

Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans. La ville à l'époque moderne. Dimensions méditerranéennes et balkaniques (XIXe - XXe siècles), Association des études néohelléniques, pp.447-462, A paraître. halshs-01864188

HAL Id: halshs-01864188

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01864188>

Submitted on 29 Aug 2018

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.



Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans

D'après Jean-Luc Arnaud, « Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans », dans *La ville à l'époque moderne. Dimensions méditerranéennes et balkaniques (XIXe - XXe siècles)*, Athènes, Association des études néohelléniques, 2000, p. 447-462.

Résumé

Entre le milieu du XIXe siècle et la fin de la Première Guerre Mondiale, les grandes villes du sud et de l'est méditerranéen ont connu d'importantes transformations. Les mutations de cette période ont été d'autant plus importantes qu'elles ont touché tous les secteurs d'activité. Dans un jeu de complémentarités et de concurrences, certaines d'entre elles ont été déclassées, d'autres sont devenues les capitales des nouveaux Etats qui ont succédé à l'Empire ottoman. Ces transformations n'ont jamais fait l'objet d'une étude comparative d'ensemble, cet article propose quelques pistes de travail.

Abstract

Between the mid-19th century and the end of World War I, major cities in the Southern and Eastern Mediterranean underwent massive transformations. Changes during this period were all the more significant because of their impact on all sectors of activity. Through the interplay of complementarity and convergence, some cities lessened in importance while others became the capital of new countries following the downfall of the Ottoman Empire. Although these transformations have not been treated in a single comparative study, this article suggests some opportunities for future research.



Ce texte est sous licence creative common : [Attribution – ShareAlike 4.0. \(CC-BY-SA\)](#)
This text is under creative common license: [Attribution – ShareAlike 4.0 \(CC-BY-SA\)](#)

[Plus d'informations sur Jean-Luc Arnaud – More information about Jean-Luc Arnaud](#)

Comparer les mutations urbaines, du Machreq aux Balkans

La cinquantaine de communications présentées au cours du colloque « La ville à l'époque moderne. Dimensions méditerranéennes et balkaniques (XIXe-XXe siècles) »¹, a donné lieu à des discussions toute aussi abondantes qu'intéressantes. Les travaux présentés ont porté sur de nombreuses villes de Grèce, des Balkans et, dans une moindre mesure, sur celles de la partie orientale de l'Empire ottoman. Les approches des auteurs ont été multiples puisqu'ils ne sont pas tous historiens mais que plusieurs architectes, urbanistes et sociologues ont apporté leur contribution à cette rencontre. Le panorama de la recherche grecque en histoire urbaine s'est révélé riche par les terrains et par les approches. Le mode d'exposition des données, le plus souvent narratif et/ou chronologique, a laissé une large place aux monographies de villes et aux contributions grecques à leur développement. Ainsi, c'est tout d'abord une impression de foisonnement qui est apparue à l'issue de quatre jours de débat. Cette profusion de données a trouvé son unité à travers la période étudiée, somme toute assez restreinte, puisque la plus grande part de travaux se situait entre 1830 et 1950 avec une nette prédilection pour le tournant du siècle. Ces monographies ont apporté leur contribution à une meilleure connaissance des villes de la région mais l'avancement de la recherche dont elles ont témoigné montre qu'il est envisageable d'engager des comparaisons. Peu d'auteurs s'y sont risqués et, de manière générale, elles se sont avérées difficiles à réaliser *a posteriori* tant les contributions étaient élaborées sur des bases différentes, par la discipline et le point de vue de chaque auteur autant que par les sources étudiées². Il reste certainement beaucoup à faire mais, compte tenu des études disponibles, compte tenu des similitudes que chacun n'a pas manqué de remarquer, on peut se demander s'il serait envisageable de rendre compte de manière ni thématique ni monographique des mutations des villes de l'ensemble balkanique au cours des deux derniers siècles. Mutations que l'on pourrait nommer : mise en place de la ville moderne.

La ville moderne

Ce concept a été défini pour rendre compte des transformations des villes françaises de la fin du XVIIIe et du début du XIXe siècle. Trois repères majeurs permettent d'en approcher la définition. Tout d'abord, un article de Paul Meuriot, statisticien, qui, dès la fin du siècle dernier, face au développement des agglomérations, pose clairement la question de la définition de la ville pour laquelle les limites administratives ne sont plus pertinentes³. À la recherche de méthodes de définition, il note l'importance du découpage du territoire français en communes qui abolit les différences de statuts juridiques qui opposaient *ville* et *monde rural* sous l'Ancien Régime.

¹ . Colloque organisé à Athènes par l'Association des Études néohelléniques, du 27 au 30 novembre 1987.

² . Dans ce contexte, l'adoption de quelques protocoles de saisie et de présentation des données permettait de développer des comparaisons que la multiplicité des modes d'organisation de l'information rend actuellement difficiles.

³ . P. Meuriot, 1897, cité par G. Montigny, 1992, p. 327 *sq.*

Jean-Claude Perrot, historien, est le fondateur du concept⁴. Dans son travail sur Caen au XVIIIe siècle, il identifie deux nouvelles données. D'une part, il note la mise en place d'une nouvelle relation entre la ville et son territoire. La déstructuration de l'économie rurale par le développement du travail à domicile pour le compte d'entrepreneurs urbains, bien avant les premières manufactures et l'industrialisation, détermine cette relation. D'autre part, selon lui, cette période est celle d'une prise de conscience de la ville, où l'on oppose alors un désordre qualifié de médiéval à des notions comme celles de fonction, de circulation, d'embellissement et d'hygiène. L'expansion de l'usage du mot *fonction* dans les textes qui traitent des villes constitue l'expression de ce nouveau point de vue. Enfin, la ville moderne rompt avec le repli sur elle-même, elle privilégie les flux et non plus les stocks. Bernard Lepetit, historien également, travaille à une autre échelle, celle de l'ensemble du territoire national au tournant des XVIIIe et XIXe siècles⁵. Son approche est plus économique et administrative. Selon lui, « la genèse de la ville moderne est économique », et s'opère dans le cadre du développement de l'économie et de l'accroissement de l'emprise territoriale de l'État⁶. Au-delà de ces repères, il est rare que dans un travail en histoire moderne ayant pour objet la ville il ne soit pas fait référence au concept de ville moderne. Son établissement entraîne des mutations multiples, aussi bien sociétales, économiques, administratives que morphologiques.

