglemente l'espace urbain va petit à petit se mettre en place, fondé en grande partie sur la réglementation ottomane. Dans un premier temps, des modifications seront apportées et progressivement selon les besoins du moment une réglementation plus directement inspirée de celle en vigueur en France verra le jour. La grande difficulté que rencontrera l'administration du mandat concernera les Waqfs. L'esprit du règlement ottoman survivra à la période du mandat, puisque celui-ci avait placé l'essentiel nécessaire à une gestion de l'espace à l'occidentale pendant les fameuses réformes des Tanzimat. Cependant la somme de tous ces bouleversements aboutira après l'indépendance à faciliter l'adoption de lois franchement inspiré du code du français .

IV. Les Nouveaux Acteurs De L'urbain

Ces changements introduits depuis le milieu du XIXe siècle s'accompagnent de l'émergence de nouveaux acteurs urbains qui contribuent -parfois même sans en avoir fait le dessein- à institutionnaliser de nouvelles formes d'intervention et de gestion de l'espace urbain. Comme pour la réglementation urbaine les premières ruptures sont déjà introduites par les ottomans, le pouvoir mandataire tentant d'améliorer le legs trouvé sur place. Seule la mise en place du service des Travaux Publics représente une véritable inauguration, car celui-ci s'inspire essentiellement d'un "savoir-faire français" nourri par l'expérience coloniale.

Désormais la ville ne se produit plus par elle-même, mais elle se fabrique par des spécialistes en la matière qui vont essayer d'orienter son développement, de la moderniser en la rationalisant, de la guérir de son manque d'hygiène.... Parmi les "professionnels" de la ville apparaissent d'abord les ingénieurs. Introduits avec l'administration mandataire, ceux-ci se voient confier les décisions les plus importantes concernant les grands travaux. Opérant à partir du service des Travaux Publics, ils chapeautent le système décisionnel puisqu'ils sont aussi chargés du contrôle de la municipalité. Le début du siècle consacre les architectes et urbanistes mais leur fonction reste tout à fait nouvelle par rapport aux modes de "fabriquer" la ville plus traditionnels. La municipalité et ses services techniques représentent l'instrument institutionnel incontournable pour la ville moderne. Et enfin un autre type d'acteur qui n'est pas directement concerné par l'urbain mais qui ne contribue pas moins à le façonner : ce sont les sociétés concessionnaires et les banques qui agissent en tant que financiers pour la création d'une ville nouvelle ou d'un équipement d'envergure.

Les acteurs institutionnels : la municipalité et le service des Travaux Publics

Le conseil municipal de Beyrouth prend naissance en 1877, à partir d'une loi ottomane inspirée du code napoléonien. La municipalité de Beyrouth est créée en 1922. Le 7 mai 1926, l'arrêté n° 3627 fixait l'organisation et les attributions du conseil municipal de Beyrouth, après l'approbation du haut-commissaire⁶.

⁶ Minist. Aff. étr., Archives diplom. Fonds de Nantes, Dossier 2891.

L'institution et l'organisation des municipalités dans les villes importantes des provinces de l'Empire ottoman ont été très probablement faite à l'image de ce celle de la capitale. La première municipalité s'organisa en 1858 ⁷ en vertu des lois du II Djem II et du 24 Chev. 1274. Suivant les dispositions de ces lois, les municipalités étaient dirigées par un directeur, et par un conseil municipal comprenant des propriétaires d'immeubles choisis par la Sublime Porte et des membres étrangers. Une direction spéciale de construction dont tous les fonctionnaires étaient nommés par le gouvernement, chargés de l'alignement des rues et autres tâches similaires. La seule certitudes que nous avons concernant la municipalité de Beyrouth, c'est que le conseil municipal dont hérite le mandat, fonctionnait depuis 1915. Théoriquement le délai expirait en 1919, mais comme il n'y eut pas de nouvelles élections, le même conseil municipal sera maintenu. En 1920 il sera dissout car il ne "représentait pas de façon satisfaisante les différentes communautés religieuses" et sera remplacé par une "commission administrative" se fondant sur la loi municipale ottomane du 5 octobre 1877. Cette loi sera reprise et modifiée le 19 mars 1922 par l'arrêté n°1208. ⁸

En 1924 une commission spéciale étudie la particularité de la situation de Beyrouth, siège du haut-commissariat. La difficulté à laquelle on se heurte est de trouver les équilibres nécessaires pour qu'une ville composée d'une population hétéroclite puisse obtenir une représentation équitable au sein de son conseil municipal. La commission municipale de Beyrouth était composée de vingt membres répartis comme suit :

Cinq membres de droit : l'administrateur, le procureur général, le directeur des douanes, le médecin occupant le plus haut poste dans le service de santé, l'ingénieur occupant le plus haut poste aux Travaux Publics. Cinq membres nommés par le gouvernement, cinq autres élus par le conseil, trois élus par les négociants exportateurs et importateurs et enfin deux membres élus par les propriétaires d'immeubles situés dans la ville de Beyrouth. L'organisation municipale connaîtra en fait plusieurs remaniements. En règle générale on retrouve les mêmes grands principes que ceux du code de 1922 : ils touchent surtout les pouvoirs du président concernat la dissolution du conseil, la composition et pouvoir du conseil et enfin le budget.

⁷ Georges YOUNG : "Corps de droit ottoman" vol. VI. 1906

⁸ Walter H. Ritsher: "Municipal Government of Lebanon" publication AUB, Beyrouth.

Le haut-commissariat intégrera un conseiller pour le municipale de Beyrouth, ainsi qu'un conseiller technique pour l'intérieur dont la mission dépassait le cadre strict de la ville de Beyrouth. Ces conseillers avaient pour mission d'apporter "l'aide technique" nécessaire en attendant que se forment les cadres compétents libanais capables de prendre la relève. *"Pour mener à bien cette lourde tâche (travaux d'aménagement), l'administrateur de la ville, notable musulman, comprenant que l'éducation technique des éléments libanais dont il pouvait disposer était encore insuffisante, demanda au haut-commissariat de mettre un ingénieur français à la tête de ses services. Les résultats obtenus montrent ce que peut la collaboration cordiale et l'entente entre les agents de la puissance mandataire et les autorités locales"*⁹

En fait, le service technique municipal (créé sous mandat français) va avoir pour tâches l'ensemble des petits travaux d'aménagement; alignement, rectification des voies existantes, délivrance du permis de construire.

Organisation des Travaux Publics du haut-commissariat

Après une première année de présence au Levant le service des Travaux Publics connaît des réformes importantes et s'impose comme un acteur des plus déterminants de l'urbain. C'est en mars 1921 que le conseiller pour les Travaux Publics est remplacé par une direction des Travaux Publics "chargée de l'exécution des Travaux Publics et d'intérêt général par l'intermédiaire d'une société d'entreprise liée au haut-commissariat par un contrat de travaux". Fin 1922 le contrat est dénoncé et c'est seulement en 1923 que le service des Travaux Publics connaît une nouvelle organisation par l'arrêté n°2347 du 22 décembre¹⁰. Il comprendra désormais, un conseiller pour les Travaux Publics qui aura dans ses attributions l'examen de toutes les questions de principe relatives aux Travaux Publics et de tous les projets de travaux d'intérêt général à entreprendre ou en exécution dans les états sous mandat français ainsi qu'un chef du bureau des Travaux Publics du haut-commissariat. Les fonctions de conseiller furent assurées par l'inspecteur des Travaux Publics de l'État de Syrie jusqu'à fin 1925...

La proposition de créer une direction des Travaux Publics commune aux états sous mandat ne se fera finalement pas, par crainte de protestations de

⁹ *La Syrie et le Liban sous l'occupation et le mandat français. 1919-1927*, op.cit., p.191.

¹⁰ Minist. Aff. étr., Archives diplom. Fonds de Nantes, Dossier 354.

la part des états qui pourraient voir une concurrence avec leurs services de Travaux Publics. Certaines tâches attribuées à ce service se recoupaient avec celles dont la municipalité avait la charge, sauf pour la vérification de tous les grands travaux dans les villes importantes.

Le rôle des sociétés concessionnaires

A travers les concessions, dès la fin du XIX^e s., commence à se réaliser l'ensemble des travaux de génie urbain. Le principe de la concession, inhérent au mandat, est réglementé par l'article 11 du mandat pour la Syrie et le Liban. Ces sociétés concessionnaires agissant dans un objectif commercial, sous contrôle de l'administration du mandat, vont en fait contribuer considérablement à transformer la ville. L'ensemble des services urbains va être fourni à travers cette formule - l'éclairage de la ville, le tramway, les travaux d'aménagement du port -, ainsi que l'aménagement du sous-sol, la distribution de l'eau, les égouts. Les contrats établis portaient souvent sur une quarantaine d'années, dépassant le cadre du mandat.

L'aménagement opéré par ces sociétés deviendra donc irréversible même après l'indépendance du Liban. Pour ces raisons aussi bien les aspects techniques que commerciaux sont importants. Il serait donc nécessaire de savoir qui composaient ces sociétés, les pays où elles opéraient, les techniques proposées, la coordination avec le service des Travaux Publics et la municipalité

¹¹ Le site naturel du Port de Beyrouth a nécessité à plusieurs reprises des travaux d'aménagement, financés en grande partie par l'Etat français, ainsi que pour le reste, par les sociétés concessionnaires qui l'exploitent.

V. Un urbanisme de plan.

Le dessein de transformer Beyrouth "en grande ville moderne" pour reprendre la terminologie utilisée dans les premiers rapports sur les activités levantines existait depuis les années vingt. Concernant l'aménagement de la ville de Beyrouth, l'objectif était certes de "moderniser" la ville. Cependant, il ne s'agissait pas pour autant d'une politique d'aménagement préétablie, décidée par les hautes autorités du mandat que devaient exécuter des services qualifiés - sauf pour les aménagements relatifs au port de Beyrouth, étant donné son importance stratégique pour la France¹¹. Les dix premières années, la législation en matière d'urbanisme, héritée de la période ottomane, était toujours en vigueur, aucun plan d'ensemble n'ayant été conçu pour Beyrouth. Pourtant, à la fin du mandat, la physionomie de la ville sera transformée et les sillons de son évolution seront tracés.

L'urbanisme, bien que considéré comme étant de moindre importance que les affaires foncières, ne laisse pas pour autant les autorités sur place complètement indifférentes. Il s'agira d'utiliser les techniques et procédés nouveaux pour moderniser l'espace. Dans un premier temps cette modernité concernera l'aménagement du sous-sol par la création d'un réseau d'égout..., du sol par un réseau routier, ainsi que celui des équipements tels que les branchements électriques. Les préoccupations d'esthétisme ne sont pas absentes mais semblent être pour un temps reléguées au second plan.

Dès les années vingt apparaît le projet de faire venir de la métropole ou d'Alger un urbaniste pour " la conservation, l'organisation et l'extension des villes". Il est évident que le souhait de moderniser la ville de Beyrouth, siège du pouvoir mandataire, est constamment formulé. Cependant il faudra attendre encore une dizaine d'années, pour que se concrétise le projet. Dans une note envoyée par M. VASSELET, inspecteur général des Travaux Publics, il souligne les premières expropriations effectuées par les autorités turques en 1915 en vue d'ouvrir de nouvelles artères "[...] Des quartiers entiers de Beyrouth avaient été démolis sous l'ordre de Djemal

¹¹ Le site naturel du Port de Beyrouth a nécessité à plusieurs reprises des travaux d'aménagement, financés en grande partie par l'Etat français, ainsi que pour le reste, par les sociétés concessionnaires qui l'exploitaient.

