

Paper for the 7th Urban History Association Conference – Athens 2004

Session: *Eastern Mediterranean Cities Compared*

Réseaux d'innovations: travaux portuaires dans les villes levantines, 1850-1920

Vilma Hastaoglou-Martinidis

Professeur d'Histoire d'urbanisme

Ecole d'Architecture, Université d'Aristote de Thessaloniki, Grèce

Pendant les dernières décennies du XIX^e siècle, les échelles levantines acquièrent des ports modernes, appareils de commerce transitaire; commandés par l'essor formidable de la navigation qui intègre le bassin oriental de la Méditerranée au commerce international, ils ouvrent les villes à des transformations diverses, offrant une nouvelle arène où s'affronteront les intérêts français, anglais et allemands.

Les travaux portuaires constituent une innovation à la fois technique, gestionnaire et urbanistique; ils réorientent les villes vers la mer, et les dotent d'un lieu spécifique d'échanges entre l'Est et l'Ouest; ils amènent des acteurs nouveaux qui jouent un rôle décisif dans la gestion de la ville ; ils mettent en marche une modernisation majeure de l'espace urbain introduisant des modèles urbanistiques et architecturaux nouveaux, tels l'aménagement rationnel et rigoureux du tissu urbain, les bâtiments d'une typologie et d'une esthétique utilitaire et de technologie innovatrice pour les constructions urbaines. Le paysage unique qu'ils façonnent, constitue le visage maritime européenisé contre un arrière traditionnel, créant l'image de marque d'une nouvelle identité méditerranéenne.

Les exemples qui suivent illustrent ce processus de façon concrète bien que sommaire. La communication examine le contexte urbain traditionnel, la préparation des travaux et les acteurs du changement et de gestion de la ville, les sociétés concessionnaire, les ingénieurs et le transfert du savoir-faire, les travaux portuaires, et les innovations urbanistiques et architecturales qui en résultent.

Le contexte traditionnel

Dès le milieu du XIX^e siècle, la nouvelle technologie maritime et le creusement du canal de Suez réorientent le trafic naval. Les vapeurs relient à grande vitesse les villes et les pays méditerranéens, raccourcissent les distances, commandant des facilités dont les villes du Levant, villes-ports sans ports, ne disposent alors pas. Les échelles à bois et les baraques qui les entourent ne sont guère en mesure de répondre aux nécessités croissantes du commerce. Les ports anciens sont soit comblés (Smyrne et Salonique), soit en ruine (Beyrouth et Alexandrie), ou abandonnés (Constantinople), quand ils ne sont pas complètement déserts (Le Pirée). Les

2

bâtiments mouillent en rade et les opérations se font toujours au moyen d'allèges, mode dangereux et coûteux.

Les villes ne possèdent pas des mécanismes de gestion. Leurs fronts maritimes traditionnels évoluèrent lentement, assimilant les changements intervenus en un temps très long, et des interventions rares émanant du pouvoir central se limitaient toujours dans le schéma ancien de la propriété du sol.

Smyrne, "Reine des villes d'Anatolie" -selon les *Illustrated London News* en 1853, restait toujours complètement démunie d'infrastructure transitaire.¹ Son ancien port clos des temps romains, comblé dès le XVIII^e siècle fut occupé progressivement par le bazar animé de la ville. Sur le rivage, une masse désordonnée d'entrepôts et de petites échelles répondait aux besoins d'un trafic commercial intense à partir des années 1750.² Quand l'ingénieur italien Luigi Storari visita Smyrne en 1857, invité par le gouvernement pour dresser le plan cadastral de la ville en vue de la reconstruction des quelques quartiers ravagés par le feu, la ville lui apparût complètement démunie: "... *ni port, ni arsenal, ni phare, ni ponts, ni routes carrossables pour*

communiquer avec les villages de l'intérieur, ... ni municipalité, ni caisse communale, ni édilité..." (Storari 1857: 28-9)

L'Alexandrie des années 1800 fut une bourgade arabe de 12.000 habitants sur la péninsule d'Agami, dotée d'un port naturel exceptionnel, formé de deux croissants: le port ouest, le vieux port d'Eunostos, et le port est, le Grand Port de l'antiquité, depuis longtemps abandonné et ne servant que de refuge à quelques petits navires.³

Le port de Constantinople/Istanbul, formé par la situation privilégiée de la Corne d'Or, et le plus fréquenté de la Méditerranée à l'époque byzantine, présentait, après la guerre de Crimée, une insuffisance technique complète. Comme le remarqua le British Harbour Master, en 1874: "... Dans d'autres pays on dépense des milliers de liras pour construire des docks permettant aux bateaux de charger et décharger leur cargaison par tous les temps, tandis que le port de Constantinople possède des docks naturels qu'il refuse d'utiliser"⁴. Néanmoins, ces docks naturels était l'endroit le plus animé d'Istanbul qui jouxtait les quartiers les plus dynamiques: la partie européanisée de Galata, et les célèbres marchés traditionnels de la rive de Stamboul. Le minuscule port de Beyrouth était situé sur le rivage rocheux de la vieille ville, non loin des pittoresques bazars. Construit initialement par les Croisés au XIIe siècle, son échelle fut comblée par l'émir Fakr ed-Dîn (1596-1634). Reconstitué en partie en 1835 pour former un abri pour les caïks et les mahonnes, fut, plus tard, doté d'un débarcadère et des hangars pour la douane.⁵

¹ L. Storari, *Guida di Smirne*, Torino: Stamperia de l'Unione Tipografico 1857 pp. 28-29.

² Ph. Falbos, "Bedestens et Khans à Smyrne", *Annales d'Asie Mineure*, vol. 9, Athènes 1961 (en grec) pp.135-41, et Canpolat, Emin, *Izmir, kuruluşundan bugüne kadar (Smyrne, son évolution jusqu'aujourd'hui)*, Istanbul: Istanbul Teknik Universitesi, Mimarlik Fakultesi, 1953.

³ C. Birault, "Le port d'Alexandrie. Historique et travaux en cours d'exécution", *Le Génie Civil*, Tome XLVI-No 6, 10 Décembre 1904, pp. 82-3.

⁴ British Documents on Foreign Affairs, ed. D.Gillard, part I, series B, vol. 7, *The Ottoman Empire: Finance and Trade*, 1860-1879, University publications of America 1984, p. 308.

⁵ M. Davie, *Beyrouth et ses faubourgs (1840-1940)*, Beyrouth: CEMROC 1996, p. 19-23.

3

Jusqu'en 1870, Salonique, était isolée de la mer par sa ceinture médiévale. Sur le site comblé du port byzantin une petite échelle à bois servait les besoins limités du commerce maritime.⁶ Elle constituait la seule installation extra muros, et était reliée à la ville par la porte du quai jouxtant les marchés et le quartier franc, et les quartiers populaires juifs.