Malgré le décalage à la fois géographique et temporel entre les mutations dont ce concept rend compte – la France, fin XVIIIe siècle - début XIXe siècle – et celles qui ont été exposées à l'occasion du colloque – *la Méditerranée orientale fin XIXe - début XXe siècles* – on ne manquera pas de noter de multiples similitudes ou, pour le moins, un écho qui mérite d'être écouté.

C'est sur la base de telles similitudes que les mutations des villes du Proche-Orient, à la fin du XIXe et au début du XXe siècles, peuvent aussi être regroupées derrière le concept de mise en place de la ville moderne. À ce moment-là, à la faveur du démantèlement de l'Empire ottoman, les villes passent d'un mode d'organisation – social, économique et spatial – à un autre. Mais, contrairement à la France où ce sont les restes et les avatars de la ville médiévale qui sont en jeu, au Proche-Orient, la ville moderne se construit contre la *ville ottomane* – ou *la ville musulmane traditionnelle* pour reprendre l'expression de Jean-Claude Garcin – qui s'est élaborée à partir du début du XVe siècle⁷. L'Empire ottoman est considéré en déclin depuis la fin du XVIIe siècle⁸ mais ce processus connaît une accélération au cours de la première moitié du XIXe siècle. Si, depuis le XVIIIe siècle, des régions périphériques aux fortes proportions de chrétiens se détachent progressivement d'Istanbul⁹, le début du siècle suivant est marqué, pour la première fois, par la perte du centre religieux de l'Empire. Les Wahhabites conquièrent une grande part de la péninsule arabique avant de prendre La Mecque et Médine en 1806¹⁰. En outre, les Anglais naviguent en mer Rouge malgré les interdictions de la Porte¹¹. La légitimité du sultan, calife et protecteur des Lieux Saints, est directement menacée : les principales voies

⁴ . J.-C. Perrot, 1975 ; voir aussi au sujet de ce livre « Une nouvelle histoire des villes... », 1977 et M. Roncayolo, 1989, « Un commencement ? La ville moderne », in M. Roncayolo et T. Paquot, 1992, p. 19-60.

⁵ . B. Lepetit, 1988.

⁶ . *Ibid.*, p. 122.

⁷ . J.-C. Garcin, 1991.

⁸ . R. Mantran, 1989, p. 247-253.

⁹ . G. Veinstein, 1989, p. 329 *sq.*

¹⁰ . Le pèlerinage est suspendu durant plusieurs années.

¹¹ . F. Charles Roux, 1901, vol. 1, p. 100 *sq.*

de pèlerinage placées sous son autorité (par Damas et par Le Caire) croisent la route des Indes, quel que soit l'itinéraire retenu. Durant la même période, le développement de la navigation à vapeur met fin au cabotage le long des côtes et provoque une augmentation du volume des échanges par voie maritime¹² ; on inaugure en 1845 une ligne régulière entre Marseille, Malte, Alexandrie et Beyrouth¹³. Par ce développement, le bassin de la Méditerranée orientale devient un vaste marché potentiel pour l'écoulement des produits manufacturés en Europe méridionale¹⁴.

Dans ce contexte, la construction, lente mais inexorable, des États-nations donne lieu au renforcement du rôle local des villes (les futures capitales en particulier) et à leurs recompositions internes. En Égypte par exemple, où Mohammed Ali prend le contrôle effectif de l'ensemble de la vallée égyptienne du Nil (par le massacre de quatre cents seigneurs locaux) et de ses surplus agricoles¹⁵, Alexandrie et Le Caire constituent deux laboratoires dont les transformations sont mises en œuvre par essais et erreurs. Plus tard, des mutations comparables animent Beyrouth, Alep et Damas mais c'est en Égypte, au Caire et à Alexandrie en particulier, qu'elles sont les plus précoces. Grâce à Mohammed Ali et à ses successeurs, l'Égypte se détache de l'Empire bien avant les autres régions du Proche-Orient. Pour les trois secteurs où l'on note de forts renouvellements, c'est à partir de ces deux villes que la plupart des exemples suivants sont tirés.

Renouvellements sectoriels

Formes du pouvoir et organisation administrative

De manière générale, dans le cadre de chaque territoire national ou en cours de constitution, l'établissement des pouvoirs locaux et des frontières conduisent à la composition de nouveaux réseaux urbains, moins ouverts que ceux de l'Empire. Les capitales, ou les villes en voie de le devenir, sont dotées d'une administration étatique et des multiples services administratifs qui l'accompagnent. Elles ont de nouvelles fonctions et, pour paraphraser Fernand Braudel, on peut avancer qu'elles sont chargées de construire les nouveaux États et les marchés nationaux sans lesquels ces États ne seraient que des fictions¹⁶. Les réformes engagées par Mohammed Ali en Égypte, dès les premières années du XIXe siècle, s'inscrivent exactement dans cette perspective. Il prend le contrôle des douanes, fonde des usines, met en place une nouvelle armée, un nouveau système scolaire ; il instaure une administration centralisée, les terres agricoles sont cadastrées (1813-1821)¹⁷. En 1828, alors que l'Égypte est théoriquement une province de l'Empire, la France et l'Angleterre négocient directement avec Mohammed Ali le retrait de ses troupes de Morée¹⁸. Dans le cadre des réformes de l'Empire (*tanzimat*), les plus grandes villes d'abord, les autres dans un second temps, sont marquées par la mise en place des pouvoirs locaux : les commissions municipales ou les municipalités qui sont habilitées à lever un impôt et disposent d'un budget. Les services éditaires se développent sur cette base ; c'est aussi

¹² . H. Giraud, 1929.