*Pacha dans le but louable de créer des percées et de faire place à des constructions modernes".*¹²

Les premiers qui ont eut le projet de détruire le noyau de la ville afin de créer des percées nouvelles et des grandes avenues étaient les ottomans. L'idée de l'aménagement d'une place qui finira par être réalisé pendant le mandat français à qui l'on attribue souvent cet aménagement central au coeur de la ville de Beyrouth commence à se réaliser sous Djemal Pacha. Ces travaux commencent en 1914 quand la ville de Beyrouth était encore sous domination ottomane. La détermination pour mettre à exécution ce premier projet d'embellissement réalisé à partir d'un plan, tardera à venir à plus tard quand les français auront en main la ville. Ce laxisme sera dénoncé en 1935 : *"Les turcs avaient décidé de prolonger la place des canons au nord du petit sérail jusqu'à la mer, s'ils étaient restés dans ce pays un an de plus ils auraient sans doute exécuté ce projet, comme ils ont exécuté ceux des rues"*. Très probablement un plan est à l'origine de cet aménagement commencé par les Turcs. L'article 2 de la loi du 23 janvier 1929 précise bien : *"Il sera dressé un plan détaillé indiquant la nature et la superficie de l'immeuble, etc...., ce plan doit être dressé par les ingénieurs de la municipalité."*¹³

Dans les années trente et pour la première fois dans le discours qui concerne la ville apparaît très clairement une préoccupation hygiéniste : "Il s'agit désormais de doter la ville de Beyrouth de grandes installations répondant aux exigences les plus immédiates en ce qui concerne la salubrité et l'hygiène." C'est dans ce cadre de préoccupation que la SPRV "Société des Plans Régulateur de ville" est appelé pour établir un plan d'aménagement d'embellissement et d'extension. La problématique et le savoir-faire de la SFU (Société Française des Urbanistes) se trouvent ainsi transférés à Beyrouth, en vue de mettre la ville aux normes de l'urbanisme français.

Le "Plan d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension"

¹²Ministère des Affaires Etrangères. Archives diplomatiques (Nantes). Série E. LEVANT (1919-34), Dossier n° 354.

¹³Ministère des Affaires Etrangères. Archives diplomatiques (Nantes), dossier 2432



47

PLAN D'EXTENSION

*Projet de
M. le Maire de Beyrouth et de M. le Maire de Sidon
Département de l'Administration de la Ville de Beyrouth*

VILLE DE BEYROUTH

PLAN GÉNÉRAL

René Danger, topographe de formation, à la tête du cabinet Danger qui intervient aussi bien en métropole, dans les colonies ou à l'étranger, mobilise en quelque sorte une même grille d'analyse qui permet d'intégrer des données différentes. Les éléments de l'analyse se résument à la géographie, la démographie, l'histoire et les fonctions économiques et administratives. Les instruments mobilisés relèvent d'autres disciplines scientifiques à l'image de l'urbanisme proposé : la statistique, la géologie, la météorologie, la médecine... L'aménagement - le rapport justificatif proposé se fonde aussi sur le fonctionnalisme (souple) et l'esthétisme. La modernité véhiculée par ces propositions cherche à se situer dans continuité.

La "Société des Plans Régulateurs. Villes"¹⁴ propose un "Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension" qui dans sa présentation révèle l'approche méthodologique. L'ensemble est composé: d'un plan topographique de la ville à l'éch. 1/5000e, du plan d'extension et d'embellissement à l'éch. 1/2000e et des analyses et solutions "socio-spatiales" (Programme et Règlement, rapport d'enquête et justificatif, règlement de police sanitaire, règlement de voirie, description des servitudes générales).

La ville se présente comme une sorte de contenant, avec les mêmes composantes dont il s'agit de saisir les nuances à chaque opération, et de traiter à partir des grandes théories hygiénistes appliquées à l'espace. Comment s'applique cet urbanisme fonctionnaliste/hygiéniste à la ville de Beyrouth à peine sortie de l'Empire ottoman ?

L'enquête urbaine pose un regard global et instantané sur la ville dans l'objectif de proposer les solutions les plus adaptées. Mais ce faisant elle intègre à la fois le passé par la dimension historique, le présent et l'avenir puisque les résultats de cette enquête conduiront à faire des choix d'aménagement. La tentative de saisir une dynamique se fait clairement ressentir. Le moment du plan appartient à une continuité, le projet ne fige pas le temps. Elle mobilise des thèmes qui, du point de vue des auteurs, constituent les composantes urbaines indispensables à la compréhension:

¹⁴ Depuis 1912, René Danger exerce en tant que géomètre urbaniste. Une notoriété dans le monde des géomètres, fondateur de l'ordre des géomètres, l'organisation de la profession s'inscrit à son actif; comme l'élargissement du champ professionnel des géomètres à celui de l'urbanisme. Célèbre aussi pour ses cours d'urbanisme donnés depuis 1908.

la géographie, l'histoire, la démographie, les études sanitaires, et les fonctions économiques et administratives et de loisirs constituent les éléments de l'analyse urbaine. Cette topographie des lieux, nécessaire à l'urbanisme scientifique revendiqué, utilise des instruments de mesure relevant d'autres disciplines scientifiques; la statistique, la géologie, la météorologie, la médecine, représentées essentiellement au moyen de graphisme et de cartographie.

L'universalité de la science est ici utilisée comme preuve de l'universalité des jugements portés et, ultérieurement, des propositions faites. Cependant la retranscription des résultats d'analyse manifeste non seulement une subjectivité personnelle, mais surtout éclaire sur le regard extérieur porté sur un territoire étranger, et plus précisément sur la représentation de l'Orient dans l'imaginaire occidental.

La problématique urbanistique véhiculée par les frères Danger émane du débat doctrinal sur l'urbanisme qui a marqué la France dans les trois premières décennies du siècle, à savoir la tendance représentée par la S. F. U. Quinze ans à peine séparent ce plan d'aménagement élaboré pour la ville de Beyrouth, de l'institutionnalisation officielle du procédé pour les villes de la métropole par la loi Cornudet (1919).¹⁵ Simultanément des plans se confectionnent pour des villes comme Alep, Damas, Beyrouth et pour des villes françaises comme Troyes, Caen, Nîmes, Marseille et encore bien d'autres.

Assainir par l'hygiène, ordonner par la circulation et le zoning, ces concepts sont porteurs de projet de société. L'assainissement et l'hygiène resteront néanmoins l'apanage de l'urbanisme moderne, voire post-moderne. Par contre ce qui caractérise l'urbanisme de cette période, et qui disparaîtra avec l'hégémonie de l'urbanisme des CIAM d'après-guerre, est la dimension accordée à l'art urbain, l'urbaniste doit "tendre à faire œuvre d'art".

Les propositions d'aménagement de ce plan se caractérisent par une volonté de non rupture. La S.P.R.V. intègre dans son projet, les aménagements du port élaborés par les sociétés concessionnaires, et ceux entrepris par la municipalité, exclut les aspects techniques de

¹⁵La loi du 14 mars 1919, complétée par la loi du 19 juillet 1924, fait obligation aux villes de plus de 10.000 habitants d'établir un plan "d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension".

l'assainissement déjà pris en charge aussi par des sociétés concessionnaires. De même toutes les études -archéologie etc...- ayant servi à l'enquête urbaine sont celles trouvées sur place émanant des différents services de l'administration du mandat. Le zoning concrétise la tendance "naturelle" observée sur le terrain. Aucune percée importante, sauf celle qui concerne la destruction du petit sérail et l'aménagement pour dégager la perspective dans ce quartier, ne vient défigurer radicalement le tissu urbain. Les voies projetées tentent, soit de prolonger un tracé en cours, sinon d'en dédoubler un autre. Les changements notables proposés par ce plan, restent les trois lotissements -dont une cité-jardin-, la création de quelques belvédères, et l'aménagement de quelques places, squares, et enfin le boulevard périphérique. Cette relative prudence quant à l'intervention physique sur la ville se justifie t-elle seulement par cet urbanisme qui se place dans la continuité, ou par un dépaysement face à un tissu urbain qui exprime une culture tout à fait autre, ou encore tout simplement par la distance entre le lieu de conception du projet et le travail de terrain ?

Dans son ensemble le P.A.E.E. ne connaîtra pas de réalisation, quelques tronçons de voies seront exécutés, notamment en ce qui concerne le boulevard périphérique. L'absence d'une réglementation permettant d'appliquer le P.A.E.E. servira d'argument pour expliquer la non application du projet¹⁶. Par contre il provoque une dynamique qui engendre des débats sur les questions réglementaires jusqu'aux années 1934/36. L'existence du P.A.E.E. en tant que document crée la base d'une discussion sur les questions réglementaires, particulièrement en ce qui concerne le règlement de voirie et le permis de construire. Il va jouer un rôle d'accélérateur d'un processus en cours, mais avec beaucoup de lenteur puisque depuis l'établissement du mandat ces questions n'avaient pas mobilisé l'attention.

Le 08 novembre 1934, le délégué du haut-commissaire auprès de la République libanaise informe celui-ci, que le projet d'arrêté préparé par M. Danger concernant l'extension et l'embellissement de la ville avait été adopté par la commission municipale de Beyrouth. Cependant certaines

¹⁶ Deux ans plus tard Danger (René). rédige un projet de loi s'inspirant à la fois de la jurisprudence locale, de la législation française et de celle du Maroc, applicable dans les états du Levant. Danger. R: la législation dans les États du levant sous mandat français. in L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. op cit pp.103/109.

questions d'ordre technique se posaient, à savoir si les servitudes à créer devaient l'être par un texte législatif ou réglementaire, étant donné les restrictions qu'apportaient certaines dispositions à la libre disposition des propriétaires sur leurs terrains¹⁷. A cette question le haut-commissaire répondra que les dispositions prises par M. Danger "*doivent être insérées dans un projet de loi que le gouvernement pourra présenter à la chambre.*"¹⁸

Le 03 avril 1934, la commission des Travaux Publics se réunit pour étudier un projet de loi dont le principe directeur se résume au recours obligatoire à un architecte chargé de la construction pour toute obtention du permis de construire.

Dans une note destinée à l'ambassadeur datée du 27 février 1935, l'on apprend que le programme arrêté des travaux à entreprendre à Beyrouth consiste à :

- l'aménagement du quartier du vieux sérail ainsi que des accès au port,
- l'aménagement du quartier de l'étoile,
- l'achèvement de la corniche entre la chapelle anglicane et le terminus oriental du boulevard.
- la construction du tronçon du boulevard de ceinture

et qu'il a été convenu avec les autorités locales -entre autres- de la mise au point d'une réglementation en matière de voirie, d'hygiène et d'esthétique¹⁹ (terminologie introduite dans le langage concernant la ville).

Le plan Ecochard

Une décennie sépare le plan Ecochard du plan Danger et pourtant les propositions du plan Ecochard expriment déjà un urbanisme très inspiré du mouvement moderne. Malgré l'aspect très schématique du plan qui se présente sous trois grands chapitres : les grandes voies de circulation: un

¹⁷ Lettre du 08/11/1934, du délégué du haut-commissaire auprès de la république Libanaise à M. le comte D. de MARTEL, Ambassadeur, Haut Commissaire de la République française. Archives du M A E. Fonds de Nantes, carton 942.(doct n° 3593)

¹⁸ Lettre du 26/11/1934 Du haut-commissaire au délégué du H.C. auprès de la R.L. op cit carton 2891 (doct n° 10507).