Au début du XIXe siècle, l'ancienne ville du Pirée, œuvre d'Hippodame et centre de l'empire maritime d'Athènes dans l'antiquité, n'existait guère et sa baie de 120 hectares était un simple port de pêche. Chateaubriand qui visita le site en 1806, ne trouva que les ports déserts, et la baraque d'un douanier attendant pendant des mois entiers l'arrivée d'un navire.⁷

La préparation des travaux : les acteurs du changement et la gestion de la ville

En 1845 la ligne régulière ouverte entre Marseille, Malta, Alexandrie et Beyrouth signale la transformation du bassin est de la Méditerranée à un vaste marché potentiel et le développements d'échanges entre les rives est et ouest. Dans ce contexte, la formation des nouveaux états-nations (le détachement de l'Egypte de l'Empire ottoman par Mohammed Ali, la Serbie autonome depuis 1815, la Grèce en 1828, la Roumanie en 1829 et la Bulgarie en 1878) conduit à la composition de nouveaux réseaux urbains et entraîna des processus de modernisation divers. Les villes côtières majeures –*échelles* ou *entrepôts*– deviennent des foyers d'une activité commerciale croissante due à la demande des industries européennes en matières premières ; têtes des lignes de chemins de fer établis à partir de 1851 (avec première celle entre Alexandrie et le Caire) liant les territoires intérieurs à la côte, elles acquièrent de nouvelles fonctions et commandent des facilités de commerce transitaire. Or, la construction des ports modernes devient un impératif absolu pour ces villes dont le devenir économique est lié à la mer. Plusieurs voies mènent finalement à cette décision.

L'idée du progrès technologique en général et des infrastructures de transport en particulier

sera transplantée en Orient par les Saint-simoniens; en 1832, M. Chevalier, figure dirigeante du mouvement, publia dans le *Globe* parisien son “Système de la Méditerranée”, un plan ambitieux pour unir les mondes Est et Ouest. Le moyen pour y arriver fut les chemins de fer, et il a proposé un réseau dense des lignes ferroviaires reliant l’occident avec les villes portuaires et commerciales les plus importantes de la Méditerranée. Une de ces lignes allait partir de l’Europe Occidentale pour arriver aux Balkans –Belgrade– et continuer via Sofia, Salonique et Adrianople à Istanbul. L’amélioration du trafic maritime et la mise en place des grands travaux techniques, tels l’ouverture du canal de Suez, faisaient partie du même schéma (Morsy 1989). En Egypte, membres du group furent commissionnés des projets divers ou affectés dans les services d’Etat, par exemple Ferdinand de Lesseps au Suez, et Linant de Bellefords en tant que Ministre de Travaux Publics aux années 1860; en Grèce, Gustave D’Eichthal et Joseph Roujoux furent employés par roi Otto au Bureau de l’Economie Publique pour un grand projet de colonisation agraire en 1835 (D’Eichthal 1974).

⁶ V. Hastaoglou-Martinidis, N. Kalogirou, K. Trakosopoulou, A. Yerolimpou, “Le marché du port de Salonique”, *Thessalonique*, Revue Scientifiques du Centre d’Histoire de Thessalonique, Tom. 4/ 1992 (en grec).

⁷ L. Micheli, *Le Pirée. Du Port-Léone au Manchester du Levant*. Athènes: Dromena 1988 (en grec), pp. 28-59.

4

Dans le cadre de chaque territoire national ainsi que dans celui des réformes l’Empire ottoman (tanzimat) les villes principales se dotent des pouvoirs et des services administratifs qui vont gérer l’avènement de la modernité: lentement mais inexorablement des mécanismes de gestion urbaine se mettent en place, tels comités d’habitants, commissions d’études, et conseils municipaux munis d’une réglementation urbanistique. Pour les nouveaux états des institutions spéciales –les caisses du port– sont créés pour accomplir la tâche. Cependant, les infrastructures et les grands travaux publics restent le terrain privilégié du pouvoir central.

Dès 1856, après la guerre de Crimée, les consuls des pays européens intercèdent en faveur à la fois des compagnies de navigation, des maisons commerciales et des entrepreneurs pour lesquels ces travaux représentent une source de profits considérables; les rapports consulaires portant sur l’insuffisance d’entrepôts, de douanes et le manque de quais, sont très éloquentes. Des administrateurs partisans des réformes encouragent parfois des initiatives, comme ce fut le cas de Mohammed Ali en Egypte ou des certains Valis (administrateurs généraux) dans l’Empire ottoman. Les négociants locaux jouent un rôle prépondérant, prenant souvent l’initiative en main, comme ce fut le cas à Smyrne et Beyrouth, et cherchent à améliorer docks, pavages et voies pour faciliter la circulation des biens; enfin, les municipalités et les caisses du port récemment instituées –à Alexandrie, Beyrouth et au Pirée– tentent parfois d’en assurer la gestion.

Dès le début du XIXe siècle, l’organisation des facilités portuaires modernes fut l’objet des soins constants des princes d’Egypte soutenue par les élites communautaires et égyptiennes.⁸ Le vieux port d’Eunostos fut choisi par Mohammed Ali pour devenir le centre des nouvelles installations portuaires, et le premier projet fut en 1829, par les ingénieurs français Cerisy et Mougel, pour un bassin d’arsenal. Cependant, ce fut le “coton boom”, en 1863, que motiva le Khédivé Ismail de commander à Auguste Stœcklin, ingénieur de Ponts et Chaussées employé au canal de Suez, le programme des travaux pour le plus grand port de la Méditerranée orientale. Ce projet n’eut aucune suite pas plus que celui présenté en 1864 par l’ingénieur Cordier.⁹ Souvent, les compagnies des chemins de fer commandaient la construction des ports. Selon la convention pour les chemins de fer en Turquie d’Europe signée entre la compagnie du baron Hirsh et le gouvernement ottoman, ce dernier était engagé de construire des routes et des ports (pour l’opération efficace de réseau ferroviaire des Balkans, le développement de l’agriculture et du commerce) en Salonique, Dédéagatch et Varna (Actes de la Concession, 1874). En 1872, lors de la construction de la ligne, l’ingénieur de la société Louis Barret, avait projeté le quai jouxtant la gare de Sirkedji à Stanboul, mais ce projet n’eut pas de suite, pas plus que celui qu’il dressa à la même date pour Salonique.¹⁰ Un an après, invité par la même compagnie

l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Hilarion Pascal a établi des projets de ports pour Istanbul, Salonique et Varna.¹¹

⁸ R. Ilbert, I. Yannakakis (dir.), *Alexandrie 1860-1960*, Paris, Autrement: Série Mémoires 1992, p. 13.

⁹ B. Malaval, G. Jondet, *Le port d'Alexandrie*, Le Caire, Imprimerie Nationale, Gouvernement Egyptien, Administration des Ports et des Phares 1912, pp. 17-8.

¹⁰ L. Barret, *Note sur l'aménagement des ports de commerce*, Paris: Lacroix 1875, pp. 84-91.

¹¹ Voir Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 2276 Port de Salonique, AQ 2707 Ports étrangers (Port de Dédéagatch), 89 AQ 1750 Port de Varna.