¹³ . B. Labaki, 1984, p. 176.

¹⁴ . Le développement d'échanges dissymétriques entre les deux rives de la Méditerranée (l'Europe exporte des produits manufacturés tandis qu'elle importe plutôt des matières premières), contribue fortement à l'endettement de l'Empire et ne facilite pas son développement industriel. R. Owen, 1981.

¹⁵ . P. Mouriez, 1858, tome 3.

¹⁶ . F. Braudel, 1979, vol. 1, p. 601-602.

¹⁷ . G. Alleaume, 1998, p. 53 sq.

¹⁸ . *Idid.*, p. 65.

vers eux, et non plus vers les représentants du pouvoir central, que les administrés se tournent pour faire entendre leurs doléances. Si la première municipalité est fondée à Istanbul dès 1854, pour le quartier de Péra-Galata¹⁹, il faut attendre de nombreuses années pour que les pouvoirs locaux se généralisent. Ainsi, ce n'est pas avant 1868 que la municipalité d'Alep est créée, celle d'Alexandrie date de 1890 tandis que celle de Beyrouth ne fonctionne pas avant la fin du siècle²⁰. Pour sa part, alors que les premiers projets datent du début des années 1870, Le Caire en est privée jusque dans les années 1930. Cette situation trouve son origine dans la volonté délibérée du pouvoir étatique d'exclure de la capitale de l'Égypte un pouvoir local qui aurait pu devenir un concurrent. On peut y voir la preuve que, dès 1870, lorsque le khédivé Ismaïl décide de ne pas fonder de municipalité au Caire, la ville et le pays qu'elle représente ne sont plus vraiment dépendants de la Porte²¹. À une échelle plus générale, l'organisation des réseaux urbains suit celle des États en cours de formation. Ils sont, chacun, découpés en provinces, les chefs-lieux sont dotés de représentations de l'administration centrale.

Fonctions urbaines

Alors que vers 1810-1820, les premières industries de l'Égypte rencontrent de multiples difficultés de fonctionnement, l'ouverture de l'Empire aux capitaux étrangers, suivant le traité de Balta Liman de 1838, provoque la transformation des modes de production locaux²². À la faveur de cette législation, des établissements étrangers à caractère industriel ou préindustriel s'installent dans la région dès la fin de la première moitié du XIXe siècle²³. En 1840, Portalis, un fileur de la Drôme en relation avec le marché lyonnais de la soie, débarque à Beyrouth pour y installer une filature²⁴. Plus tard, mais suivant le même mouvement d'investissement, l'afflux de capitaux étrangers n'entraîne plus seulement le développement industriel, il donne aussi naissance à de nouvelles catégories d'activité liées à la finance : les banques – qui remplacent les banquiers –, le courtage en valeurs et tout un secteur tertiaire supérieur associé aux activités de commandement. À cet égard, le moment de l'émergence dans une ville du type architectural du grand hôtel ou de la banque est un indicateur très sensible du renouvellement des fonctions urbaines²⁵.

Société

La croissance du secteur administratif et celle de l'industrie favorisent le développement d'une nouvelle forme de relation entre employés et employeurs : le salariat.

¹⁹ . Cette première administration municipale échoue ; deux ans plus tard, elle est remplacée par une commission de régularisation urbaine qui prépare principalement des projets de voirie et de collecte des déchets. I. Tekeli, 1992.

²⁰ . F. Fries, 1992, p. 34 ; M. Delcroix, 1922 ; C. Eddé, 1997. En outre, l'existence d'une municipalité n'est pas toujours synonyme d'un monopole du pouvoir local sur l'édilité. Il arrive que les concessions d'adduction d'eau ou d'exploitation de tramways soient directement négociées et accordées par la Porte.

²¹ . J.-L. Arnaud, 1998, p. 98-102.

²² . B. Labaki, 1984, p. 22.

²³ . Cette période d'industrialisation est assez courte ; pour le Liban, B. Labaki a bien montré comment, en fin de compte, les capitaux étrangers conduisent à une désindustrialisation dans la mesure où ils sont investis dans la production de matières premières plutôt que dans leurs transformations. *Ibid.* p. 325-329.

²⁴ . J. Thobie, 1977, p. 493.

²⁵ . Au Caire, le Crédit Lyonnais s'installe dans un bâtiment construit spécialement pour lui, à la frange de la vieille ville, du côté des nouveaux quartiers développés par Ismaïl quelques années plus tôt, à la fin des années 1890.