¹⁹ Note pour l'ambassadeur du 27/02/1935. M.A.E. Fonds de Nantes carton 942

tracé de voie hiérarchisé (schéma I), la ville nouvelle : la construction d'une ville nouvelle (schéma II) et l'urgence des réalisations (schéma III)

L'urbaniste, homme de sciences possédant sa technique des villes, dispose des instruments lui permettant de prévoir le trafic, donc de proposer un tracé prospectif des futurs besoins. Des données recueillies sur le terrain permettent d'établir une proposition prospective. Désormais il n'est plus possible de laisser la ville se construire sans l'intervention à l'amont du spécialiste. Ce principe est clairement énoncé dans le paragraphe qui traite des voies d'arrivée en ville, quand il rejette la possibilité d'élargir les voies en leur laissant leur tracé car *"ces élargissements laissent subsister le tracé empirique de la voie."*

Le schéma II, la ville nouvelle laisse plus facilement apparaître les principes et théories qui soutendent la proposition:

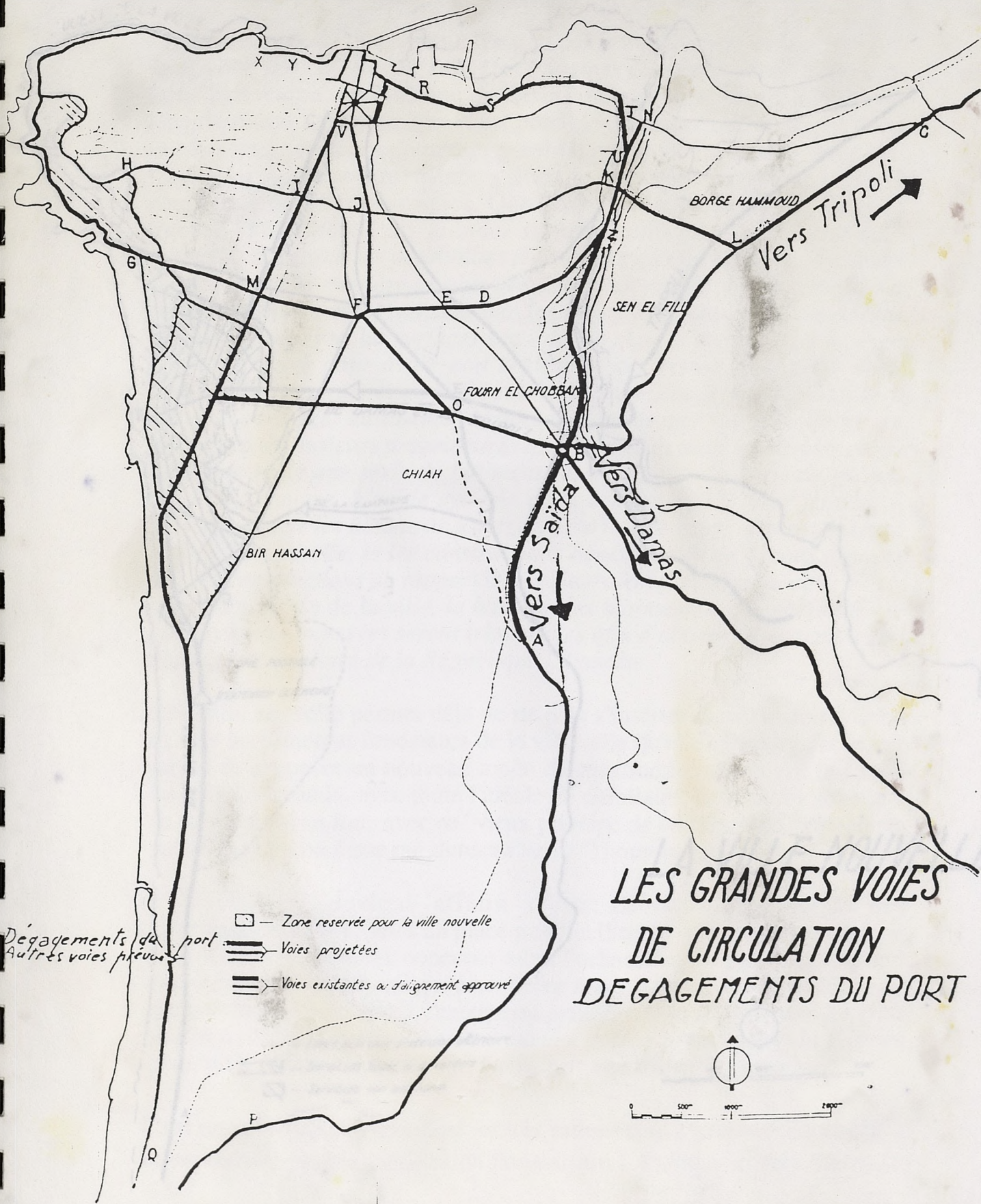
- Le premier principe qui justifie le choix de l'emplacement est d'ordre climatique -L'habitation a des besoins particuliers : *"si les ports de la côte cherchent l'exposition au nord afin de se protéger naturellement des vents régnant sud-ouest, l'habitation, elle a des besoins contradictoires puisque les vents sud-ouest apportent de l'air frais qui permettent de supporter plus facilement les chaleurs d'été."*

- La séparation des fonctions -La ville nouvelle est excentrée par rapport au centre des activités, notamment du port. La distance n'étant plus problématique à l'heure où, *"les transports en commun peuvent rapidement transporter à prix modique une grosse masse de population"*.

- L'urbanisme a le pouvoir de modifier les rapports sociaux : *"De plus la proximité de la ville ancienne et les facilités de communication avec cette dernière et les autres villes permettra non seulement l'habitation résidentielle, mais encore le logement de toute une population travailleuse qui y sera facilement amenée par les transports en commun."* Une ville "égalitaire" qui regrouperait différentes catégories sociales et ce, par le seul fait de l'urbanisme nouveau.




- Prévoir les extensions futures : *"Il faut ajouter encore que si les événements en marche venaient à dépasser les prévisions d'extension, l'emplacement choisi serait susceptible de permettre l'installation d'une ville beaucoup plus grande en s'étendant alors sur les dunes du sud actuellement non fixées"*.

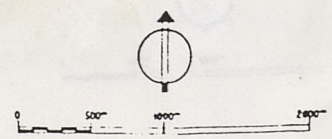
- La voirie comme armature de la ville projetée : *"L'épine dorsale de cette ville nouvelle serait la nouvelle route de Saïda en ABC"*. Une hiérarchisation des voies, *"à part ces quelques grandes lignes intérieures"*

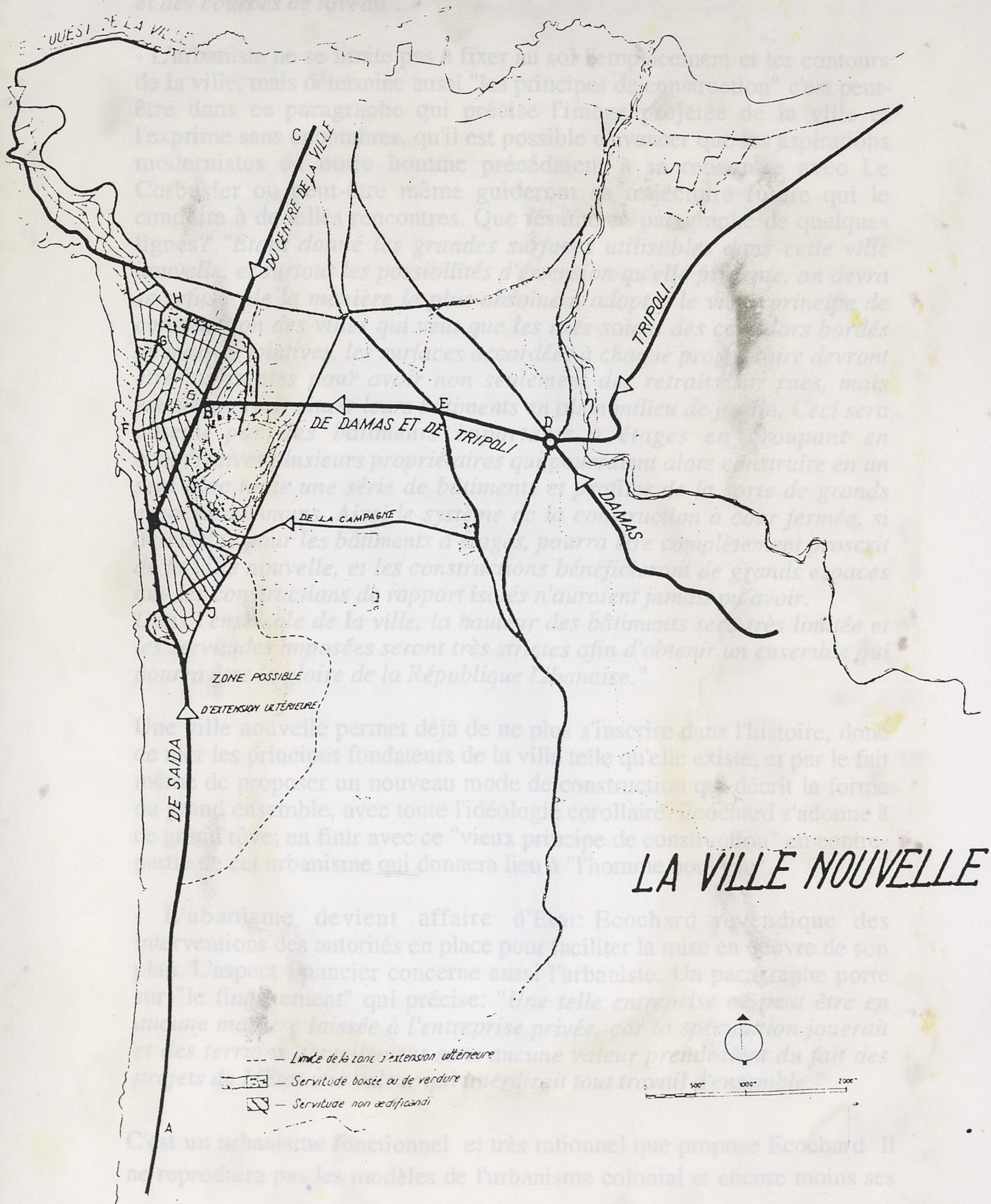


**LES GRANDES VOIES
DE CIRCULATION
DEGAGEMENTS DU PORT**

Dégagements du port
Autres voies prévues

-  — Zone réservée pour la ville nouvelle
-  — Voies projetées
-  — Voies existantes ou d'alignement approuvé





LA VILLE NOUVELLE

une série de voies intérieures seraient étudiées en tenant compte des vues et des courbes de niveau".

- L'urbaniste ne se limite pas à fixer au sol l'emplacement et les contours de la ville, mais détermine aussi "les principes de construction" c'est peut-être dans ce paragraphe qui précise l'image projetée de la ville et l'exprime sans encombre, qu'il est possible d'avancer que les aspirations modernistes de notre homme précédaient à sa rencontre avec Le Corbusier ou peut-être même guideront sa trajectoire future qui le conduira à de telles rencontres. Que résume ce paragraphe de quelques lignes? *"Etant donné les grandes surfaces utilisables dans cette ville nouvelle, et surtout les possibilités d'extension qu'elle présente, on devra se refuser de la manière la plus absolue à adopter le vieux principe de construction des villes qui veut que les rues soient des corridors bordés de maison jointives, les surfaces accordées à chaque propriétaire devront être suffisantes pour avoir non seulement des retraits sur rues, mais encore pouvoir situer leurs bâtiments en plein milieu de jardin. Ceci sera obtenu par des bâtiments importants à étages en groupant en coopératives plusieurs propriétaires qui pourraient alors construire en un seul bloc toute une série de bâtiments et profiter de la sorte de grands espaces communs. Ainsi le système de la construction à cour fermée, si détestable pour les bâtiments à étages, pourra être complètement proscrit de la ville nouvelle, et les constructions bénéficieront de grands espaces que les constructions de rapport isolés n'auraient jamais pu avoir. Dans l'ensemble de la ville, la hauteur des bâtiments sera très limitée et les servitudes imposées seront très strictes afin d'obtenir un ensemble qui pourra être la gloire de la République Libanaise."*

Une ville nouvelle permet déjà de ne plus s'inscrire dans l'histoire, donc de nier les principes fondateurs de la ville telle qu'elle existe, et par le fait même de proposer un nouveau mode de construction qui décrit la forme du grand ensemble, avec toute l'idéologie corollaire. Ecochard s'adonne à ce grand rêve; en finir avec ce "vieux principe de construction" en contrepartie de cet urbanisme qui donnera lieu à "l'homme nouveau".

- L'urbanisme devient affaire d'Etat: Ecochard revendique des interventions des autorités en place pour faciliter la mise en oeuvre de son plan. L'aspect financier concerne aussi l'urbaniste. Un paragraphe porte sur "le financement" qui précise: *"Une telle entreprise ne peut être en aucune manière laissée à l'entreprise privée, car la spéculation jouerait et des terrains actuellement sans aucune valeur prendraient du fait des projets de L'Etat une valeur qui interdirait tout travail d'ensemble."*

C'est un urbanisme fonctionnel et très rationnel que propose Ecochard Il ne reproduira pas les modèles de l'urbanisme colonial et encore moins ses

pratiques. Sa problématique consiste à penser la ville avec les techniques dont on dispose. L'extension programmée par la création de la ville nouvelle, propose un nouveau mode d'habiter en faveur "des travailleurs" qui offre en plus de la "modernité" plus "d'équité". Modifier le tracé d'une route afin de doubler sa capacité à recevoir des véhicules, relève pour l'urbaniste d'un principe universel "en dehors" de tout contexte politique. Ecochard propose déjà un urbanisme "engagé", envisage de collaborer au mieux avec les compétences locales dans l'objectif de réaliser Le PROJET qui défend "l'intérêt général". Attribuer cette démarche au modernisme explique en partie cet utopisme, mais il relève aussi de la personnalité propre de notre homme, respectueux des valeurs humaines. Aspects personnels, période de grandes utopies, Ecochard conçoit son rôle d'urbaniste comme celui d'un régulateur des déséquilibres sociaux et de ceux engendrés par le capitalisme, notamment la spéculation foncière.