5

Lié aussi aux chemins de fer, un autre projet fut dressé en 1876 par l'ingénieur français Eugène Henri Gavand, auteur du Tunnel (1872-74) qui relie Karaköy (Galata) avec Beyoglu (Pera), pour un grand port au rivage sud de Stanboul ver la mer de Marmara; raccroché à la ligne de chemin de fer il prévoyait un plan d'eau de 200 ha, et l'acquisition de terre-plains de 220 ha pour les équipements nécessaires.¹²

La construction d'installations portuaires à Haidar-Pacha était prévue déjà par la *Société des chemins de fer d'Anatolie* (fondée en 1888). En 1900, suite du firman du sultan, on a créé une société filiale, la *Société du Port de Haidar-pacha*, chargée d'entreprendre la construction d'un nouveau port. Selon la convention, les installations qui devaient être prêtes dans trois ans, devaient comprendre un brise-lames de 595m de longueur devant un quai de 450m de longueur, équipé d'appareillage modern. La direction des travaux fut confiée à la compagnie de Ph. Holzmann (de Frankfurt) avec l'ingénieur en chef hollandais Waldorp.¹³

Les compagnies de navigation prennent aussi d'initiatives. La prospérité de Beyrouth, affirmée depuis 1840, lorsque les relations commerciales s'étendirent avec une rapidité surprenante, provoqua l'accroissement de la population et des affaires;¹⁴ mais également des plaintes contre l'insuffisance des installations portuaires et la réclamation unanime de la cité pour un port moderne.¹⁵ En 1863, la compagnie des Messageries Impériales (dont le vapeur *Jourdan* fut précipité contre la côte par une tempête subite) commanda le projet d'un port à l'ingénieur des Ponts et Chaussées Auguste Stœklin; ce projet composé de quatre plans alternatifs, n'aboutit point.¹⁶ Par ailleurs, pour le compte de la même compagnie Stœklin construisit entre 1862-1866 le port et le bassin de radoub à Suez, ainsi que d'ateliers de construction et de réparation, de cités ouvrières pour les Européens, de logements pour les ouvriers arabes, de deux bâtiments d'administration, et d'une distribution d'eaux dans la ville de Suez.

Des administrateurs cherchent parfois à promouvoir la modernité encourageant des initiatives ou initiant eux-mêmes des projets. Le passage de Midhat pacha, grand homme des réformes, par l'administration des Vilayets de Salonique (1873-4), de Aïdin (1878) et de Syrie (1878-9) avait favorisé la mise en place d'infrastructures modernes à Beyrouth, Smyrne et Salonique, bien que son action modernisatrice fut beaucoup plus effective aux Vilayets de Danube et d'Iraq; en tous cas, des interventions pareils restent plutôt exceptionnelles.

À Salonique, quant le développement du commerce en Macédoine entraîna en 1870 la démolition des remparts maritimes et la création d'un quai droit le long du front de la ville sur une longueur de 1.650m, l'opération fut gérée par le Vali Sambri pacha sur le plan dressé par l'ingénieur Smyrniote Polycarpe Vitali, qui était engagé auparavant aux quais de Smyrne. Se

¹² W. Müller-Wiener, *Die Häfen von Byzantion, Konstantinopolis, Istanbul*, Deutsches Archäologisches Institut, Istanbul, 1994, p. 107.

¹³ Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 1709 Port d'Istanbul.

¹⁴ V. Cuinet, *La Turquie d'Asie*, Vol.1, Paris: Ed. E. Leroux, 1986, pp. 54-63. J. Monicault, *Le port de Beyrouth, et l'économie des pays du Levant sous le mandat français*, Paris: Libr. technique et économique 1936, pp.19-20.

¹⁵ N. Verney, G. Dambmann, *Les puissances étrangères dans le Levant, en Syrie et en Palestine*, Paris: Libr. Guillaumin et Cie 1900, p. 334.

¹⁶ AMAE, CCC, Beyrouth, vol.9 (1868-1888), 10 février 1868. Les Messageries en seraient le concessionnaire et l'exploitation aurait été confiée à la Compagnie de la route Beyrouth-Damas. Voir aussi F.O.A.S., DCR, No 8, Beyrouth 1886, p.5.

6

révélant très vite insuffisant pour le trafic maritime de cette ville de 120.000 habitants et fourmillant d'activité économique, on a invité H. Pascal pour établir le projet d'un port proprement dit, en 1874.¹⁷

L'avril 1879, Midhat pacha, nouveau Vali de Syrie, examina sérieusement l'affaire du port à Beyrouth, et commanda des levés détaillés et des plans à l'ingénieur anglais Austin, qui par la suite furent présentés à la réunion des habitants les plus aisés de la ville.¹⁸

En 1879, deux initiatives provenant des homes d'état ottomans se manifestent pour deux grandes îles d'Égée. À Chio, l'amiral Sadik pacha, avec l'accord préalable du gouvernement impérial, invita L. Dussaud de Smyrne pour apporter son conseil sur le port à établir dans cette ville ;¹⁹ mais, il fallait attendre jusqu'en 1896 pour que la Société du port et quais de Chio soit constituée. À l'île de Rhodes, le Vali Salih effendi proposa à la réunion des éminents citoyens de toute provenance religieuse un projet de port pour la ville, dressé à sa commande par l'architecte Ch. Maliakas, qui fut approuvé par tous. Les frais de constructions allaient être assurés par la vente des terrains à gagner sur la mer.²⁰ Ces projets n'eurent aucune suite. Les négociants locaux prennent souvent l'initiative en main. À Beyrouth, bien que la première initiative prise pour la construction d'un port date de 1879, quand la municipalité sollicita la concession pour elle-même, la concession du port fut finalement sanctionnée par la Sublime Porte au commerçant Libanais Joseph Moutran, le 19 Juin 1887.²¹

En 1869, à Alexandrie des négociants associés (*Commission du commerce de transit*) ont décidé de payer un impôt volontaire sur les biens d'exportation pour inaugurer à leurs propres frais un réseau d'égouts, paver les rues dans le quartier d'affaires –106.455 m² jusqu'en 1872–, et construire les quais avoisinants du canal de Mahmudiya.²²

La construction du quai moderne de Smyrne fut le fruit de l'initiative des trois négociants anglais de la ville, John Charnaud, Alfred Barker et George Guerracino, qui obtinrent, en 1867, du ministre ottoman du Commerce et des Travaux Publics la concession de la construction d'un quai, de 3.325m de long devant la ville. Cependant, c'est sur la recommandation résolue du consul général de France à Smyrne Bentivoglio d'Aragon que les concessionnaires s'adressèrent aux entrepreneurs français Dussaud Frères, grosse firme marseillaise d'une solide réputation pour les travaux portuaires accomplis à Cherbourg et Marseille, Alger, Trieste et Port-Saïd.²³ Avant d'être accordée à la compagnie des chemins de fer d'Anatolie, la concession des quais à Haidar-pacha et Chalcédoine fut réclamée par le négociant arménien, Apik effendi Unzian, en 1891.²⁴

¹⁷ V. Hastaoglou-Martiniadis, "The harbour of Thessaloniki, 1896-1920", *Albert Dock. Trade and Technology*, A. Jarvis et K. Smith (dir.), Liverpool: National Museums and Galleries on Merseyside, 1999, pp. 133-141.

¹⁸ FOAS CR, Beirut 1879.

¹⁹ Journal *Neologos*, "De l'Égée" 26/9 mai 1879.

²⁰ Journal *Neologos*, "Rhodes", 31/11 août 1879.

²¹ FOAS, DCR, Beirut 1888.

²² FOAS, CR, Alexandria 1878.

²³ AMAE, CCC, Smyrne, vol. 51.

²⁴ Journal *Neologos*, "Travaux publics", 23 juillet 1891.

7

En général, les grands travaux d'infrastructure –chemins de fer et ports modernes– qui ont façonné de façon décisive l'image de la ville, restent hors de la portée et la compétence des pouvoirs municipaux.

L'institution municipale fut officiellement introduite dans les villes provinciales de l'empire ottoman en 1870, au cadre de la réforme de l'administration régionale (la nouvelle loi pour les Vilayets de 1868). Cependant, il paraît qu'elle était mise à l'épreuve dans des villes majeures avant cette date, comme c'est le cas d'Istanbul où la première municipalité fut fondée dès 1854 au quartier de Péra-Galata à titre expérimental. En tout cas, son fonctionnement resta imparfait pour plusieurs années, pour être pratiquement mise en action après les années 1870 avec plusieurs problèmes et défauts.