La notion de classes sociales devient opératoire pour rendre compte des moyens dont dispose une part de plus en plus importante de la population des grandes villes. On assiste à la formation d'une classe ouvrière de masse pour laquelle la ville devient un mouloir qui draine l'excédent démographique de ses environs²⁶. Pour leur part, les fonctionnaires et les employés du secteur tertiaire constituent une classe moyenne. Dans ce contexte, l'organisation des métiers en corporations devient caduque ; même si leur disparition définitive est assez tardive, elles perdent progressivement leur pouvoir dès l'installation des premières usines²⁷. C'est au cours de la seconde moitié du XIXe siècle qu'apparaissent au Caire une classe moyenne d'employés, d'une part, et un prolétariat urbain, d'autre part. Dans les années 1890, on peut estimer que Le Caire compte 120 000 habitants en situation précaire, soit environ le quart de l'ensemble de sa population²⁸. En outre, au tournant du siècle, la multiplication des clubs, sur le modèle du *Ghezira Sporting Club* fondé en 1884 par la communauté anglaise, est un bon indicateur de l'émergence et de la constitution de la classe des employés²⁹. Au cours de la même période, apparaissent des groupes socio-professionnels moteurs et/ou indicateurs de l'introduction de nouvelles activités urbaines et de l'intégration des villes dans les réseaux économiques et administratifs. Les variations des nomenclatures des annuaires rendent bien compte de ces transformations. L'éclatement de la catégorie *négociant* au cours du dernier quart du XIXe siècle au Caire en constitue un bon exemple. Vers 1870, la désignation *négociant* cache une très forte diversité. Les négociants s'occupent à la fois d'importation ou d'exportation et de commerce en gros ou au détail ; la gamme des marchandises qu'ils traitent s'étend des machines à vapeur à la porcelaine de Chine. Leurs activités ne s'arrêtent pas à cette diversité, de nombreux négociants sont aussi pourvoyeurs de capitaux, ils escomptent des traites, ils pratiquent le prêt à court terme et ce sont eux qui assurent la représentation des compagnies européennes d'assurances. À la fin du siècle, de nouvelles catégories professionnelles apparaissent dans les nomenclatures. On assiste à une séparation de plus en plus nette entre le commerce de détail et celui de gros ; les activités des négociants sont restreintes au commerce en gros, à l'importation et/ou à l'exportation ; les détaillants sont qualifiés de marchands (de quelque chose). Au début du XXe siècle, il reste de nombreux négociants dont l'activité n'est pas précisée mais la plupart d'entre eux sont alors spécialisés dans une gamme limitée de produits ; enfin, s'il existe encore quelques négociants qui traitent des marchandises de nature très différentes, ils sont totalement exclus du commerce des capitaux³⁰.

Mutations de l'espace

Cette approche sectorielle des renouvellements qui caractérisent la mise en place de la ville moderne permet d'en rendre compte mais elle fait peu de cas de la dimension spatiale des zones urbanisées. Or, comme les travaux de B. Lepetit l'ont bien montré,

²⁶ . Au sujet d'Alexandrie, voir R. Ilbert, 1996, vol. 1, p. 170 sq.

²⁷ . G. Baer, 1969, p. 149-160 et 217.

²⁸ . J.-L. Arnaud, 1998, p. 314-321.

²⁹ . J.-L. Arnaud et M. Fundone, 1991.

³⁰ . F. Levernay, s. d. (1868), *Guide général de l'Égypte. Annuaire officiel administratif et industriel avec les plans d'Alexandrie, du Caire, de Suez, d'Ismailiyya, de Port Saïd et du canal maritime de Suez, 2e année*, Alexandrie, Imprimerie Nouvelle ; *Annuaire égyptien administratif et commercial. 1890, Première année*, Le Caire, G. Teissonnière, 1889 ; M. di S. Mieli, 1896, *Guide égyptien du Caire. 1896. Annuaire administratif et commercial dressé par M. di S. Mieli*, Le Caire, Imprimerie internationale Habalin ; S. G. Poffandi, 1908, *Indicateur égyptien administratif et commercial, 22e année*, Alexandrie, A. Mourès & Cie.

l'organisation de l'espace n'est pas neutre dans la manière dont les phénomènes sociaux, politiques ou économiques se construisent et s'expriment³¹. Ainsi, suivant des logiques d'entraînement et d'exclusion, les zones d'activités sont installées de manière préférentielle à proximité des bassins de main d'œuvre mais elles excluent de leur entourage les quartiers résidentiels de luxe. En outre, la dichotomie ville/campagne, qui fonde implicitement la plus grande part des études sur les villes, n'est pas toujours la plus pertinente pour rendre compte de réalités construites, à la fois, en termes de territoires et de réseaux. Par exemple, ce n'est qu'en combinant ces deux approches que l'on comprend comment la ville de Beyrouth s'est développée au cours du dernier quart du XIXe siècle.

Sa position médiane entre pays druze et pays maronite lui vaut de devenir d'abord le lieu privilégié des médiations entre les deux factions du Mont Liban et ensuite celui de l'exercice du contrôle sur les territoires correspondants³². Mais la croissance de la ville s'appuie aussi sur un arrière-pays lointain qui, dans le cadre d'un déséquilibre permanent entre offre et demande, est intégré à l'*hinterland* par l'ouverture d'une route carrossable vers Damas en 1860 puis par la construction des premiers quais³³. Ainsi, une approche exclusivement sectorielle présente le risque de considérer l'espace comme une toile de fond uniforme. Sa prise en compte, qui suit une approche plus géographique qu'historique, considère que ses transformations, à différentes échelles, depuis l'habitat jusqu'au réseau urbain, constituent des indicateurs synthétiques des renouvellements sectoriels ; elles en sont l'expression concrète³⁴. Sur cette base, on peut retenir trois échelles d'approche.

Relations entre la ville et son territoire

C'est au cours des cent cinquante dernières années que les villes du Proche Orient sont sorties de leurs enceintes. Si ce phénomène se réalise dans le cadre d'une forte croissance de la population, il est remarquable qu'on ne développe pas de nouveaux dispositifs défensifs pour "protéger" les extensions comme on l'aurait fait un siècle plus tôt. La désuétude des fortifications urbaines résulte alors du fait que les villes exercent sur leurs environs proches un contrôle accru et qu'elles sont à même d'en maîtriser les débordements.