La logique dont découle le principe de proposer une ville nouvelle diffère dans son essence même de celle connue dans les colonies : il ne s'agit pas de construire une ville indigène, ou un quartier destiné à une population particulière, mais d'un nouveau mode de production de l'espace qui exige un terrain vierge, sans être contrarié par "l'ancienne" -par opposition implicite à la nouvelle ville-. Ne sommes-nous pas plutôt au coeur de l'idéologie des modernes, où l'urbaniste va contribuer à améliorer le bien-être par le traitement de l'espace -sociabilisation de l'espace-, dont la traduction formelle serait : les espaces verts, rejeter les rues à façades continues, en contre partie de la barre avec ses grands espaces communs.

Les deux plans d'aménagement proposés pour la ville de Beyrouth sous mandat français sont importants car ils marquent le début d'une période; à la différence de la précédente, la ville devient un objet réfléchi dans son ensemble par des spécialistes à partir des théories sur l'espace et l'urbain, reflétant des valeurs esthétiques et sociales. Ils introduisent donc, au-delà d'un banal élargissement de rues et création de places, une nouvelle conception historiquement issue d'une culture qui jusqu'à cette période est étrangère au lieu sur lequel elle doit s'appliquer.

L'urbanisme de plan et la réglementation urbaine deviennent les instruments d'intervention sur la ville. René DANGER accusera l'absence

VI. Continuité et ruptures : héritage et modernité

Les bases pour l'occidentalisation de Beyrouth sont jetées avant l'effondrement de l'Empire ottoman. Le mandat français sur le Levant va contribuer à accélérer un processus mis en place par l'administration ottomane au milieu du XIX^e siècle. L'ensemble des mécanismes qui contribuent à modifier le mode de production de l'espace sont déjà amorcés.

Les grands travaux qui vont contribuer à occidentaliser l'espace urbain concernent essentiellement l'infrastructure et la superstructure. La construction d'égouts, l'électrification de la ville, l'arrivée du tramways dans la ville, la création d'une gare, l'agrandissement du port, la création de l'aéroport, constituent autant d'éléments qui vont transformer le physique de la ville et sa capacité à recevoir différentes fonctions. Ces travaux sont exécutés à partir du XIX^e siècle sous l'influence française. La ville de Beyrouth qui va connaître de grands bouleversements à partir de cette période est encore sous domination ottomane. Cependant l'occidentalisation de l'espace se traduit prioritairement par la mise en place des instruments de l'urbanisme moderne avant de s'attaquer à l'aménagement physique de la ville. Les premiers règlements introduits avec les Tanzimat, notamment l'expropriation pour cause d'utilité publique et la réforme du régime foncier, représentent les fondements au bouleversement du mode de production de l'espace. La gestion de la ville se voit aussi transformer radicalement par la création des municipalités qui en ont désormais la charge. Le Quadi et le muhtasib qui avaient en charge la ville se voit leur fonction s'évanouir, et d'autres acteurs se mettent en place. Les concepts d'esthétisme et d'hygiène seront certes très fortement véhiculés par le plan Danger à partir des années trente, cependant ces concepts commencent à voir le jour depuis la fin de la période ottomane. Les travaux réalisés sous Djemal Pacha à Beyrouth en 1915 amorcent ce désir de changement vers une ville aux grandes artères, le règlement mis en place correspondant aussi à ces préoccupations hygiénistes et esthétiques; alignement des immeubles, plantation d'arbres....

L'urbanisme de plan et la réglementation urbaine deviennent les instruments d'intervention sur la ville. René DANGER accusera l'absence

d'une réglementation adéquate²⁰ pour la réalisation de son plan. Par contre, le plan ECOCHARD 1942 (fin du mandat) conduira à l'élaboration d'une réglementation urbaine permettant notamment la réalisation de son plan. Dans le cas de Beyrouth il est difficile de parler d'opposition entre une ville traditionnelle et moderne, les deux modes de produire se superposent et se croisent dans un premier temps. L'imbrication entre la ville qui se laisse construire et les "modèles" d'occidentalisation, véhiculés par des plans d'aménagement, des acteurs et par l'ensemble des mécanismes mis en place depuis le milieu du XIXe siècle, reste néanmoins très forte.

La plupart des grandes villes de la région ont subi successivement l'hégémonie des grands empires orientaux et méditerranéens. Pour remonter qu'à l'antiquité classique, la plus récente, les grecs et les romains ont précédé les byzantins avant que la Syrie soit soumise à l'Islam. Chaque fois, on voit soit fondé des villes ex-nihilo, soit se sont installés auprès d'un site urbain plus ancien. Le réseau urbain de la région s'est modifié au gré de l'importance donnée à telle ou telle ville.

A chaque fois, cette occupation s'ouvrait sur une nouvelle fondation. Elle organisait la ville selon certains modèles urbains importés qu'on adaptait au site pour la circonstance.

Désormais, la grande majorité des villes antiques sont devenues de gros bourgs ou sont tout simplement désertées. Elles resurgissent depuis peu de l'oubli et retrouvent un semblant de splendeur d'antan grâce à un souci muséographique et archéologique, parfois destructeurs et morbides (1930, expulsion des habitants qui s'étaient installés dans le temple de Baal à Palmyre - plus récemment, dégagement du village sur le site de Bosra).

Toutefois, certaines villes comme Alep, Damas, Hama ou encore Lattaquié, pour n'en citer que quelques-unes, ont connu, selon l'expression de l'historien Jean Sauvaget, un "développement ininterrompu". Les traces des différentes civilisations qui se sont succédées, discernables aussi bien dans la construction des bâtiments que dans le tracé du plan, font de ces grandes villes syriennes d'aujourd'hui des villes sédimentaires par excellence.

De la conquête arabe jusqu'au XIXe siècle, les paysages urbains d'Alep et de Damas se modifient. Les deux villes se développent plus irrégulièrement, moins profondément. Ce qui n'exclue pas pour autant quelques lotissements réguliers ou orthogonaux avant le siècle dernier².

¹ Ce texte est le résultat d'un premier travail d'enquête sur le terrain qui n'est pas encore achevé. Il soulève quelques problèmes qui nous semblent essentiels pour aborder l'occidentalisation des villes syriennes. Il apporte les premiers éléments de réponse, mais les questions sont encore très diverses et il est donc à considérer comme un programme de recherche à poursuivre.

² Voir à ce propos, André Raymond, *Les grandes villes arabes à l'époque ottomane*, 1983, p. 217-221.

L'IMPACT DE LA REGLEMENTATION URBAINE DES TANZIMAT EN SYRIE. LE CAS D'ALEP ET DE DAMAS (1870_1926)¹

Franck Fries

La Syrie est sans doute l'un des berceaux de la civilisation urbaine. La plupart des grandes villes de la région ont subi successivement l'hégémonie des grands empires orientaux et méditerranéens. Pour ne remonter qu'à l'antiquité classique, la plus récente, les grecs et les romains ont précédé les byzantins, avant que la Syrie soit soumise à l'Islam. Chacun d'eux ont soit fondé des villes ex-nihilo, soit se sont installés auprès d'un noyau urbain plus ancien. Le réseau urbain de la région s'est modifié au gré de l'importance donnée à telle ou telle ville.

À chaque fois, cette occupation s'ouvrait sur une nouvelle fondation. Elle organisait la ville selon certains modèles urbains importés qu'on adaptait au site pour la circonstance.

Désormais, la grande majorité des villes antiques sont devenues de gros bourgs ou sont tout simplement désertes. Elles resurgissent depuis peu de l'oubli et retrouvent un semblant de splendeur d'antan grâce à un souci muséographique et archéologique, parfois destructeurs et morbides (1930, expulsion des habitants qui s'étaient installés dans le temple de Bel à Palmyre - plus récemment, dégagement du village sur le site de Bosra).

Toutefois, certaines villes comme Alep, Damas, Hama ou encore Lattaquié, pour n'en citer que quelques-unes, ont connu, selon l'expression de l'historien, Jean Sauvaget, un "développement ininterrompu". Les traces des différentes civilisations qui se sont succédées, discernables aussi bien dans la construction des bâtiments que dans le tracé du plan, font des grandes villes syriennes d'aujourd'hui des villes sédimentaires par excellence.

De la conquête arabe jusqu'au XIX^e siècle, les paysages urbains d'Alep et de Damas se modifient. Les deux villes se développent plus irrégulièrement, moins rationnellement. Ce qui n'exclue pas pour autant quelques lotissements réguliers ou orthogonaux avant le siècle dernier².

¹ Ce texte est le résultat d'un premier travail d'enquête sur le terrain qui n'est pas encore achevé. Il soulève quelques problèmes qui nous semblent essentiels pour aborder l'occidentalisation des villes syriennes. Il apporte les premiers éléments de réponse, mais les questions sont encore très diverses et nombreuses. Il est donc à prendre comme un programme de recherche à poursuivre.

² Voir à ce propos, André Raymond, *Les grandes villes arabes à l'époque ottomane*, 1985, p. 217-221.

Le XIX^e connaît un renouveau urbain des villes de l'Empire ottoman. La réglementation urbaine promulguée à partir de la signature du Rescrit de Gülkhane, en 1839, entraîne un nouvel ordre morphologique dans les villes de l'Empire. Elle participe au mouvement général de réformes de la société ottomane, plus connu sous le nom de Tanzimat. La ténacité des ottomans à résister à l'Occident a finalement abouti à l'appropriation volontaire du modèle européen, tout comme dans l'Égypte khédiviale, tandis qu'en Algérie, par exemple, ce phénomène est contraint par la puissance coloniale.

La réglementation urbaine ottomane s'élabore et se forge à partir du modèle istanbuliote, lui-même influencé par l'Occident. Son application dans les provinces de l'Empire est plus tardive. Damas et Alep n'échappent pas à son impact. En effet, les premiers signes d'un bouleversement des manières de construire apparaissent, dans la région, durant les années 1870.

Jusqu'à l'instauration du Mandat au Levant, les ottomans utilisent cette réglementation. Les Français assurent à partir de 1920 la succession de l'Empire et continuent, dans la plus parfaite légitimité que leur donne leur statut d'occupants, à l'appliquer. D'abord, ils s'en accommodent, puis, peu à peu, certains obstacles apparaissent. C'est seulement alors que les Français commencent à la réviser.

PLAN
 GÉNÉRAL DE LA VILLE
 D'
HALEP



Figure 1 ALEP en 1899

LE RENOUVEAU URBAIN OTTOMAN EN SYRIE

Les premiers éléments de datation des quartiers à travers la cartographie, les sources écrites et la toponymie

Les plans représentant les villes d'Alep et de Damas au XIX^e sont peu nombreux; nous n'en avons répertoriés que deux pour chacune des deux villes. Comme nous le verrons par la suite, leur origine est très variée. En effet, il n'existe jusqu'à l'arrivée des Français aucune production systématique de plans de ville.

On peut supposer raisonnablement qu'il n'en existe pas d'autres que ceux qui seront présentés. La cartographie des villes syriennes est donc très récente.

À partir du Mandat, les Français font un énorme travail cartographique. Le nombre des plans de ville se multiplie tandis que les cadastres des deux villes sont dressés à partir des années trente.

Les textes arabes publiés relatant la fondation de ces quartiers sont aussi peu nombreux. D'autres textes arabes présentent quelques descriptions des lieux qui nous intéressent. Les récits de voyageurs européens apportent aussi quelques informations. Toutefois, les renseignements qu'on peut tirer de ces ouvrages sont, dans l'ensemble, assez décevants en ce qui concerne l'espace urbain des deux villes.

Ces deux sources, cartographique et textuelle, sont complémentaires et permettent de donner les premiers éléments de datation des quartiers. Nous utilisons également la toponymie des sites pour cerner avec plus de précision les dates de certaines opérations urbaines.