À Alexandrie l'effort pour arracher aux familles des négociants puissants la gestion de la ville se manifeste à partir 1861. En 1869 la *Commission du commerce de transit* dépassa ses objectifs formels pour inaugurer d'améliorations urbaines. En 1879 la *Commission mixte du commerce et municipale provisoire* est devenue une vraie institution pré-municipale exerçant une gestion privée placée sous contrôle des institutions publiques. En 1889, elle agissait en tant que *Commission d'édilité*, pour s'élever au statut de municipalité en 1890.²⁵

Le Caire reste privé d'institutions municipales jusque dans les années 1920. À Beyrouth, le premier conseil municipal prend naissance en 1861 sous l'initiative du Vali Rachid pacha, mais son fonctionnement effectif ne date qu'à la fin de siècle. À Smyrne et à Salonique les municipalités sont fondées en 1868 et 1869 respectivement, à savoir simultanément à la mise en oeuvre des grands travaux d'infrastructure, tels les installations des chemins de fer et les quais modernes, mais ceux-ci sont restés aux mains de l'administration centrale et des compagnies concessionnaires.

En Grèce, la municipalité fut introduite en 1833 par la loi pour d'administration régionale du royaume, mais avec de juridictions plutôt restreintes quant à la gestion de la ville, qui resta longtemps aux mains du pouvoir central. Cependant, les travaux portuaires firent dès le début affaire des autorités spécialement instituées en 1865, telle la Caisse du port, qui ont depuis entrepris la construction des travaux portuaires.²⁶ Ce n'est qu'en 1834, que la création du Pirée moderne fut décidée par le pouvoir royal, en tant que cité-échelle d'Athènes, nouvelle capitale de l'Etat hellénique. Son plan typiquement néoclassique, prévoyait un large quai le long du front maritime sans aucune installation portuaire spécifique. La croissance formidable de son mouvement commercial après 1880, doit beaucoup à l'ouverture du canal de Corinthe (en 1893) qui raccourcit considérablement le voyage Marseille - Pirée - Smyrne - Istanbul, et que le trafic du port du Pirée eut dépassé celui des autres ports grecs.²⁷

Ces initiatives ne vont pas sans rencontrer d'obstacles, et ne sont pas toujours unanimement acceptées. Les nouveaux quais suppriment certains emplois et lieux de travail, et provoquent l'augmentation des coûts de transport; la grève des porteurs à Salonique, et la guerre

²⁵ R. Ilbert, *Alexandrie 1830-1930*, Le Caire: Institut Français d'Archéologie Orientale, 1996, pp. 310-311.

²⁶ D. Pippas, "Les travaux portuaires en Grèce", *Annales Techniques*, Tom. 185, Athènes: Chambre Technique de la Grèce 1939 (en grec) p. 362-3.

²⁷ P. Tsokopoulos, *Le Pirée, 1835-1870*, Athènes: Kastaniotis 1984 (en grec), pp.149-163.

8

des tarifs menée par les mahonniers, les compagnies de navigation ou les commerçant –à Smyrne et Istanbul–, au début de la mise en service des nouvelles installations portuaires, sont des événements bien connus.²⁸ À cela s'ajoutent les réactions des propriétaires riverains qui se voient expulsés par l'expropriation forcée de leurs terrains;²⁹ à Smyrne les propriétaires s'opposent vivement contre les prix d'expropriation de leurs terrains, ainsi qu'à l'installation du tramway le long du quai pour des raisons fonctionnelles, hygiéniques et esthétiques.³⁰ Les conflits surgis entre la société concessionnaire et les propriétaires des parcelles riveraines à Istanbul, ont causé un retard considérable dans l'achèvement des travaux et l'altération répétée des plans.³¹ Cependant, très vite, les avantages prévalent, et le trafic commercial augmenta de façon spectaculaire, commandant de nouvelles extensions des ports au XXe siècle.

De l'autre côté, les nouveaux quais ont été salués par le monde politique et les milieux d'affaires des villes. Des cérémonies solennelles ouvertes au public ont été organisées à leur inauguration, assistées par des hommes d'état, diplômâtes et membres of du monde de finance; elles s'avèrent un moyen important pour les autorités pour faire valoir leur conception de ville moderne, renforcer les liens entre l'état et les élites locales, et faire accepter les innovations et les intérêts européens par l'opinion publique.

La presse, institution récente pour les villes levantines, joue un rôle important dans la même perspective. Les journaux locaux suivent la situation de près et consacrent nombreux articles soit pour revendiquer l'avènement de la modernité et soutenir la mise en place des nouvelles installations, soit pour critiquer les incompétences et les abus dans leur gestion et

exiger des améliorations. Ils expriment les intérêts des groupes du monde des affaires, des communautés ethniques, publient des pétitions des habitants, mais surtout ils agissent en tant que formateurs d'une conscience de la ville. On peut, par exemple, se renseigner minutieusement sur l'affaire des quais de Smyrne à partir des articles continuellement publiés dans les journaux *Amaltheia*, *Impartial*, et *Réforme*, reportant sur des aspects divers de l'entreprise; ou suivre les reportages répétés du *Levant Times and Shipping Gazette*, du *Levant Herald* et du *Neologos*, qui se réfèrent à l'état déplorable des installations portuaires de Istanbul et suggèrent le besoin des réformes au profit du commerce de la ville.

Un nouveau type d'acteur urbain : Les entrepreneurs, leurs ingénieurs et le transfert du savoir-faire

Dans ce cadre, les sociétés concessionnaires (et les banques) constituent un type nouveau d'acteur qui n'est pas directement concerné par l'urbain mais qui contribue pas moins à le façonner; agissant en tant que financiers pour la création des équipements d'envergure –travaux publics– elles s'avèrent un des agents les plus puissants de modernisation et de gestion urbaines, étant donné que la construction des zones portuaires fut de loin l'intervention urbanistique

²⁸ D. Quataert, "Workers, peasants and economic change in the Ottoman Empire, 1730-1914", H. Batu et J.L. Bacqué-Grammont (dir.), *L'Empire Ottoman, la République de Turquie et la France*, Istanbul: ISIS 1986, p. 160.

²⁹ FOAS, CR, Smyrna, 1871 et 1877-1881. Voir aussi P. Oberling, "The quays of Izmir", H. Batu et J.L. Bacqué-Grammont (dir.), *L'Empire Ottoman, la République de Turquie et la France*, Istanbul: ISIS, 1986, pp. 322-3.

³⁰ AMAE, CCC, Smyrne, vol. 51, bequete des habitants adressée au Grand Vezir, le 25 Mars, 1868.

³¹ Ch. Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago: The University of Chicago Press, 1980, p. 167.

9

majeure effectuée dans les villes levantines au XIXe siècle. L'activité des sociétés concessionnaires, conséquence directe de la pénétration des capitaux dans la région, établira un réseau d'innovations qui va contribuer à la mondialisation des échanges dans la Méditerranée. Les entreprises françaises détiennent le quasi-monopole des travaux portuaires et, en particulier dans l'Empire ottoman, assurent l'exploitation des ports, et des privilèges particuliers – par exemple le droit de propriété sur les terre-pleins.