En Égypte, la première manifestation de l'établissement de nouvelles relations entre Le Caire et son territoire date du début du XIXe siècle. À ce moment-là, la ville connaît ses premières extensions en dehors des fortifications établies par l'expédition française. Le palais de Mohammed Ali à Chubra, construit dans les premières années du siècle à une dizaine de kilomètres au nord de l'agglomération, les grands jardins plantés entre les limites de la vieille ville et le Nil, puis, plus tard, la fondation du quartier Abbasiyya en constituent les premières manifestations. La ville sort de ses murs sans que de nouvelles enceintes soient construites ou même projetées ; il n'est plus nécessaire de défendre la ville proprement dite dans le cadre d'un contrôle effectif des frontières. Le massacre des seigneurs locaux, les conquêtes de l'armée égyptienne au Hedjaz, au Soudan et au Levant, ainsi que les réformes du régime hydrographique du Nil, sont autant de signes de la nouvelle emprise de la ville sur une Égypte dont les limites s'étendent bien au-delà de celles de la vallée du Nil. La construction, au début des années 1820, d'une ligne télégraphique

³¹ . B. Lepetit, 1980.

³² . C'est de manière générale depuis Beyrouth que les négociations entre Druzes (zone du Chouf au sud) et Maronites (zone du Meten au nord) sont organisées. Voir notamment A. Ismail, 1958, p. 274.

³³ . C. Babikian, 1998 ; J.-L. Arnaud, 1993.

³⁴ . Expression bien résumée par la formule de M. Roncayolo (1990, p. 20) selon lequel, « les constructions territoriales sont avant tout du temps consolidé ».

utilisant le principe du sémaphore pour transmettre des informations en quelques minutes entre Alexandrie (lieu de l'arsenal) et Le Caire, confirme l'importance accordée par Mohammed Ali à la communication entre le centre décisionnel et les lieux qu'il dirige pour la mise en œuvre de sa politique³⁵. Suivant le même point de vue, le développement du service des postes et du chemin de fer dans les années 1860 donne à son successeur, Ismaïl, les moyens d'améliorer le contrôle du pays. Quelques années plus tard, la Caisse de la dette publique (1876) puis le condominium franco-anglais (1878) et enfin l'occupation anglaise (1882) développent une forte centralisation administrative et une maîtrise de l'ensemble du territoire depuis Le Caire. C'est notamment par l'intermédiaire du ministère des Travaux publics, par le contrôle et le développement de l'irrigation, que cette nouvelle maîtrise s'exerce. Les travaux relatifs à la distribution régulière et mesurée de l'eau du Nil, dans la vallée comme dans le delta, sont l'objet des plus vives attentions et d'investissements importants dès la mise en place du condominium³⁶. L'élaboration d'un cadastre rural détaillé, suivant le modèle de celui dressé aux Indes, où les plus petites parcelles sont mesurées, dessinées et classées – pour en calculer chaque année le rapport en fonction du niveau de la crue du Nil – permet d'optimiser et de vérifier l'ensemble des revenus fonciers du pays depuis Le Caire³⁷. Simultanément, l'organisation de recensements de la population facilite l'évaluation de ses mouvements³⁸. Enfin, grâce à la nouvelle cartographie (cadastrale et générale) qui est désormais systématiquement imprimée – des copies de chaque document sont disponibles à tous les échelons de la hiérarchie administrative – la distribution de l'eau comme la péréquation des impôts de l'ensemble du pays peuvent être établies et discutées au Caire.

La ville moderne, au contraire de la ville ottomane, cesse de fonctionner en isolat par rapport à son environnement proche, au contraire, elle y étend son emprise et son influence. Cette nouvelle relation ne s'établit pas sans difficulté, elle est fondée sur deux principes complémentaires. D'une part, l'extension des zones d'influence s'effectue dans le cadre de concurrences avec les autres villes qui peuvent prétendre à un rôle similaire. Si ce type de relation est plus fort pour les villes maritimes – comme Beyrouth qui se construit explicitement contre Tripoli et Saïda puis Haïfa plus tard³⁹ – les mutations des villes continentales, notamment lors de la mise en place des capitales des nouveaux États nations, peuvent aussi adopter cette forme de relation, en Syrie, entre Alep et Damas, ou au Yémen, entre Taïz et Sanaa. D'autre part, la ville moderne se construit en s'inscrivant, à des échelles différentes, dans des réseaux urbains hiérarchisés au sein desquels c'est la complémentarité qui définit les rôles de chaque entité. Le développement des voies de communication et l'aménagement des ports occupent une place importante dans la construction de ces

³⁵ . Pas moins de vingt tours, dont une de plus de vingt-deux mètres de hauteur, constituent cette ligne. Sa construction a été confiée par le vice-roi à Pascal Coste, architecte français. Voir la planche de ses dessins publiée par C. Jasmin, 1998, p. 83.

³⁶ . La forte centralisation qui caractérise l'organisation administrative de l'Égypte à partir de la création de la caisse de la Dette publique correspond à la volonté politique des puissances (France et Angleterre) d'organiser l'ensemble du territoire égyptien en une vaste exploitation agricole destinée à produire des surplus au service de la Dette et des investisseurs occidentaux plutôt qu'à ériger Le Caire en capitale. Les travaux d'édilité y sont réduits au strict minimum. J.-L. Arnaud, 1998, p. 221 *sq.* et 270-272.

³⁷ . G. W. Murray, 1950.

³⁸ . Le premier recensement général de la population de l'Égypte date de 1846-48, le second de 1868, le suivant de 1882, ensuite, à partir de 1897, les recensements sont décennaux.

³⁹ . Voir notamment le livre de R. Collona de Lega, 1957. À partir de la question du développement des zones franches dans les grands ports de la côte orientale de la Méditerranée, il montre comment celui de Beyrouth s'est construit en concurrence avec les autres ports de la région et en complémentarité avec l'arrière-pays.

réseaux. Ce n'est pas par hasard que simultanément à l'ouverture d'une route entre Beyrouth et Damas⁴⁰ les petites villes de Syrie centrale connaissent d'importantes recompositions⁴¹. De manière générale les grands travaux d'infrastructure contribuent à fixer la relation des villes à leur territoire. Il s'agit bien sûr de la mise en place des voies ferrées et aussi, en Égypte en particulier, du contrôle du réseau hydrographique et de l'irrigation.