Alep

Les deux plans de la ville d'Alep sont assez récents puisque le premier date de 1899 et le second de 1909. Le second date du début du siècle, mais peut être classé dans les plans du XIX^e siècle. En effet, le premier peut être envisagé comme la matrice du second, voir celle de la cartographie de cette ville³.

³ Le premier plan produit par les Français, dès leur arrivée en 1919, semble aussi s'en inspirer. En effet, il reproduit le grand quadrillage projeté à l'ouest de la ville.

Les auteurs du plan de 1899 sont trois ingénieurs (figure 1). L'un d'entre eux est français, un certain Chartier, ingénieur de l'École des Ponts et Chaussées⁴, tandis que les deux autres, Raghîb et Bekir, sont ottomans. Ce plan a ceci de remarquable qu'il représente, sur une même planche, non seulement la ville dans son état actuel, mais aussi les projets d'extension de la ville. Le vaste lotissement, situé à l'ouest, dont la superficie équivaut quasiment à la ville existante est-il un projet utopique ou bien songeait-on réellement à sa réalisation? Sa forme simple est celle d'un quadrillage, dessinant des îlots rectangulaire ou carrés qui ne se marient pas au site. Une grande pénétrante reprend, sans doute, une route existante, permettant la liaison avec l'ancienne ville, la distribution de la nouvelle ville, ainsi que l'accès au nord du pays. C'est un projet qui rentre dans la tradition des projets d'ingénieurs du XIX^e.

Les lotissements fondés depuis les années 1870 sont représentés, mais très approximativement, en raison, sans doute, de leur développement peu rapide. La plupart reste encore au stade de projet.

En conclusion, il est difficile de séparer les deux intentions dessinées sur ce plan. S'agissait-il de dresser l'état de la ville contemporaine ou bien d'élaborer un projet d'extension raisonné de la ville. Dans l'une comme dans l'autre, ce plan fait la preuve d'une démarche planificatrice, chez les ottomans à cette époque, qu'on peut expliquer par l'existence de la nouvelle réglementation urbaine.

Sur le plan de 1909, les contours des lotissements sont plus précis et plus distincts (figure 2). Ces quartiers se sont lotis. La voirie est vraisemblablement réalisée.

Lorsque le premier plan représente encore le projet, celui de 1909 figure la réalité. Toutefois, le projet d'extension à l'ouest de la ville, au-delà du Koueik, demeure à l'ordre du jour. Son tracé a reçu, cependant, quelques modifications occasionnées par l'apparition de la ligne de chemin de fer⁵. Ce plan semble une mise à jour du précédent.

Le quartier de 'Azizié est fondé, selon al-Ghazzi, en 1868. Il prend le nom du sultan régnant alors, Abdul 'Aziz (1861-1876).

⁴ Nous ne possédons, à ce jour, aucune autre information à son sujet.

⁵ La gare de Bagdad est édifiée en 1905

PLAN
de
DAMAS

et de ses Faubourgs.

Echelle

1:10000



LEGENDE:

- 1 Bab el Charq
- 2 Rue de Sourous
- 3 Bab el Bhar
- 4 Rue de Sourous
- 5 Rue de Sourous
- 6 Rue de Sourous
- 7 Rue de Sourous
- 8 Rue de Sourous
- 9 Rue de Sourous
- 10 Rue de Sourous
- 11 Rue de Sourous
- 12 Rue de Sourous
- 13 Rue de Sourous
- 14 Rue de Sourous
- 15 Rue de Sourous
- 16 Rue de Sourous
- 17 Rue de Sourous
- 18 Rue de Sourous
- 19 Rue de Sourous
- 20 Rue de Sourous
- 21 Rue de Sourous
- 22 Rue de Sourous
- 23 Rue de Sourous
- 24 Rue de Sourous
- 25 Rue de Sourous
- 26 Rue de Sourous
- 27 Rue de Sourous
- 28 Rue de Sourous
- 29 Rue de Sourous
- 30 Rue de Sourous
- 31 Rue de Sourous
- 32 Rue de Sourous
- 33 Rue de Sourous
- 34 Rue de Sourous
- 35 Rue de Sourous
- 36 Rue de Sourous
- 37 Rue de Sourous
- 38 Rue de Sourous
- 39 Rue de Sourous

Suite de la Legende

- 21 Rue de Sourous
- 22 Rue de Sourous
- 23 Rue de Sourous
- 24 Rue de Sourous
- 25 Rue de Sourous
- 26 Rue de Sourous
- 27 Rue de Sourous
- 28 Rue de Sourous
- 29 Rue de Sourous
- 30 Rue de Sourous
- 31 Rue de Sourous
- 32 Rue de Sourous
- 33 Rue de Sourous
- 34 Rue de Sourous
- 35 Rue de Sourous
- 36 Rue de Sourous
- 37 Rue de Sourous
- 38 Rue de Sourous
- 39 Rue de Sourous

Figure 3 DAMAS circa 1860

Le quartier de Nayyal est fondé, quant à lui, dix ans plus tard, en 1878. Il prend le nom de a-Sayyid ibn as-Sayyid 'Umar, plus connu sous le nom de Nayyal, qui signifie tisserand. Ce personnage serait un fonctionnaire du gouvernement d'Alep. Il possédait un terrain et une maison à l'emplacement de ce quartier. Selon, Ghazzi, quelques alépins lui auraient peu à peu acheter des parcelles pour s'installer auprès de lui. Au fur et mesure, le mouvement s'amplifie alors que les jardins se lotissent.

La fondation de Jamiliyé date de 1883. Elle est précédée d'une année par celle de Bustan Kulab et suivie quelques années plus tard par celle de Hamidié, qui date de 1887. Ce quartier prend le nom du sultan 'Abdul Hamid II (1876-1909). En 1907, on projette, à sa proximité, un autre quartier appelé Jabrié. Il tire son nom de l'un des descendants d'al-Jabri.

Le quartier de Sulmanié est, quant à lui, élevé en 1895. Il prend son nom de Suliman Jalibi, propriétaire d'un jardin situé sur son emplacement.

Damas

Le seul plan d'ensemble de Damas, connu pour la période qui nous intéresse, est dressé par une mission archéologique française, dirigée par E. Guillaume Rey⁶. Ce dernier parcourt plusieurs fois la région de 1856, date de sa première mission, jusqu'aux années 1870. L'objectif de départ de la mission française est d'étudier les forteresses croisées. Elle produit surtout des plans de places fortes franques ainsi que quelques plans de villes syriennes.

Parmi eux, le plan de Damas est probablement dressé dans les années 1860-1870, peu avant les premiers impacts de la réglementation urbaine des Tanzimat (figure 3). En effet, il ne représente aucun des quartiers issus de la nouvelle législation ottomane. Il demeure jusqu'à l'instauration du Mandat le seul plan disponible de la ville. *L'Itinéraire descriptif, historique et archéologique de l'Orient. Syrie, Palestine*, de Chauvet et Isambert le publie pour la première fois en 1882. Cette édition est anachronique car elle ne représente aucun des nouveaux quartiers dont le développement a pourtant débuté dix ans auparavant⁷.

⁶ Membre de la Société de Géographie et de la Société impériale des Antiquaires de France.

⁷ Il faut attendre la première carte dressée par les Français, en 1920, pour avoir un nouvel aperçu de la ville.

Le second plan est plus ancien que le précédent puisqu'il date de 1855. Son auteur est un anglais qui a longtemps séjourné dans cette ville, le réverend J.L. Porter. Sa représentation est très partielle puisqu'il ne représente guère que la ville intra-muros et Souk Sarouja.

Ces deux plans n'ont donc aucun intérêt pour notre étude sinon de nous donner l'aspect de la ville avant les premières transformations urbaines.

Mohajrin⁸ est le seul grand lotissement régulier de Damas. Il fut dressé pour accueillir une population musulmane crétoise, installée-là, après la grande révolte de 1868. Il date donc de la fin des années 60, début des années 70.

D'autres quartiers se sont développés durant cette période, mais aucun n'avaient l'ampleur du premier. Ce sont plutôt des micro-lotissements juxtaposés les uns aux autres. On les trouve surtout sur la route de Salhié, qui rejoint la ville intra-muros, en passant par Souk Sarouja, aux quartiers situés sur le Qassioun, ainsi que sur celle d'Alep, à la sortie du quartier de Bab Touma.

Damas connaît aussi, durant cette période, plusieurs projets d'embellissement. Le plus important, et non le moindre, est celui qui remodèle les souks de la vieille ville. Il occasionne la première et seule percée opérée par les ottomans.

En effet, le souk Hamidié reprend une voie, qui longe la Citadelle, puis perce le tissu sur plusieurs centaines de mètres, pour aller rejoindre la Mosquée des Omeyyades. Cette opération s'accompagne d'un ordonnancement répétitif des façades des boutiques. Il forme un seul ensemble architectural dessiné préalablement. Il tire son nom de celui du sultan d'alors, Abdul Hamid II (1876-1909) et permet donc de dater approximativement l'opération.

De même, l'ancien decumano romain, encore appelé Rue droite, est repris sur une grande partie de sa longueur. Ce tronçon est, aujourd'hui, le souk Midhat Pacha. Le style des façades est le même que celui du souk Hamidié. On peut donc présumer que c'est un même ensemble architectural conçu simultanément. Sa dénomination permet donc de préciser, si ce n'est la

⁸ Mohajrin signifie "émigrés".

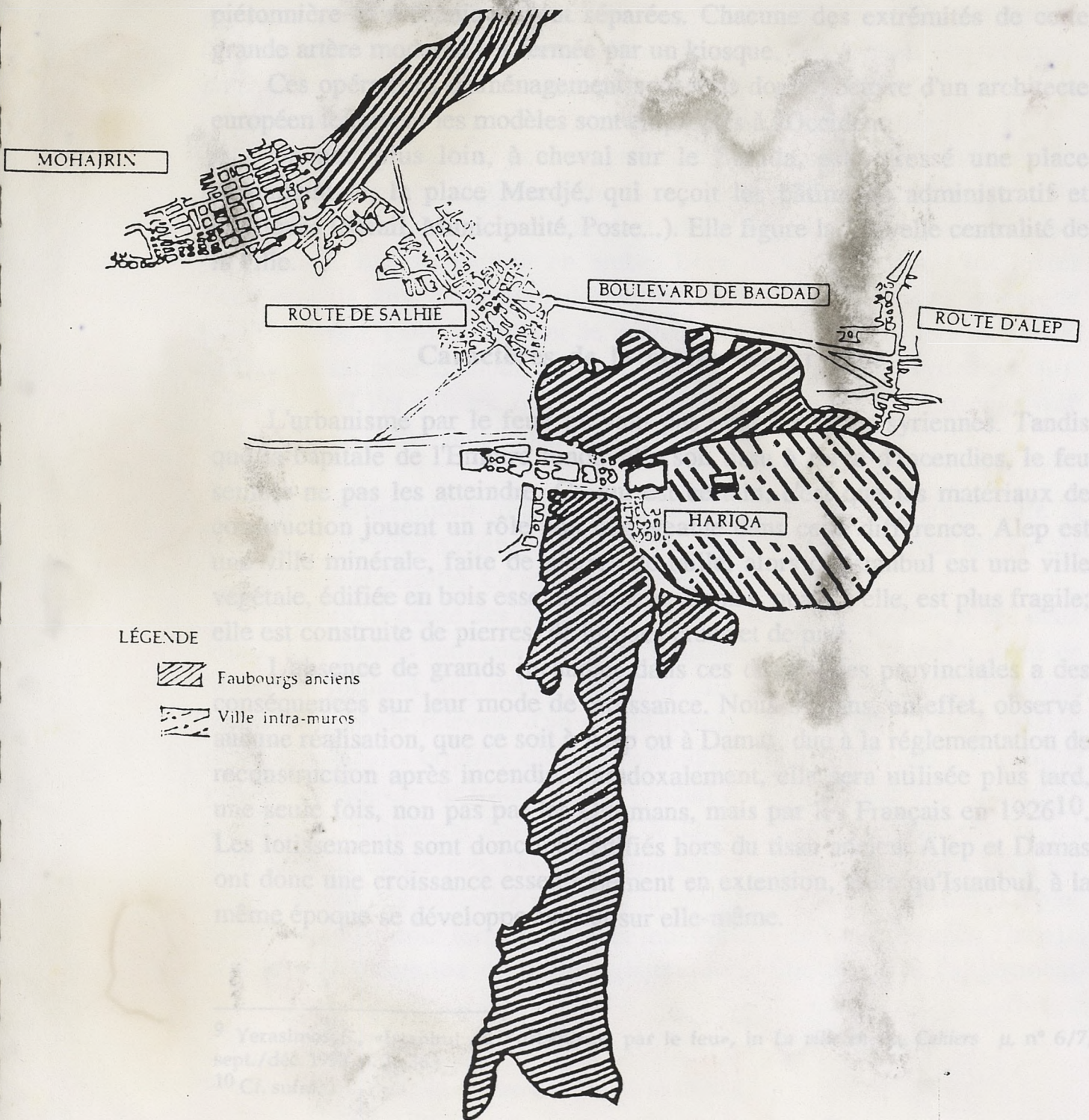


Schéma du plan de DAMAS circa 1926
situation des différents quartiers

date d'exécution, en tout cas, la date de conception. Midhat Pacha est wali de la province entre 1878 et 1880 et est probablement le commanditaire du projet.