Leurs ingénieurs, sillonnent la Méditerranée orientale, transportant d'une ville à l'autre expertises et expériences. Formés majoritairement à l'Ecole des Ponts et Chaussées, ils apportèrent leurs conseils, soit à des gouvernements, soit à des entreprises privées. Comme le remarque l'ambassadeur de France à Istanbul, en 1910, commentant la mission de l'ingénieur Louis Godard en Turquie: "... nous ne pouvons que nous féliciter de voir dans les circonstances actuelles des sociétés françaises prendre une si grande part à l'étude de ces importantes entreprises; le concours dévoué que leur a prêté M. Godard mérite d'être signalé..."³² Liés pour la plupart aux grands travaux du canal de Suez, les ingénieurs projettent des quais modernes ou assurent la direction des travaux : Auguste Stœcklin à Alexandrie et Beyrouth ; Hilarion Pascal à Istanbul, Salonique, Varna, Patras, etc. ; Adolphe Guérard à Salonique, Istanbul, Varna, Bourgas, Costanza, Jaffa ; Eduard Quellenec à Alexandrie, au Pirée et dans d'autres villes grecques ; Charles Laroche à Alexandrie et Casablanca ; Louis Godard à la Mer Noire et Syrie ; Louis Barret à Istanbul, Salonique et la Mer Noire ; Polycarpe Vitali à Smyrne et Salonique, etc.³³ Marseille est le principal exportateur de savoir-faire et les constructions portuaires suivent des concepts techniques communs.

À Alexandrie quand la dynamique du commerce rendit impérative une modernisation plus globale de la ville, le français Linant de Bellefonds, ministre des Travaux Publics d'Egypte, dressa l'étude du port, en 1869. Mais sous l'influence croissante des anglais l'ouvrage fut confié à la société de William Bruce Greenfield & Co de Londres, qui l'exécuta jusqu'à 1880 avec l'ingénieur en chef William Janvrin Du Port. Le coût de la construction s'éleva à 75.284.000 F, et fut une de rare entreprises britanniques à la Méditerranée orientale.³⁴

Britanniques seront finalement les conventions pour les ports de Samsoun et de Trébizonde, accordés en 1911 au Sir Henry Babington Smith, directeur de la Banque Nationale de Turquie, malgré l'intérêt fort exprimé par la Société de Constructions de Batignolles et la

préparation des projets de port par l'ingénieur Louis Godard en 1909.³⁵

En 1912 les Sociétés Hersent, Batignolles et Schneider et Cie, la Régie Générale des chemins de fer et la Banque Impériale Ottomane, s'associèrent pour former un consortium, dans lequel les 3 premières sociétés furent désignées comme les membres constructeurs. Ce group

³² Lettre de M. Bompard, ambassadeur de la République française à Istanbul, 21-11-1910 au Ministre des Affaires Etrangères à Paris, gardée aux Archives Nationales, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, Dossier individuel de L. Godard F14/11554.

³³ Une documentation détaillée est contenue dans les fiches d'ingénieur de l'Ecole des Ponts et des Chaussées, et aux Archives Nationales, ingénieurs, dossiers individuels F/14. Voir aussi l'Annexe.

³⁴ Linant de Bellefonds, *Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique exécutés en Egypte*, Paris: Arthus Bertrand éd., 1872-1873, pp. 557-86, et Malaval et.a, *op.cit.*, pp. 117-9.

³⁵ Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 1720 Port de Samsoun : Rapport de l'ingénieur Iona du 5 décembre 1909, concernant les conventions des ports de Samsoun et de Trébizonde, et Note relative aux concessions de ports qui ont été demandés par un group financier, 22 décembre 1911.

10

passa un contrat avec le gouvernement impérial ottoman qui lui concéda la construction de Jaffa, Tripoli, Héraclée, Inebolu et la construction du port de Haïfa. Pour Jaffa, le projet de port était déjà établi en 1879 par A. Guérard sur la commande de la Compagnie des Batignoles.³⁶

Cette même compagnie parvint à obtenir la concession du port de Bourgas de la principauté bulgare, à la mer Noire. Le projet fut établi par A. Guérard en 1894 et les travaux ont été achevés sous sa direction en 1902. Pour la ville pittoresque de Varna, tête de ligne ferroviaire et port principal de Bulgarie des projets successifs commandés par la compagnie des chemins de fer ont été rédigés, le projet définitif étant ce de A. Guérard en 1873, qui fut exécuté par l'*Entreprise Générale du Port de Commerce de Varna* (entreprise d'Etat bulgare) sous la direction du même ingénieur. L'inauguration du nouveau port aura lieu en 1904.³⁷

La construction des quais de Smyrne est célébrée comme étant la plus réussie de l'Empire ottoman, et la première par ordre d'exécution. Encore, elle sera considérée comme une œuvre entièrement française, les entrepreneurs Dussaud Frères ainsi que le président du comité d'administration Augustin Cousinery étant français.³⁸ *La Société des Quais de Smyrne* fut fondée en 1868, pour un forfait de 6.000.000 F., jouissant du droit d'exploitation des quais pour 25 ans, et de propriété des terrains gagnés sur la mer.³⁹

À Istanbul, des réaménagements mineurs aux endroits les plus fréquentés des rives de Galata et de Stamboul, furent dictés par le développement de la navigation à partir des années 1840. Mais en 1890, seulement, le gouvernement céda à l'administrateur général des Phares de l'Empire, le français Marius Michel, la construction et l'exploitation du port, pendant 85 ans, en lui octroyant simultanément la propriété de 30.000 m², des terrains gagnés sur la mer. La *Société anonyme ottomane des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople*, fut fondée en 1891 à capital de 23.875.000 F.⁴⁰

Fruit d'un effort de vingt ans, la concession du port de Beyrouth fut finalement sanctionnée par la Sublime Porte au Libanais Joseph Moutran, en 1887. *La Compagnie impériale ottomane du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth* fut fondée en 1888, d'un capital de 5.000.000 F, et placée sous une administration presque entièrement française. Elle avait le droit d'exploitation du port pour 92 ans, et la propriété d'une partie du sol gagné sur la mer.⁴¹

La convention pour la construction du port de Salonique fut signée en 1896 entre le ministre ottoman de la Liste Civile et Edmond Bartissol, député et entrepreneur des travaux publics de Paris. La "*Société Anonyme Ottomane de Construction et d'Exploitation du Port de Salonique*" fut fondée l'année suivante, pour une durée de 40 ans et avec droit de propriété de

³⁶ Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 1690 Port de Jaffa.

³⁷ Archives Nationales, ingénieurs, dossiers individuels F14/11556, et Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 1751 Port de Varna.

³⁸ AMAE, CCC, Smyrne, vol. 51, 14 janvier 1868.

³⁹ *The Levant Herald*, "Les quais de Smyrne", 10 novembre 1874, p.895.

⁴⁰ Convention et Cahier des charges, *Les quais de Constantinople*, Novembre 1890, Archives Nationales, F12/7189 Constantinople, et J. Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman*, Paris: Publications de la

Sorbonne 1977, p. 162.

⁴¹ Convention et Cahier des charges, *Le port de Beyrouth*, Août 1887, Archives Nationales, DD/2/2542 Beyrouth.