Répartition des groupes sociaux et des activités dans l'espace urbain

Si on note souvent une correspondance entre la croissance de la surface d'une ville et celle de sa population, cela ne signifie pas que les nouveaux habitants – migrants ou nouveaux nés – résident dans les quartiers récents. Ces deux phénomènes suivent des déterminants qui leur sont propres⁴². Ainsi, les fortes croissances – économiques, démographiques ou spatiales – donnent lieu à l'accélération des recompositions des groupes sociaux et des activités à l'intérieur de l'espace urbain. Elles sont d'autant plus importantes qu'avec la mise en place de la ville moderne, les modalités de développement du tissu urbain changent. Alors que la ville traditionnelle croît de proche en proche, de manière dense et continue, l'ouverture de ses enceintes et, plus tard, l'établissement de moyens de transport en commun, offrent à la croissance un potentiel de terrains urbanisables bien plus fort qu'auparavant. Les vellétés et/ou les possibilités de démarcation spatiales des nouveaux groupes sociaux sont relayées par le développement de nouveaux moyens de déplacement. La ville de la fin du XIXe siècle ne connaît plus que les limites de son réseau de transport, son développement devient discontinu et présente souvent une faible densité globale⁴³. Au Caire, c'est avec la création d'Héliopolis, en 1907, que cette forme d'extension trouve sa consécration⁴⁴. Cependant, dès la période d'Ismail, la fondation de Héliouan (à la fin des années 1860) ou encore, plus proches de la ville, ses travaux de la rive gauche s'inscrivent dans cette logique. Plus tard, le chemin de fer périurbain de Matariyya (vers le nord) et le développement des premières lignes de tramway au tournant du siècle ouvrent à l'urbanisation une étendue de terrains sans cesse croissante. Dans les villes dont les mutations sont plus récentes, Sanaa en particulier qui est sortie de son enceinte au cours des années 1960, la multiplication des voitures particulières et la transformation des chemins ruraux en routes ont joué le même rôle que les tramways dans les autres villes quant à l'extension de l'agglomération⁴⁵.

Ces mutations sont bien des *recompositions* : c'est-à-dire que l'on passe d'une organisation à une autre, d'un système à un autre. Au Caire, à Damas, à Alep et dans les autres villes, le tissu traditionnel est constitué d'une juxtaposition d'îlots et de parcelles de surfaces très différentes. Ainsi, dans un même îlot – entre son centre et sa périphérie – comme dans une même parcelle – entre sa façade et son fond – on trouve des terrains de valeur et de rentabilité diverses qui donnent lieu à l'imbrication étroite des activités et des groupes sociaux. L'importance de l'offre de terrains urbanisables et donc des valeurs foncières, provoquée par la désuétude des murs d'enceinte, conduit à une autre

⁴⁰ . Ouverte en janvier 1863, la route entre Beyrouth et Damas permet de se rendre d'une ville à l'autre en 13 heures, un service quotidien de diligence est alors mis en place. Auparavant, il fallait trois jours pour parcourir la même distance. E. Elefteriades, 1944, p. 37-39.

⁴¹ . J. Hannoyer, 1993.

⁴² . Voir notamment J.-L. Rallu, 1993.

⁴³ . Alors que les densités locales peuvent être très élevées.

⁴⁴ . R. Ilbert, 1981.

⁴⁵ . J.-L. Arnaud, 1996.

organisation. Chaque nouveau quartier est découpé de manière homogène, en fonction de la solvabilité de la clientèle à laquelle il est adressé, dans le but d'optimiser sa rente foncière. Dans ce contexte, la variété et les imbrications qui caractérisent le tissu ancien n'existent plus, chaque nouveau quartier est spécialisé dans une population ou un genre d'activité. Les outils de l'urbanisme, ou leurs prémices – en particulier le zonage et la législation afférente –, ne font que confirmer cette tendance à la spécialisation sectorielle de l'espace⁴⁶. Ainsi, se développe une nouvelle forme de relation entre le découpage de la ville et la répartition de la société.

Pendant, la ville résiste, les mille hectares urbanisés au cours du millénaire qui précède les premiers grands travaux du Caire ne se laissent pas réduire en quelques décennies à une répartition en zones homogènes, ni par la législation ni par les spéculateurs. Le découpage de la propriété foncière urbanisée, par sa diversité et celle des intérêts qu'il met en jeu, s'oppose avec une inertie remarquable aux tentatives d'homogénéisation. Face à cette inertie, le renouvellement de l'architecture constitue un moyen d'intervention ponctuel mais efficace.

Distribution des unités de propriété et des édifices

La croissance de la surface de la ville et l'augmentation simultanée des distances entre le centre et les périphéries provoquent un élargissement de l'éventail des prix du sol. Il devient alors possible – par les différences entre les rentes foncières suivant la localisation des terrains – d'optimiser leur rentabilité en fonction de la demande qui est souvent plus forte à proximité du centre des affaires. Cette optimisation ne se concrétise pas seulement dans le découpage parcellaire mais aussi par les transformations de l'architecture. Aussi bien en ce qui concerne les établissements d'activité – hôtels, banques, usines... – que pour l'architecture domestique, les mutations se matérialisent par le développement de nouvelles formes de construction. Sans nécessairement occuper les terrains de manière plus dense qu'auparavant, elles en suppriment les parties les moins rémunératrices (les fonds de parcelle). Les solutions sont multiples ; au Caire, le premier passage couvert, construit vers 1890 pour désenclaver un fond de parcelle, en constitue un bon exemple.