À la sortie du souk Hamidié est tracée une vaste artère, appelée Rue de la Victoire. Celle-ci est une sorte de Park-way, où les circulations piétonnière et mécanique sont séparées. Chacune des extrémités de cette grande artère moderne est fermée par un kiosque.

Ces opérations d'aménagement sont sans doute l'oeuvre d'un architecte européen tellement les modèles sont empruntés à l'Occident.

Un peu plus loin, à cheval sur le Barada, est dressé une place monumentale, la place Merdjé, qui reçoit les bâtiments administratif et politiques (Sérail, Municipalité, Poste...). Elle figure la nouvelle centralité de la ville.

Caractères de la croissance urbaine

L'urbanisme par le feu⁹ ne vaut pas pour les villes syriennes. Tandis que la capitale de l'Empire renouvelle son tissu à force d'incendies, le feu semble ne pas les atteindre. Ce qui est certain, c'est que les matériaux de construction jouent un rôle non négligeable dans cette différence. Alep est une ville minérale, faite de pierres de taille, alors qu'Istanbul est une ville végétale, édiflée en bois essentiellement. Damas, quant à elle, est plus fragile; elle est construite de pierres, de briques crues et de pisé.

L'absence de grands incendies dans ces deux villes provinciales a des conséquences sur leur mode de croissance. Nous n'avons, en effet, observé aucune réalisation, que ce soit à Alep ou à Damas, due à la réglementation de reconstruction après incendie. Paradoxalement, elle sera utilisée plus tard, une seule fois, non pas par les Ottomans, mais par les Français en 1926¹⁰. Les lotissements sont donc tous édiflés hors du tissu ancien. Alep et Damas ont donc une croissance essentiellement en extension, alors qu'Istanbul, à la même époque se développe surtout sur elle-même.

⁹ Yerasimos S., «Istanbul ou l'urbanisme par le feu», in *La ville en feu*, Cahiers μ , n° 6/7, sept./déc. 1993, p. 26-36.

¹⁰ Cf. supra.

L'impact de la réglementation urbaine de la période des Tanzimat sur les villes syriennes est assez tardive si l'on considère que les premières réalisations dans la capitale de l'Empire sont contemporaines de la signature du Rescrit de Gülkhane, en 1839, qui engage les premières réformes. Les premières opérations de lotissements réguliers apparaissent, comme on l'a vu, à partir des années 1870. La croissance des villes syriennes est à partir de cette date planifiée. Cette planification est au demeurant fragmentaire puisqu'elle fabrique que des morceaux de ville sans relation entre eux, ni même avec le reste de la ville. Par ailleurs, elle est réglementaire.

Il reste des questions pour lesquelles nous n'avons pour l'instant aucune réponse. Les textes réglementaires se forgent et se révisent à partir du modèle istanbuliote. Leur transfert dans les provinces arabes doit occasionner une traduction en arabe. Lors de la traduction, les textes s'adaptent-ils aux caractères des villes arabes. Nous l'avons remarqué précédemment, l'article traitant de la reconstruction des quartiers incendiés, très important pour Istanbul, ne concerne pas les deux villes syriennes. A-t-il été traduit? Par ailleurs, qui oblige l'application des textes? Est-ce le wali ou bien les nouvelles municipalités¹¹?

Nous remarquons que le mode de croissance est différent entre la capitale et les villes syriennes considérées. Celui de ces dernières est surtout en extension et planifié. Ce sont ses deux caractères.

Pourtant, il existe des différences entre le mode de croissance des deux villes. Les grands lotissements d'Alep auxquels on peut associer celui de Mohajrin forment une même catégorie. Ils sont le résultat d'une vaste opération globale relevant d'un dessin préalablement établi. Les lotisseurs peuvent avoir des origines différentes (wali, Sultan ou notables), l'intention reste planifiée. Ces quartiers sont le produit de la réglementation ottomane. Il en est différemment des quartiers de Damas qui se développent sur les deux axes de croissance, vus précédemment. Nous le remarquons déjà, ces quartiers sont des micro-lotissements juxtaposés, les uns aux autres. Le plus souvent les îlots sont formés par deux lotissements en bande accolés. Dans ce cas, la réglementation ottomane agit toujours. Elle oblige à l'alignement.

¹¹ La première municipalité d'Alep est instaurée en 1868.

Toutefois, le dessin préalable d'un ensemble (le lotissement) n'est pas exécuté. La planification se réduit, au coup par coup, à la rue.

Les maîtres d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage semble d'origine très diverse selon les cas. Trois cas de figures semblent se présenter.

Le premier et le deuxième correspondent aux grands lotissements. Le premier renverrait à une décision impériale ou provenant du gouverneur (le wali). Le lotissement de Mohajrin paraît en être le cas exemplaire. Dans ce cas de figure sont incluses les opérations d'embellissement qui sont sans doute dues à la volonté personnelle du wali de moderniser la ville. Midhat Pacha est le cas exemplaire du gouverneur réformiste et moderniste de la période des Tanzimat¹².

Le deuxième serait celui d'une association spéculative de notables urbains, peut-être chrétiens pour Alep.

Le troisième, enfin, serait le lotissement individuel par de petits propriétaires fonciers. Ce cas de figure permet de comprendre le développement des faubourgs de Damas.

Les populations

La population installée dans ces nouveaux quartiers est majoritairement chrétienne. L'historien alépin, Kamel Al-Ghazzi, note quelques chiffres dans son ouvrage, *Kitab nahar adh-dhahab fi tarikh halab* (1924), assez éloquent, pour illustrer notre propos. Les recensements, dont nous reproduisons, ici, qu'une partie, ne sont pas datés, à l'exception d'un seul, celui de 'Azizié, lequel est daté par l'historien alépin par un "maintenant". Sachant que son ouvrage est publié en 1924, on peut supposer qu'ils sont tous probablement contemporains des années 1920. Même s'ils sont tardifs par rapport à la

¹² Rappelons qu'il est le principal instigateur de la Constitution de 1876.

fondation des quartiers, ils restent très représentatifs du premier constat remarqué précédemment.

	Jamilié	Nayyal	Hamidié	Sulimaniyé	Azizié
Musulmans	523	30	-	-	43
Chrétiens					
Grecs catholiques	65	231	1820	330	312
Arméniens catholiques	8	74	740	122	157
Syriens catholiques	28	31	495	71	178
Grecs orthodoxes	7	21	157	72	78
Arméniens	17	82	250	4	32
Maronites	14	60	306	71	171
Protestants	1	1	33	-	15
Latins	3	45	98	25	36
Chaldéens		4	89	5	68
Syriens		43	55	26	5
Total des chrétiens	143	592	4043	676	1052
Étrangers	450	-	-	-	-
Émigrés de Mardin	340	-	-	-	-
Juifs	1332	-	-	-	-
Nombre total des habitants	2788	622	4043	726	1095

Le quartier de 'Azizié compte 205 maisons pour 1095 habitants. La grande majorité des familles sont chrétiennes. La communauté musulmane est très réduite puisqu'elle ne représente qu'un effectif de 43 personnes, soit environ 4% de la population totale du quartier.

Le quartier de Nayyal rassemble 622 habitants tandis que l'auteur dénombre 95 maisons. Les chrétiens sont encore une fois majoritaires puisqu'ils incarnent environ 95 % de l'ensemble de population du quartier, contre 30 musulmans seulement.

Toutefois, si les chrétiens forment le groupe confessionnel le plus important, il faut ajouter qu'il existe des différences d'effectif très marquées selon les rites. Les Grecs catholiques forment la plus importante communauté du quartier, à savoir environ 37% de la population totale. C'est

aussi le cas pour le quartier précédent (28%). Suivent ensuite les Arméniens, avec environ 13% sur l'ensemble des habitants, alors qu'ils ne sont que 32 à 'Azizié (3%). Ils sont talonnés de près par la communauté arménienne catholique, dont la représentation est d'environ 12%.

Dans le quartier de Hamidié, le plus peuplé, la communauté du quartier est très homogène. Les 4043 habitants sont exclusivement chrétiens. Les Grecs catholiques forment 45% de l'ensemble, suivis de loin par les Arméniens catholiques, avec 18,30%.

Le quartier de Sulimanié est constitué de 76 maisons, pour 726 habitants. C'est le même cas de figure que le quartier précédent. La population est exclusivement chrétienne. Les Grecs catholiques sont encore majoritaires et forment la première communauté du quartier, avec 45% de la totalité des habitants. Les Arméniens catholiques restent la seconde, en représentant 16% de l'ensemble.

Enfin, le quartier de Jamilié est très atypique par rapport à tous les quartiers précédents. Il est composé, quant à lui, de 220 maisons, avec une population totale de 2788 habitants. Les chrétiens représentent environ 5%, tandis que les musulmans forment environ 19 % de l'ensemble. La communauté juive est la plus importante puisqu'elle est forte de 1332 personnes, à savoir environ 48 % de l'ensemble. Enfin, les étrangers dont l'historien alépin ne précise pas l'origine forment une communauté qui représente environ 28%.

On constate que les nouveaux quartiers d'Alep possèdent une population très homogène. Le quartier reste un espace très marqué confessionnellement. À chaque fois, une communauté religieuse domine en nombre. Ils sont majoritairement chrétiens, comme nous le remarquons dès le départ. Une seule exception au tableau, le quartier de Jamilié qui renferme, quant à lui, une population juive très importante. Les proportions s'inversent alors. La population musulmane augmente tandis que celle des chrétiens est réduite à la portion congrue. Les étrangers sont aussi bien représentés pour figurer à la deuxième place, en nombre. La population est plus diversifiée et plus "cosmopolite".

Sur les cinq quartiers abordés, trois seulement comportent une communauté musulmane, toujours très réduite ou peu importante dans le cas de Jamilié.

Lorsqu'on examine la population chrétienne, on s'aperçoit qu'elle forme un ensemble hétérogène et qu'elle fonctionne par sous-ensembles, déterminés par des différences ethniques et rituelles. À l'exception de Jamilié, la communauté des Grecs catholiques domine l'ensemble et représente par là même le sous-ensemble le plus important. Les arméniens catholiques forment, dans deux cas sur quatre, le deuxième sous-ensemble. Ils sont supplantés à cette place, une fois par les arméniens à Nayyal et, une fois, par les syriens catholiques à 'Azizié. Il existe donc, dans un même ensemble, une communauté plus nombreuse, qui domine les autres.

Ces nouveaux quartiers reproduisent le cloisonnement confessionnel et spatial de la vieille ville, car chaque communauté possède son espace géographique¹³, dans lequel il domine. Ces quartiers forment donc des appendices aux quartiers chrétiens de la ville ancienne alors que le quartier de Jamiliyé est quasiment un quartier juif. Ces nouveaux quartiers ne deviennent pas, à l'évidence, des espaces de mixité, mais demeurent ségrégationnistes.

Si les recensements sortis de l'ouvrage de K. Al-Ghazzi répondent aux questions sur la mixité religieuse, ils n'informent toutefois pas sur la mixité sociale de ces quartiers. Dans sa thèse de géographie urbaine¹⁴, Abdul-Rahman Hamidé, essayant de mettre en relations morphologie urbaine et morphologie sociale de l'espace, considère les lotissements du XIX^e comme le type de quartier bourgeois récent. Mais, est-ce un élément de réponse ?