11

15.000 m² du sol gagné sur la mer. L'ouvrage fut évalué à la somme forfaitaire de 6.500.000 F.⁴²

À l'activité des Sociétés concessionnaires on doit parfois la création d'une ville nouvelle ; ce fut le cas de Dédéagatch (aujourd'hui Alexandropolis), une des villes "nouvelles" fondées au cours du XIX^e siècle par l'avènement des grands travaux d'infrastructure (comme Ismailia à Suez). Le premier établissement était créé en 1872 par la compagnie des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe, qui fut obligée de construire sur le site désert de Dédéagatch une station maritime de la ligne reliant Istanbul et Vienne, servant de port pour la ville florissante d'Andrinople (Edirne). Depuis 1873 des projets de port faits par L. Dussaud de la compagnie des quais de Smyrne et A. Guérard, par Aslan en 1890, et finalement par Conrand Schokke en 1910, qui a été mis en exécution.⁴³

Après des efforts laborieux, qui datent des années 1860, la concession du port de Chio fut accordée à *Société du port et quais de Chio* fut constituée en 1896 par N. Pantelidis, homme d'affaires de Chio, et K. Héliaskos, grec d'Istanbul et un des fondateurs de la Banque d'Athènes, avec privilège d'exploitation garanti pour une durée de 50 ans. Le plan du port, basé sur l'étude précédemment établie par les ingénieurs Mathieu Siklounas et Antoine Matsas, fut dressé en 1896 par Théodoros Koressios, ingénieur des Ponts et Chaussées, originaire du pays et ingénieur en chef de la Société. Les travaux ont commencé en 1895 et pour être achevés en 1900.⁴⁴

La construction du port de Patras fut concédée en 1879 à entrepreneur français des travaux publics Pierre Magnac avec la participation de *Compagnie Générale des Travaux Publics* et des particulières de Paris, pour un forfait de 5 millions de drachmes, et les travaux ont commencé en 1881. La construction suit le projet rédigé par Hilarion Pascal en 1873, mais rencontra plusieurs obstacles techniques et opérationnels. Magnac fit appel à E. Quellenec qui demanda l'avis de A. Guérard sur les travaux de consolidation. La réception définitive de l'ouvrage eut lieu en 1894.⁴⁵ Au Pirée, ainsi que dans les autres ports grecs, il n'y eut pas de concessions d'ouvrage de "type colonial", mais des institutions telles la Caisse du Port se chargèrent, dès le début, des travaux de construction et d'exploitation du port.⁴⁶ Néanmoins, le savoir-faire était toujours français, importé par des techniciens du Génie en 1840, par Edouard Quellenec, qui proposa le creusement du port sous forme d'un canal entourant la ville, en 1882, ou par la Mission Française des Travaux Publics qui rédigea un projet plus réaliste en 1888.⁴⁷ En 1891-93 Quellenec s'engagea de nouveau avec un projet complet d'amélioration du port, qui fut appliqué réaménageant l'image du premier port de Grèce.⁴⁸

⁴² Société Ottomane d'Exploitation du Port de Salonique, *Conventions, Devis et Cahier des charges, Cahier des charges d'exploitation, Statuts*, Paris: Imprimerie Chaix 1914.

⁴³ Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 2707 Ports étrangers.

⁴⁴ N. Mitsis, *Chio, le port de la ville*, Chio: Caisse du port, 1998 (en grec), pp. 43-51.

⁴⁵ Rapport de l'ingénieur du port D'Istria, Archives du Monde de Travail, Société de Construction des Batignoles, 89 AQ 2272, Port de Patras.

⁴⁶ D. Pippas, *op.cit.*, p. 362.

⁴⁷ M. Synarellis, *Routes et ports en Grèce, 1830-1880*, Athènes: Fondation scientifique de la Banque Industrielle de Grèce 1989 (en grec), p.174.

⁴⁸ Archives Nationales, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, Dossier individuel de E. Quellenec F14/11603.

12

Inventaire des ingénieurs et des sociétés concessionnaires (non exhaustif)

Ville ingénieurs – projets Sociétés - Entrepreneurs Gestion

Alexandrie

Port ouest:

Auguste Stœcklin 1863

Cordier 1864

Joseph Sciamia, 1865

Linant de Bellefords 1869
William Janvrin Du Port (Du Port
Bey) 1870
Malaval, Jondet et Mazin (ingénieurs
du port) 1911
Port est – corniche:
Leopold Dietrich et Archondaris -
Edmond Quellenec 1902-1905
William Bruce Greenfield & Co de
Londre, 1870
Municipalité
Concession du
gouvernement égyptien
Municipalité initiée en
1890
Istanbul Eugène Henri Gavand 1876
Louis Barret 1873
Hilarion Pascal 1874
Adolphe Guérard 1873 et 1897
Alphonse Cingria (ingénieur du port)
1898
Pont de Karaköy (intérêt par Dussaud
Frères 1879 ?)
Ross Taylor 1874
*Compagnie des chemins de fer de la
Turquie d'Europe* de baron Hirsch
1869
*Société des Quais, Docks et
Entrepôts de Constantinople*, 1891
de Marius Michel
Concession du
gouvernement ottoman
Municipalité 1854 et
1858 (pour le district de
Galata)
Haidar-Pacha Warpol 1900 *Société du Port de Haidar-pacha*
1900 (filiale de la *Société des
Chemins de fer d'Anatolie* 1889)
Concession du
gouvernement ottoman
Smyrne Ingénieur anglais 1867
Polycarpe Vitalis 1868
J. Charnaud, A. Barker et G.
Guarracino, *Société des Quais de
Smyrne*, 1867
Société des Quais de Smyrne, 1868,
de Dussaud Frères
Vali Sabri pacha
Concession du
gouvernement ottoman
Municipalité fondée en
1868
Salonique Polycarpe Vitalis 1870
Louis Barret 1872
Hilarion Pascal 1874
Adolphe Guérard 1873 et 1892
Jules Robert (ingénieur du port) 1897
Société des Quais de Salonique
*Compagnie des chemins de fer de la
Turquie d'Europe* de baron Hirsch
*Société Anonyme Ottomane de
Construction et d'Exploitation du*

Port de Salonique, 1897, d'Edmond
Bartissol

Vali Sambri pacha
Concession du
gouvernement ottoman
Municipalité fondée en
1869

Beyrouth Auguste Stoecklin 1863
Austin 1879
Henri Garetta 1889

Commandés par la *Compagnie des
Messageries Impériales*, 1863
*La Société Impériale Ottomane du
port, des quais et des entrepôts de
Beyrouth*, 1887

Vali : Midhat pacha
Concession du
gouvernement ottoman
Conseil municipal initié
en 1861

Jaffa Amat 1879

E. Farcy 1879

Adolphe Guérard 1879

*Société de construction des
Batignoles*, 1912

Concession du
gouvernement ottoman

Trébizonde Louis Godard 1909

Sir Henry Babington Smith, *Banque
Nationale de Turquie*, 1911

Concession du
gouvernement ottoman

Samsoun Louis Godard 1909

Charles Laroche 1911

Sir Henry Babington Smith, *Banque
Nationale de Turquie*, 1911

Concession du
gouvernement ottoman

Varna Hilarion Pascal 1873

Adolphe Guérard 1873 et 1894

Charles Hartley 1890

P. D'Istria (ingénieur du port) 1895

*Entreprise Générale du Port de
Commerce de Varna*, 1894

Caisse du port bulgare

13

*Société Anonyme pour la
Construction du port de Varna
1895-1900*

Bourgas Adolphe Guérard 1894 *Société de construction des
Batignoles*

Concession du
gouvernement bulgare

Dédéagatch Louis Dussaud 1873

Adolphe Guérard 1873

Aslan 1890

Conrad Schokke – 1910

*Compagnie des chemins de fer de la
Turquie d'Europe* de baron Hirsch

Concession du
gouvernement ottoman

Chio Louis Dussaud 1879 (consultation)
 Théodoros Koressios 1896
 Walpol
Société du port et quais de Chio
 1896
 Concession du
 gouvernement ottoman
 Rhodes Ch. Maliakas 1879
 Louis Godard 1909
 Vali Salih effendi Concession du
 gouvernement ottoman
 Le Pirée Ingénieurs du Génie français 1840
 Edmond Quellenec 1882
 Mission française des Travaux
 Publics 1888
 Edmond Quellenec 1891-93
 Caisse du Port
 Caisse du Port grec
 Municipalité fondée en
 1833
 Patras Hilarion Pascal 1873
 E. Quellenec (exécution) 1885
 A. Guérard (conseil) 1885
 D'Istria, ingénieur du port 1880-90 ?
 Pierre Magniac entrepreneur en
 collaboration avec la *Compagnie*
Générale des Travaux Publics 1879
 Caisse du Port grec
 Concession 1879
 Volo Trébouville 1888
 Edmond Quellenec 1889
 Caisse du Port Caisse du Port grec
 Rethymno Alfred Demier 1904, sous la direction
 d'Edmond Quellenec
 Caisse du Port
 Caisse du Port grec
 Syra Hilarion Pascal 1873 Caisse du Port Caisse du Port grec