Pour leur part, les quartiers périphériques sont surtout marqués par le développement d'un nouveau type architectural. On passe de la maison individuelle à l'immeuble collectif par l'intermédiaire de la villa-immeuble. Type que l'on trouve au Caire à la fin du XIXe siècle, à Beyrouth et Alep dans les années 1920 et à Sanaa actuellement⁴⁷. Dans toutes ces villes, la villa-immeuble correspond à une période au cours de laquelle les mutations des valeurs foncières et celles des pratiques sociales ne suivent pas le même rythme et où elles présentent de forts décalages. Le double principe de distribution qui caractérise ce type de bâtiment permet à la fois de prendre en charge ce décalage et de réserver l'avenir. Enfin, suivant un mouvement inverse à celui qui donne lieu à la villa-immeuble dans le domaine de l'architecture domestique, les édifices destinés aux activités économiques sont de plus en plus spécialisés. Ils sont, chacun, construits en fonction d'un programme particulier, suivant des dispositions qui les rendent inaptés à la pluri-

⁴⁶ . Dans la ville musulmane traditionnelle, même lorsque les souks présentent de fortes spécialisations, la variété du découpage parcellaire donne lieu à des imbrications, entre activités de stockage, de production et de négoce en particulier, qui sont exclues de la ville moderne.

⁴⁷ . Sur les transformations récentes de Sanaa, on consultera H. Kopp, E. Wirth, 1994 et G. Grandguillaume, F. Mermier et J.-F. Troin (coord.), 1995.

fonctionnalité, qu'il s'agisse des banques ou des grands hôtels, ou encore des usines et des entrepôts.

Un moment particulier de l'histoire de chaque ville

Si la mise en place de la ville moderne s'effectue au Machreq sur une période d'environ un siècle et demi (entre 1820 et 1970), elle n'a pas lieu simultanément dans tous les pays. Pour chaque ville, il s'agit d'un moment particulier de la chronologie générale. C'est à Beyrouth des années 1900, à Damas des années 1920, et à Sanaa contemporaine qu'il faut confronter Le Caire de la fin du XIXe siècle afin que la comparaison révèle sa pertinence. Malgré des contextes politiques, économiques sociaux et aussi techniques très différents, ces comparaisons sont possibles parce qu'il ne s'agit pas de confronter des états des lieux mais des processus de mutation ; qu'elles soient construites en brique en 1920 ou en béton armé il y a dix ans, les villas-immeubles de Beyrouth et de Sanaa présentent la même organisation et elles s'inscrivent les unes et les autres dans un processus d'évolution de la maison individuelle à l'immeuble collectif. En outre, dans un même pays, en fonction de leur nature et de la situation, les mutations n'adoptent pas partout la même vitesse. De manière générale, l'expérience aidant, les transformations ont été les plus rapides dans les villes qui ont muté le plus tardivement (Sanaa). Au contraire, Le Caire, ville pionnière en la matière, s'est transformé bien plus lentement que les autres villes de la région. Ces différences ont créé des décalages dans le temps ; ils sont à l'origine, tout autant qu'ils résultent, de la recomposition des réseaux urbains. Suivant les cas, ils ont donné lieu soit à des accélérations du rythme des transformations soit à des déclassements. Damiette et Rosette dont le trafic portuaire a été accaparé par Port-Saïd et Alexandrie constituent deux exemples de cette forme d'évolution.

Du Machreq aux Balkans

Qu'il s'agisse de l'industrialisation du Pirée (M. Kotea et L. Papastefanaki), des transformations sociales et architecturales d'Athènes (D. Filippides, K. Kavoulakos, C. Drakopoulou et E. Rouppa), de celles, plus récentes, de Thessalonique (E. Themopoulou), des travaux de Volos (A. Demoglou), de ceux de Kalamata (D. Karydis) ou encore des transformations de la population de Réthimnon (E. Bournova), la plupart des mutations urbaines examinées lors de ce colloque semblent bien ressortir à la mise en place de la ville moderne. En outre, la période étudiée – 1830-1950 – correspond, presque terme à terme, à celle de la construction du territoire national grec ; plusieurs communications ont montré l'importance de la mise en place des villes et du réseau urbain dans la construction de la Grèce contemporaine. Ainsi, il ne semble pas hors de propos de se demander si une réflexion commune à l'ensemble des chercheurs travaillant sur le monde urbain contemporain en Méditerranée orientale est envisageable. Si ce colloque a sans aucun doute apporté sa pierre à un tel édifice, plusieurs clivages en rendent encore la construction difficile. Une Méditerranée de la recherche reste à construire ; pour des raisons historiques et politiques, les études sur les Balkans et celles sur la Turquie constituent deux groupes tandis que, pour des raisons linguistiques, le monde turc et le monde arabe en forment deux autres. Leur étanchéité est d'autant plus dommageable que, comme le note Gilles Veinstein dans un article récent où il compare les études arabes et les études turques quant aux villes de l'Empire ottoman, les chercheurs gagneraient à échanger leurs problématiques et leurs

méthodes dans la mesure où les lignes de clivage de la recherche ne correspondent pas toujours à celles qui définissent les objets d'études⁴⁸.