D'autres questions se posent encore. On constate que les premiers à sortir de la ville intra-muros et des faubourgs anciens pour s'installer dans ces quartiers, sont les chrétiens. Peut-on voir dans ce phénomène un désir plus grand chez eux de vivre dans un espace occidentalisé et/ou faut-il comprendre ce phénomène comme une volonté plus forte de se désenclaver des quartiers anciens ?

Les travaux précédents de l'équipe ont déjà remarqué que, dans le cas d'une reconstruction après incendie, même s'il s'agissait antérieurement d'un quartier musulman, les premiers à s'installer, dans le nouveau lotissement, étaient souvent les chrétiens.

¹³ Voir à ce propos, André Raymond, *Les grandes villes arabes à l'époque ottomane*, 1985, p. 174-179.

¹⁴ Abdul-Rahman Hamidé, *La ville d'Alep. Étude de géographie urbaine*, Paris, 1959, p. 56.

Dans le cas des quartiers alépins peut-on trouver un élément de réponse dans le fait que ces quartiers sont le résultat de spéculations foncières et immobilières opérées par des chrétiens?

On retrouve le même phénomène, à Damas. Le faubourg qui se développe le long de la route d'Alep, à la sortie du quartier chrétien de Bab Touma, est essentiellement chrétien tandis que le quartier de Mohajrin est musulman. La population qui s'installe sur l'axe de Salhié est traditionnellement considérée comme mixte. Toutefois, nous n'avons à ce jour aucune information sûre à leur sujet.

LA GESTION FRANÇAISE DE LA RÉGLEMENTATION OTTOMANE. LE CAS DE DAMAS (1920-1926)

Lorsque les Français s'installent au Levant, en 1920, sous couvert d'un mandat attribué par la S.D.N., les paysages urbains des grandes villes syriennes sont déjà profondément modifiés. Comme on l'a vu précédemment, l'impact de la réglementation urbaine, due aux Tanzimats, a provoqué un nouvel ordre morphologique urbain. Toutefois, certains estiment encore aujourd'hui que cet événement politique amorce l'occidentalisation des formes urbaines et architecturales dans la région. Or, les contemporains du Mandat se plaisaient volontiers à reconnaître dans les nouveaux quartiers d'Alep et de Damas l'expression ottomane du modèle urbain occidental.

À vrai dire, les Français n'ont fait, durant la première décennie du Mandat, qu'entériner les manières de construire antérieures. Les préoccupations françaises étaient ailleurs. En effet, l'administration mandataire s'étaient fixé, dès le départ, d'autres priorités immédiates : la domination du territoire par l'amélioration du réseau routier et le développement agricole. Le général Gouraud avait bien appelé l'architecte Redon, dès son arrivée, en 1920, pour qu'il établisse les plans d'embellissement des grandes villes levantines. Mais, sa mission resta finalement sans suite.

Jusqu'à l'avènement du plan d'urbanisme dans la région par les frères Danger, à partir de 1930 environ, la réglementation ottomane resta en vigueur. En dépit de leur position très partielle envers l'oeuvre ottomane, d'ailleurs partagée par les arabes, eux-mêmes, les Français se contentaient essentiellement de gérer et de poursuivre le travail entrepris, avant eux, par les ottomans (amélioration de la voirie, des égouts, etc.). Toutefois, en ce qui concerne Damas, on peut noter deux tentatives fragmentaires, par leur impact sur l'espace urbain de cette ville, d'améliorer la législation ottomane.

Même si ces deux tentatives annonçaient une période de transition, l'urbanisme opérationnel restait toujours un urbanisme réglementaire qui ne disparaîtra qu'avec les premiers plans d'urbanisme.

Le règlement de voirie de 1922

Dès sa nomination à la tête du Service technique de la municipalité de Damas, au début de l'année 1922, l'ingénieur Lucien Vibert propose la promulgation d'un arrêté limitant les effets de la réglementation ottomane sur cette ville. Jusque-là, ce service était sous la tutelle d'un syrien, Mustafa Ibrahim, dont la tâche se bornait essentiellement à établir un programme de prévisions annuelles, de réfection de la chaussée, de construction et de nettoyage de la voirie, d'entretien des égouts et des édifices municipaux.

Dans sa proposition de mars 1922¹⁵, il suggère de ne plus appliquer la réglementation ottomane sur les "vieux quartiers" de Damas pour reprendre son expression. En effet, celle-ci a comme désavantages de coûter cher en expropriation à la municipalité, d'ôter à la majeure partie de ville son caractère et de provoquer un mécontentement de la population envers elle lorsqu'il faut appliquer les plans d'alignement.

Fort de ces principes, il conseille de diviser la ville en trois zones distinctes suivant un règlement de voirie établi par lui. La première zone, la zone A, est représentée par les "quartiers neufs", à savoir les lotissements dus à la réglementation ottomane du XIX^e. La deuxième, la zone B, est formée des rues destinées à être alignées ou élargies, dans les faubourgs anciens de la ville, pour améliorer la circulation mécanique vers la zone C, la ville intra-muros qui profiterait, quant à elle, d'une grande tolérance.

Chacune d'elles s'accompagnait de servitudes de construction particulières. Dans la zone A ainsi que dans la zone B, on continuera à construire comme avant. Lucien Vibert reprend à son compte les manières de construire de l'époque : rez-de-chaussée, un étage, murs en pierre, charpente et plancher en bois. Quant à la zone C, il faudra respecter totalement l'architecture qui s'y trouve.

À vrai dire, le souci de L. Vibert n'est pas moins d'introduire des idées urbanistiques utilisées au Maroc, surtout, que de limiter l'application de la réglementation ottomane sur les quartiers anciens de Damas. Fort de son expérience marocaine où il séjourna quelques temps, son premier réflexe est de reproduire un modèle d'aménagement élaboré, au Maroc, par Henri Prost et Lyautey, même si celui-ci n'a pas vraiment de fondement dans le contexte

¹⁵ Lettre de Lucien Vibert au Président de la Municipalité, datée du 5 mars 1922. *Archives Institut Français d'Études Arabes de Damas (IFEAD)*.

mandataire. L. Vibert vise surtout dans son projet à diviser la ville en deux parties, la ville moderne, à savoir une sorte de ville européenne, et la ville ancienne, la ville indigène. Dans sa note de mars, il l'exprime d'ailleurs de cette façon : cette division de la ville aboutira à la création de « deux zones distinctes, Damas, la neuve, la ville de l'avenir et l'antique cité des Omeyyades dont nous conserverions le cachet si intensément artistique en maints endroits qui constitue d'ailleurs un capital qu'exploite l'industrie touristique. ».

Ses motivations qui poussent à protéger le tissu ancien, lequel prend dès lors un caractère artistique ou bien historique, s'associent à son premier souci d'établir une ville bipartite. Les deux parties de la ville ne sont pas antagonistes; bien au contraire, le respect de l'Autre, à savoir de la culture urbaine indigène, passe nécessairement, selon lui, par la préservation de son patrimoine architectural ainsi que par celle de la morphologie du tissu urbain dans lequel il vit.

Cette idée n'était pas nouvelle, puisque Prost et Lyautey l'avait systématisée depuis quelques années au Maroc, et tendait à devenir le modèle colonial adaptable en toute circonstance par les Français. D'ailleurs, lorsque Maurice Pillet intervint, en janvier 1919, au congrès sur la Syrie, organisé par la Chambre de Commerce de Marseille, celui-ci envisageait déjà le même ordre urbain¹⁶. L'objectif de départ de son allocution était de définir la ligne de conduite à suivre en matière de protection des monuments historiques lorsque les Français obtiendraient la charge du mandat. Finalement, il aboutit à proposer un nouvel ordre urbain, imprégné de réorganisation sociale, évidemment, dans lequel la ville serait partagée entre une ville moderne et une ville indigène. Il l'explique d'ailleurs de cette manière : « La prospérité économique, si longtemps retardée par la domination turque (...) elle se traduira par de nombreuses constructions modernes qui doivent trouver leur plein développement, tout en respectant les rares trésors légués par les générations disparues. Aux villes nouvelles, il faut l'air et la lumière, c'est à dire la santé et l'agrément, des voies larges et bien distribuées, c'est à dire des communications faciles et rapides. Elles ne sauraient donc se développer au sein des agglomérations indigènes, parmi les

¹⁶ Pillet M., «Les sites antiques et les monuments historiques», *Chambre de Commerce de Marseille. Congrès français de la Syrie*, fascicule 2, 1919, p. 56-62.

ruines et les sentiers tortueux. Elles devront s'établir dans des sites nouveaux, à proximités des ports et des gares modernes.».

Le rejet de la ville sédimentaire ou de la superposition de la ville moderne à la ville ancienne, comme on l'a pratiqué en Algérie au XIX^e, ou bien comme l'envisageait la réglementation ottomane, au profit d'un développement en extension, s'explique pour les raisons vues précédemment.

Ainsi, la limitation de la réglementation ottomane proposée par L. Vibert trouve ses raisons davantage dans la volonté d'appliquer un nouvel ordre urbain, soutenu par de nouvelles mesures urbanistiques, que par une réelle inadaptation de celle-ci. La réglementation urbaine subissait essentiellement la caractère colonial du programme d'occupation français des premières années du Mandat.

Le plan d'embellissement de Damas de 1926

Rappel historique. Au cours du mois d'octobre 1925, le soulèvement druze s'étend à l'ensemble de la Syrie mandataire et revêt, en même temps, un caractère national. Après l'insurrection de Hama, le 4 du mois, c'est le tour de Damas, le 18.

En réaction, le général Sarrail, Haut-commissaire français, décide de bombarder les foyers d'insurrection, situés la plupart, dans les quartiers pauvres et anciens, au sud de la ville (Chaghour et le Midan).

Le résultat de cette révolte urbaine fut lourd. Hormis les maisons détruites, incendiées et les nombreux morts, les destructions les plus remarquées furent le Palais Azem (siège de l'Institut Français d'Archéologie et d'Art Musulmans et résidence officielle du Haut-commissaire, à Damas) ainsi que la totalité du quartier logé entre les souks Hamidié et Midhat Pacha (Muristan Blat).

Au cours de son séjour à Damas, entre le 5 et le 8 février 1926, le nouveau haut-commissaire (le premier civil), Henri de Jouvenel, met officiellement en route un programme d'embellissement de la ville. Il charge trois hommes d'établir le plan et de le mener à son terme. Ce triumvirat est composé par un représentant du Politique, Portalis, conseiller auprès de la municipalité, un représentant des Techniques, Lucien Vibert, ingénieur des Services Techniques de la municipalité et un représentant des Arts, Eustache De Lorey, directeur de l'Institut Français d'Archéologie et d'Art Musulmans et conseiller pour les Arts auprès du Haut-commissariat français (H.C.F.).

Un imbroglio réglementaire

Enquêtes préalables et programmation. Peu avant le séjour de Jouvenel, Lucien Vibert débutait un travail d'enquête préalable à la programmation du plan. Trois éléments avaient déjà été retenus: la reconstruction de la zone incendiée, la construction d'un boulevard au nord de la ville (le futur boulevard de Bagdad) et l'édification d'une nouvelle résidence pour le délégué du H.C.F. à Damas. Par la suite, la construction de maisons-type, dans le quartier incendié, et de quelques maisons à bon marché, sur le boulevard de Bagdad, s'ajouteront au programme définitif du plan d'embellissement (*El Acima*, arrêté n°266 du 1 mai 1926). Parmi l'ensemble de ces éléments, ce sont la zone incendiée et le boulevard de Bagdad qui produisirent une réflexion sur la législation ottomane pour élaborer les outils réglementaires utiles à leur réalisation.

Le plan de lotissement après incendie. Ainsi, en même temps qu'était lancée une enquête sur l'interprétation de la loi ottomane en cas d'incendie, L. Vibert envisageait trois solutions pour assurer la reconstruction de la zone incendiée. Chacune d'elles cherchaient à résoudre la réalisation d'un lotissement au moindre coup pour le budget consacré aux travaux. Toutes s'inspiraient également de procédures suivies en Métropole ou dans les colonies.