Les travaux portuaires : innovations techniques et urbanistiques

Les types de ports adoptés sont fonction de la morphologie particulière de chaque ville mais résultent d'une même approche; ce sont tous gagnés sur la mer, soit des ports extérieurs, ouvrant directement sur la mer, tel qu'à Smyrne, Salonique et Beyrouth, soit des ports intérieurs, abrités par leur situation géographique tel qu'à Istanbul, Alexandrie et Le Pirée. De même, l'emplacement du port neuf par rapport au tissu existant obéit à une logique uniforme: Les nouveaux ports sont construits sur les anciens, à proximité immédiate des autres endroits de la ville animés par l'échange - cités franques et quartiers d'affaires, bazars, gares de chemins de fer, etc. Exception faite du port d'Alexandrie, leurs dimensions sont plutôt moyennes si on les compare aux grands ports d'Europe occidentale, mais leur rôle innovateur pour leurs villes est majeur: Dans tous les cas les travaux portuaires sont couplés des interventions urbanistiques plus larges visant à la modernisation des villes, et refaçonnent radicalement le front de mer dont la physionomie européanisée se projette contre un arrière traditionnel.

Le port d'Alexandrie, troisième port de la Méditerranée après ceux de Marseille et de Gênes, comprenait un plan d'eau de 750 hectares, des quais de 2.700 m un brise-lames de 2.400 m. Jusqu'au début du XXe siècle, la transformation de l'ancien port d'Eunostos fut achevée, et le large terre-plein des quais intérieurs, de 80.000 m², fut aménagé en îlots réguliers et ordonnés, reliés directement au quartier européen du centre-ville, doté des magasins, des bâtiments des douanes, des services du port, des compagnies de navigation, etc.⁴⁹ Au début du

⁴⁹ A. Breccia, *Il porto di Alessandria di Egitto. Studio di geografia commerciale*, tome XIV, Mémoires de la Société

XXe siècle Alexandrie dépassait les 370.000 habitants, sa cité pittoresque enclavée entre les deux façades largement modernisées de la ville: la zone portuaire d'Eunostos d'où venait la fortune d'Alexandrie; et la célèbre Corniche du côté de Ramleh où s'étalèrent les résidences luxueuses de ses commerçants, industriels et financiers.⁵⁰ Se déroulant sur une courbe de 4.000 m de longueur elle fut un des plus magnifiques embellissements entrepris par les ingénieurs de la municipalité Leopold Dietrich et Archondaris, avec la participation de Edouard Quellenec, exécutée entre 1901 et 1907 par l'entreprise italienne *Almagià*.⁵¹

Les quais de Smyrne consistaient en deux parties nettement distinctes: Le quai commercial d'une longueur de 1200 m, jouxtant les bazars et le quartier franc, et comprenant le port proprement dit, avec deux bassins de 20 et 12 hectares; sur les môles, furent édifiés les bâtiments du port: la douane, l'office sanitaire, le bureau des phares, etc., tandis que les parcelles du quai ont très vite attiré des bureaux et banques, agences commerciales, sociétés d'assurance, magasins, etc. L'autre partie, longue de 2.000 m, servit de promenade, très chère aux Smyrniotes, bordée des plus élégantes habitations de la ville, hôtels de luxe, théâtres, clubs, cafés etc.⁵² Les nouveaux quais furent célébrés comme une grande réussite, technique et urbanistique, qui assainit et embellit toute la partie basse de la ville.⁵³ Le nouveau sol le long du front de mer fut organisé à une bande de 20 îlots réguliers et les parcelles étaient vendues à des particuliers - majoritairement membres des communautés chrétiennes de la ville (selon le plan cadastral de 1889 dressé par l'ingénieur P. Vitali, et gardé aux archives d'Etat à Istanbul). A l'aube du XXe siècle, l'ancien rivage avec son fouillis de cafés et de baraques fut définitivement transformé par le quai de Smyrne, trait spécifique et éminemment européen de la physionomie moderne de la ville.

À Istanbul, une fois les travaux achevés, la ville aurait en sa possession un quai moderne de 3.000 m de long - sur les deux rives, à partir du pont d'Azapkapou jusqu'à la sortie de la Corne d'Or. L'ouvrage rencontra d'importantes difficultés techniques mais aussi les réactions des riverains et des mahonniers, qui firent s'élever le coût de construction et repoussèrent jusqu'à 1900 l'achèvement des quais de 1.128 m de longueur sur les deux rives de la partie extérieure du pont de Galata.⁵⁴ La construction des édifices du port commença en 1900. De nouveaux bâtiments de douanes, l'office du port, du service de santé, des magasins et entrepôts sur plusieurs étages furent édifiés jusqu'en 1910, sur les deux rives, selon des plans approuvés par le gouvernement et basés sur la nouvelle technologie du béton armé.⁵⁵ Les nouveaux bâtiments de douanes à Galata et à Stamboul signalaient par leur volume imposant et leur forme néoclassique le visage moderne de la ville sur la mer.

⁵⁰ M.F. Awad, "Le modèle européen: l'évolution urbaine de 1807 à 1958", R. Ilbert (dir.), *Alexandrie entre deux mondes*, ROMM 46, 1987, pp. 96-8.

⁵¹ C. Birault, *op.cit.*, pp. 85-6.

⁵² F. Rougon, *Smyrne. Situation commerciale et économique*, Paris: Edit. Berger-Levrault et Cie 1892, p. 448.

⁵³ V. Cuinet, *op.cit.*, Vol.3, 1894, pp. 447-9, et R. Kasaba, "Izmir", *Review*, Vol. XVI, 1993, No 4, pp. 407-8.

⁵⁴ E. Derya, "Istanbul limaninin kurulusu" ("Le développement du port d'Istanbul"), *Actes du premier colloque d'urbanisme*, ODTU, Ankara 1982, p. 148, et L. Godard, "Les ports maritimes de la Turquie. Ports existants et ports projetés", *Le Génie Civil*, Tome LV - No 19, 4 Septembre 1909, p. 359.

⁵⁵ Z. Çelik, *The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*, Berkeley: University of California Press 1993, p. 76.