Références

- ALLEAUME G., 1998, « Muhammad 'Ali, pacha d'Égypte (1771-1849) », in *Pascal Coste, toutes les Égyptes*, Marseille, Parenthèses, p. 49-70.
- ARNAUD J.-L., 1989, *Cartographie de l'Égypte*, Le Caire, CEDEJ.
- ARNAUD J.-L., 1993, « Beyrouth et ses territoires », *Annales de géographie (USJ - Beyrouth)*, n° 14, p. 1-20.
- ARNAUD J.-L., 1996, « À propos des villas », in J. Hannooyer et S. Shami (éd.), *Amman, ville et société*, Amman, CERMOC, p. 183-188.
- ARNAUD J.-L., 1998, *Le Caire, mise en place d'une ville moderne, 1867-1907*, Arles, Sindbad- Actes sud.
- ARNAUD J.-L. et FUNDONE M., 1991, « Toponymie et topographie dans Le Caire du début du siècle », *Égypte-Monde arabe*, 5, p. 51-80.
- BABIKIAN C., 1998, « Développement du port de Beyrouth et hinterland », in J.-L. Arnaud (éd.), *Beyrouth, Grand-Beyrouth*, Beyrouth, CERMOC, p. 25-34.
- BAER G., 1969, *Studies in the Social History of Modern Egypt*, Chicago, Londres, The University of Chicago Press.
- BRAUDEL F., 1979, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècles*, Paris, Armand Colin, 3 vol.
- CHARLES ROUX F., 1901, *L'Isthme et le canal de Suez*, Paris, Hachette, 2 vol.
- COLLONNA DE LEGA R., 1957, *La zone franche du port de Beyrouth*, Beyrouth, faculté de Droit.
- DELCROIX M., 1922, « L'institution municipale en Égypte », *L'Égypte contemporaine*, 13, p. 278-323.
- EDDE C., 1997, *Introduction à l'histoire de Beyrouth à l'époque du Mandat, la municipalité au quotidien*, mémoire de DEA sous la dir. de R. Ilbert, Aix-en-Provence, université de Provence.
- ELEFTERIADES E., 1944, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban, étude historique financière et économique*, Beyrouth, s. n.
- FRIES F., 1992, *Processus de production de l'espace et nouvelles formes urbaines, en Syrie, sous le Mandat français (1920-1946)*, mémoire de DEA sous la dir. de S. Yérasimos et J.-L. Cohen, Paris, École d'architecture de Paris-Belleville.

⁴⁸ . Il prend notamment l'exemple de la typologie de l'architecture domestique ; G. Veinstein, 1997.

- GARCIN J.-C., 1991, « Le Caire et l'évolution urbaine des pays musulmans à l'époque médiévale », *Annales islamologiques*, XXV, p. 289-304.
- GIRAUD H., 1929, *Les origines et l'évolution de la navigation à vapeur à Marseille (1829-1900)*, Marseille.
- GRANDGUILLAUME G., MERMIER F. et TROIN J.-F. (coord.), 1995, *Sanaa hors les murs : une ville arabe contemporaine*, Tours, Urbama.
- HANNOYER J., 1993, « Politique des notables en Syrie : la naissance d'une ville (Deyr al-Zôr, 1850-1921) », *Bulletin d'études orientales*, XLI-XLII, p. 113-142.
- ILBERT R., 1981, *Heliopolis – Le Caire 1905-1922. Genèse d'une ville*, Paris, CNRS Éditions.
- ILBERT R., 1996, *Alexandrie 1830-1930. Histoire d'une communauté citadine*, Le Caire, IFAO.
- ISMAIL A., 1958, *Histoire du Liban du XVIIe siècle à nos jours – tome 4, redressement et déclin du féodalisme libanais (1840-1861)*, Beyrouth, s. n.
- JASMIN C. 1998, « Le premier ingénieur de l'Égypte contemporaine », in *Pascal Coste, toutes les Égyptes*, Marseille, Bibliothèque municipale de Marseille, Parenthèses, p. 71-96.
- KOPP H. et WIRTH E., 1994, *Sanaa. Développement et organisation de l'espace d'une ville arabe*, trad. de l'allemand par B. Blukacz-Louisfert et F. Blukacz, Aix-en-Provence, IREMAM.
- LABAKI B., 1984, *Introduction à l'histoire économique du Liban. Soie et commerce extérieur en fin de période ottomane (1840-1914)*, Beyrouth, Université libanaise.
- LEPETIT B., 1980, « Histoire urbaine et espace », *L'espace géographique*, 1, p. 43-54.
- LEPETIT B., 1988, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel.
- MANTRAN R. (dir.), 1989, *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard.
- MEURIOT P., 1897, *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine. Essai sur les causes, les conditions, les conséquences de leur développement*, Paris, Belin.
- MONTIGNY G., 1992, *De la ville à l'urbanisation*, Paris, L'Harmattan.
- MOURIEZ P., 1858, *Histoire de Méhémet-Ali viceroy d'Égypte*, Paris, Louis Chappe.
- MURRAY G. W., 1950, *The Survey of Egypt (1898-1948)*, Le Caire, Ministry of Finance.
- OWEN R., 1981, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, Londres, New-York, Methuen.
- PERROT J.-C., 1975, *Genèse d'une ville moderne : Caen au XVIIIe siècle*, 2 vol., Paris, La Haye, Mouton.
- RALLU J.-L., 1993, « Les interactions entre croissance démographique et urbanisation. Les exemples du Pacifique et du Sud marocain », in *Croissance démographique et urbanisation*, Paris, PUF, p. 28-38.
- RONCAYOLO M., 1990, *La Ville et ses territoires*, Paris, Gallimard.
- RONCAYOLO M. et PAQUOT T. (dir.), 1992, *Villes et civilisation urbaine XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Larousse.

TEKELI I., 1992, « Nineteenth Century Transformation of Istanbul Area », in P. Dumont et F. Georgeon (dir.), *Villes ottomanes à la fin de l'Empire*, Paris, L'Harmattan, p. 33-45.

THOBIE J., 1977, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman (1895-1914)*, Paris, Publications de La Sorbonne.

« Une nouvelle histoire des villes », note critique sur *Genèse d'une ville moderne : Caen au XVIIIe siècle* de Jean-Claude Perrot, *Annales ESC*, 1977-6, p. 1237-1254.

VEINSTEIN G., 1989, « Les provinces balkaniques, 1606-1774 », in R. Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, p. 287-340.

VEINSTEIN G., 1997, « La ville ottomane », in M. Naciri et A. Raymond (dir.), *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le monde arabe*, Casablanca, Fondation Abdul Aziz As-Saoud, p. 105-114.