Son passage au Maroc l'engagea d'abord à proposer la promulgation d'un arrêté calqué sur le Dahir marocain du 10 novembre 1917 concernant les associations syndicales de propriétaires urbains. Il permettait de confier l'opération de remembrement aux propriétaires des parcelles intéressées par un plan de lotissement ou d'alignement et d'abaisser ainsi le coût d'investissement de la municipalité, en lui évitant une procédure d'expropriation onéreuse et longue.

Il envisageait aussi une expropriation pure et simple après entente à l'amiable avec les propriétaires ou bien encore une expropriation pour cause d'utilité publique suivie d'une concession à une société immobilière¹⁷.

Finalement, les résultats de l'enquête sur la loi ottomane levait la crainte d'avoir les plus grandes difficultés financières et juridiques pour récupérer

¹⁷ «Travaux préparatoires aux projets d'embellissements de Damas», daté du 27 janvier 1926. Archives IFEAD.

l'espace suffisant à la création de la voirie. En effet, elle prévoyait que la Municipalité puisse s'approprier, sans frais, le quart de la surface sinistrée pour l'aménager en voirie¹⁸.

Le règlement sur la reconstruction des quartiers incendiés. En avril 1926, soit six mois après l'incendie, les Français reprenaient à leur compte la loi ottomane de 1891 sur la reconstruction après incendie et promulguèrent un arrêté concernant "la reconstruction des quartiers incendiés dans les villes de Syrie" (*El Acima*, arrêté n°274 du 18 avril 1926).

L'esprit de cet arrêté procède d'un double héritage législatif. Il s'inspire à la fois du règlement ottoman et du dahir marocain.

Ainsi, le travail cartographique préalable (traçage d'un plan comportant les voies anciennes et les voies nouvelles, relevé du parcellaire ancien), l'étendue de l'opération réduite strictement à la zone incendiée et la cession gratuite d'une partie des parcelles pour former l'espace public proviennent de la réglementation ottomane. Toutefois, il faut souligner qu'en ce qui concerne ce dernier point, la récupération sur chaque parcelle qui était de 25% chez les ottomans est élevée à 75% par les Français. Cet écart très important ne s'explique guère, d'autant que le projet n'en réclamait pas tant. L'année suivante d'ailleurs, l'arrêté 1031 du 28/11/1927 révisé l'article précédent en éliminant les obligations strictes de pourcentage à appliquer à chaque parcelle au profit d'un prélèvement global, sans indication de pourcentage, à répartir entre les divers propriétaires proportionnellement à la surface de leurs terrains.

La constitution d'une Commission rassemblant 2 ingénieurs des TP de l'État, le chef des ST et un délégué des propriétaires afin d'examiner, de modifier et d'approuver le projet de lotissement, ainsi que les principes de redistribution des parcelles¹⁹, s'inspirent largement, quant à eux, du dahir marocain.

Le boulevard de Bagdad. Le boulevard de Bagdad, quant à lui, long d'1,5 km et large de 30m répondait à deux objectifs immédiats. Le premier

¹⁸ «Travaux publics de la ville de Damas», s.d.. *Archives IFEAD*.

¹⁹ "il devra être attribué aux propriétaires intéressés, une longueur de façade sur les nouvelles rues, proportionnellement à la longueur de façade possédée sur les anciennes voies, compte tenu, si possible, de la valeur respective des terrains avant l'incendie ou la destruction".

était de relier les quartiers nord de la ville entre eux. Le second renvoyait à des préoccupations d'ordre militaire. En effet, il permettait le contournement de la ville sans passer par les faubourgs anciens et coupait la ville de la Ghouta où s'étaient réfugiés les insurgés. L'urgence de son exécution provoqua un remaniement de la loi sur l'expropriation.

La loi d'expropriation pour cause d'utilité publique. La promulgation de l'arrêté précédent, concernant la reconstruction de la zone incendiée, avait rendu inutile la révision de la procédure d'expropriation ottomane. Par contre, devant l'ampleur de l'exécution du boulevard, l'affaire restait largement à l'ordre du jour. Ainsi, après avoir doté très tôt les représentations mandataires au Levant (Armée de Terre, haut-commissariat et Marine) d'une procédure d'expropriation particulière (*El Acima*, arrêté n°606 du 04/01/1921), les Français armèrent les municipalités syriennes d'une nouvelle législation.

Le 25 mars 1926 est promulgué l'arrêté n°161 sur les expropriations. Cette révision fut essentiellement motivée par la possibilité d'occuper immédiatement le terrain exproprié, même en cas de litige avec le propriétaire, ce que ne permettait pas la loi ottomane (article 9 et 10).

Démarche ponctuelle et métissage réglementaire

En conclusion, ces deux arrêtés méritent quelques remarques. En ce qui concerne ce dernier arrêté, il est remarquable, sinon paradoxal, que la notion d'expropriation globale ou par zone n'est pas été inscrite dans aucun des articles de l'arrêté. C'est pourtant une formule assez ancienne qui a valu à la loi française d'être révisée, en novembre 1918. Encore une fois, à l'instar de la promulgation de la loi sur les expropriations pour les services du mandat, l'arrêté vient après un obstacle à surmonter et n'occasionne aucune refonte globale de la législation. Jusqu'à la fin du Mandat, les opérations d'expropriation relèveront d'une procédure différente selon le bénéficiaire :

- l'arrêté 606 pour les services français,
- l'arrêté 161 pour les municipalités
- la loi ottomane (du 15 mai 1879) pour l'État.

De même, la procédure précédente permettant un remembrement urbain dans le tissu ancien ne concerne que les zones touchées par un

incendie et en aucun cas, il ne peut être utile à l'application d'un plan de lotissement ou d'alignement dans des circonstances normales de recomposition du tissu ancien.

D'autre part, la législation ottomane n'est jamais occultée. Elle est toujours prise en compte lorsque les Français désirent promulguer un arrêté. Par conséquent, les Français se positionnent comme les garants de la légitimité ottomane. Ils révisent plus qu'ils ne promulguent.

Les révisions de la loi ottomane n'occasionne, semble-t-il, que rarement une suppression totale des textes. Ils s'inspirent à chaque fois d'expériences étrangères à la loi ottomane, qui reste au demeurant le cadre générale de référence. Le résultat s'apparente à un métissage réglementaire entre procédures différentes venues aussi bien de Métropole, des colonies, que d'Istanbul.

Généalogie réglementaire de l'«architecture mandataire»

Renouveler l'architecture. La réglementation devint, une nouvelle fois, un enjeu lorsque les Français abordèrent les questions d'architecture. Leurs exigences cherchèrent à opérer un changement radical dans le processus de production architecturale, alors que les propositions de Vibert de 1922 n'avaient qu'entériné les manières de construire de l'époque.

Ils promulguèrent trois arrêtés déterminant chacun une zone de servitudes architecturales. Chronologiquement (par ordre de promulgation des arrêtés), les premières zones concernées furent le quartier incendié et la zone autour de la place Merdjé (respectivement *El Acima*, arrêté n°227 et arrêté n°227 bis du 18/04/1926), puis le boulevard de Bagdad suivit un peu plus tard (*El Acima*, arrêté n°396 du 15/10/1926).

Les objectifs des servitudes architecturales. Les trois arrêtés définissaient un règlement de voirie, en zone A. Les contraintes architecturales de cette zone étaient jusqu'alors celles indiquées dans le plan de 1922 : R+1, les murs en pierres, avec une grande tolérance pour la charpente et les planchers en bois.

Les nouvelles servitudes voulaient harmoniser et unifier les nouvelles constructions, en érigeant en règle des obligations de façades-type à ne pas transgresser. La responsabilité du dessin des nouvelles façades revint à

Eustache de Lorey (garant des arts anciens arabes, comme directeur de l'Institut d'Archéologie et d'Art musulman de Damas et intermédiaire incontournable de l'architecture nouvelle du Levant, comme conseiller pour les Arts auprès du H.C.F.).

Elles visaient aussi, non pas tellement à lutter contre la liberté esthétique, mais plutôt à engendrer de nouvelles manières de construire. Les matériaux de construction étaient les premiers concernés, car chacun des arrêtés érigeait en règle la construction en pierre de taille aux dépens de la construction en bois et en pisé.

Enfin, elles étaient destinées à qualifier, dans une certaine mesure, l'usage de chacune des zones. Sans parler directement de zonage, elles tentaient sans aucun doute de doter chacune des zones d'un caractère morphologique adapté à la fonction qu'on voulait leur assigner.

Description des zones. La place Merdjé, située non loin de la Citadelle, à cheval sur le Barada, accueille, depuis la fin du XIX^e, les nouveaux services (poste, télégraphe, stations de tramway, hôtels etc.) ainsi que les nouveaux bâtiments administratifs et politiques de la ville (municipalité - sérail). Symbole de la modernité, des réformes ottomanes et de l'occidentalisation, elle représente la nouvelle centralité de la ville aux dépens de la région des souks. Ce faisant, les servitudes architecturales préconisées sont très urbaines, à savoir : verticalité des bâtiments (R+3), alignement sur la rue, immeubles mitoyens et emploi de la parcelle dans sa totalité.

En ce qui concerne le quartier incendié, l'arrêté n° 227 renvoie ce morceau de la vieille ville, appartenant auparavant à la zone C, à la zone A.

Les servitudes architecturales le concernant sont plus précises que le précédent et esquissent plus largement le projet d'ensemble.

Est faite obligation « sur la place nouvelle et l'entrée de la rue centrale de construire les immeubles en retrait de la voie publique d'une largeur de 2m 50. Le dit intervalle étant réservé à l'établissement de jardins, clôturés par une grille dont le dessin sera annexé au plan de façade»,

«de construire les immeubles de la rue principale prévue à 15 m de largeur sur arcades. Les dites arcades établies à 2m 50 de profondeur seront réservées comme trottoirs pour la circulation des piétons».

Les indications les plus précises concernent la voie principale : arcades, place octogonale, jardins, perspectives donnant d'un côté sur l'entrée du Palais Azem et de l'autre sur la mosquée Dervichiyé et immeubles élevés à R+ 3 tandis que sur les voies secondaires la hauteur est de R+2. Tout est fait pour doter la voie d'accès au Palais Azem d'un caractère monumental aux dépens du tissu environnant dont on ignore la hauteur, les matériaux de construction, et le réseau viaire.

En dépit de ces contraintes très précises, excepté le respect de la hauteur des immeubles, ce projet n'a pas été réalisé. La cause en revient soit à un service des permis de construire défaillant, soit à une commission sur les façades-type complaisante. Mais la raison la plus vraisemblable en incombe à la redistribution des parcelles, due à la nouvelle procédure de remembrement.

En effet, le plan cadastral relevé en 1933 indique précisément cette redistribution. On peut s'apercevoir du grand nombre de parcelles (qui révèle un grand nombre de propriétaires), totalement irrégulières en forme et en dimension. Leur disposition marque aussi un manque de concertation entre le projet urbain et le nouveau découpage parcellaire résultant de la redistribution. Peut-être, les Français comptaient-ils sur une seconde redistribution hors de leur autorité. A vrai dire, l'idéal français porté dans la règle n'a pas supporté la réalité foncière.

Pour le boulevard de Bagdad, les servitudes sont les suivantes :

«de chaque côté des constructions ainsi qu'entre leur façade et le boulevard un espace de trois mètres au moins sera réservé à l'établissement de jardins obligatoirement clôturés par une murette surmontée d'une grille en fer.

En ce qui concerne les côtés, cette réserve s'étendra en profondeur jusqu'à la limite de la zone de 20 mètres.

Les murettes des dits jardins ne pourront avoir plus de 0,60 mètre de hauteur. la hauteur de la grille de clôture, murette comprise ne pourra dépasser 1,70 mètres»

Ce boulevard est très clairement destiné à devenir l'embryon d'un quartier résidentiel, sur le modèle des Cités-jardins. L'objectif de départ avait même été de construire des maisons ouvrières dans la perspective probable de loger au mieux les populations les plus démunies des quartiers anciens, lesquelles avaient participé aux troubles d'octobre 25. En définitive,

ce projet social a très vite tourné court. Son examen a en effet révélé que cette frange de la population n'était pas assez solvable pour pouvoir engager un tel projet. Du coup, les maisons ouvrières ont changé de destinataires pour devenir des maisons à bon marché.