La réalisation du port de Beyrouth commença en 1890 sous la direction de Henri Garetta, ingénieur des Ponts et Chaussées, (reprenant le projet no 3 rédigé auparavant par A. Stœklin) comprenait la création des quais sur des terre-pleins impressionnants: le long de la rive urbaine, sur 1.000 m, une grande jetée de 800 m de longueur et une traverse de 350 m de longueur abritèrent un plan d'eau de 23 hectares.⁵⁶ À cette ville, où le transport se faisait encore l'aide de mulets et de chameaux dans les vieux quartiers, le port fut la seule zone de la ville à être d'une telle envergure, aussi fonctionnelle et rationnelle, nouveau centre d'activité où navires,

trains, tramways et voitures se rencontraient. L'essor de cette zone, complété par l'utilisation de l'espace urbain avoisinant, fut impressionnant, attirant des nouvelles fonctions, hôtels, banques, agences de sociétés, etc.⁵⁷

À Salonique la construction du port démarra en 1897, et fut confié à l'ingénieur des Arts et Métiers Jules Robert. Le plan, suivi les projets dressés auparavant par H. Pascal et A. Guérard selon le modèle du port de Marseille et comprenait la construction des quais de 800 m de longueur sur une largeur de 130 m gagnée sur la mer; deux môles de 200 m de longueur abritant un plan d'eau de 13,0 hectares, et un brise-lames de 560 m. De terre-pleins des 100.000 m² fut aménagé devant le vieux quartier d'entrepôts.⁵⁸ Le nouveau port fut placé suivants des critères fonctionnels au site du port historique, à la proximité de la gare de chemins de fer et du quartier franc et commercial. Munis d'infrastructures techniques et des bâtiments d'une technologie innovatrice pour les constructions urbaines, il constitua la zone la plus rationnellement ordonnée et de la ville.⁵⁹

Aménagé par des extensions successives qui suivirent l'agrandissement de l'espace urbain à partir des années 1840, le port du Pirée prit sa forme définitive en 1907: un plan d'eau de 122 hectares, bien abrité par deux jetées; ses installations s'étalaient sur un terre-plein de 17 hectares, constituées de quais de 4.000 m de longueur, de môles et de deux bassins de radoub, les surfaces couvertes -douane et magasins- occupant 14.000 m².⁶⁰ Il devint le premier port de Grèce, d'un caractère industriel très prononcé, et le quatrième port de la Méditerranée. Au cas du Pirée l'aménagement du port n'a pas eu lieu sur un tissu urbain existant, mais il connut une évolution parallèle à un plan néoclassique insoupçonné de l'avenir maritime de la ville. Les changements du paysage de la ville furent spectaculaires; le quai néoclassique fut métamorphosé en zone hérissée de grues et de cheminées, avec les bâtiments massifs des entrepôts et des gares, à la fois frontière et porte entre la ville et la mer.⁶¹

L'usage du béton armé, système de construction récemment inventé, pour les quais et des bâtiments portuaires constitua une autre nouveauté pour les villes levantines. Tous ces types de bâtiments ont introduit la nouvelle technologie de construction, établissant un nouveau réseau d'innovations techniques. Ce modèle fut bientôt disséminé à la construction des bâtiments civils –banques, immeubles de bureaux, grands magasins et locaux manufacturiers, gares, musées et

⁵⁶ J. Monicault, *op.cit.*, p. 24.

⁵⁷ F. Debbas, *Beirut, our memory*, Beirut: Folios 1986, pp. 31-9.

⁵⁸ L. Godard, *op.cit.*, p. 351.

⁵⁹ V. Hastaoglou-Martinidis, *op.cit.*

⁶⁰ A. Guinis, *Le port du Pirée*, Athènes: Imper. Petrakos 1907.

⁶¹ D. Kallimasiotis, *Le port du Pirée*, Le Pirée 1914 (en grec).

16

églises, hôtels, résidences, écoles, etc.– façonnant un milieu urbain renouvelé qui s'ajustait aux demandes d'échanges internationales.

En 1910, le Bureau Technique de François Hennebique de Paris, détenteur de la patente du béton armé, maintenait agences régionales avec des concessionnaires associés à Istanbul, Smyrne, Salonique, Athènes et le Caire. Entre 1892 et 1902 ses agences en France et à l'étranger ont réalisé 7.205 chantiers pour un montant de 120 millions de Franc d'or ; en 1912 il maintenait 42 agences dans le monde.

Entre 1903 et 1913 la firme réalisa dans la région divers travaux publics et privés, parmi lesquels on doit mentionner : À Alexandrie, des entrepôts et magasins pour la 'Egyptian Bonded Warehouse Co Ltd' (1906), la gare de Wadrian (1910), l'extension du quai le nouveau môle au port (1911), et la nouvelle gare (1913), les réservoirs pour la Compagnie Générale des Eaux (1912) ; Au Caire, le Musée des Antiquités Egyptiennes (1903), le quai de Guezireh (1904), le bâtiment du Crédit Foncier Egyptien et la deuxième gare de marchandises (1906), le hôtel Oasis à Héliopolis, et le bâtiment d'Administration de la Compagnie de 'Cairo Electric Railways & Héliopolis Oasis' (1910), le Palais Hindou à Héliopolis pour Baron Empain, et la Compagnie de 'Cairo Electric Railway & Héliopolis Oasis' (1911), petites ponts (1913) etc. ; À Istanbul, trois

Bureaux Centraux pour la Société de Téléphones –à Kadiköy, Pera et Stanbul–, l'immeuble de la Deutsche-Orientbank, et la terrasse-promenade à Prinkipo (1912), l'Ecole anglaise à Nisantasi, le réservoir à Besiktas, et le radier pour l'Ecole des Ingénieurs (1912), ainsi que plusieurs immeubles privés ; À Salonique, la douane et les silos pour la compagnie du port (1910-11).⁶²

Vers une identité méditerranéenne mondialisée

Dans l'espace des trois dernières décennies du XIXe siècle, les échelles levantines se transforment radicalement, par la création de zones portuaires modernes sur leurs rivages pittoresques. Ces façades maritimes européanisées, projetées contre un arrière traditionnel, reflètent de façon symbolique, dirait-on, un procès de mondialisation précoce dans le bassin méditerranéen, à partir du milieu du siècle.

Avant ces changements, l'aspect des villes sur la mer était très différent. Elles ont montré une persistance fantastique dans le temps, contre les ravages causés par les guerres et les séismes, mais aussi contre les effets désastreux de conditions commerciales défavorables. À l'aube du XIXe siècle, elles étaient des villes-ports sans ports; leurs fronts maritimes traditionnels évoluèrent lentement, assimilant les changements intervenus en un temps très long dans leurs formes physiques presque immuables, et contenant peu de témoignages de leur passé maritime, sur un rivage désordonné, bien qu'éminemment pittoresque, abandonné à quelques caïks. Villes introverties, détournées pour l'essentiel de la mer par la logique même de leur organisation spatiale –sinon par leurs enceintes– qui les oriente vers l'intérieur où se situe le

⁶² Informations puisées de la revue *Le béton armé*, Nos 56-187 pour les années 1903 to 1913.

17

centre vital du marché, elles laissèrent leurs anciens ports lentement décliner, se combler ou même disparaître, réduits à de simples échelles à bois et à quelques baraques.

La création des quais modernes, provoquée par l'incorporation de la région au commerce international et la pénétration des capitaux étrangers, reverse cette situation: elle réoriente les villes vers la mer, les ouvre au monde, à la fortune et aux affaires, les dote d'un lieu spécifique d'où sont conduits les échanges entre l'Est et l'Ouest. Le port devient le théâtre d'une osmose entre les communautés enclavées et de l'émergence des nouvelles hiérarchies socioéconomiques, transformant les cités communautaires en villes cosmopolites. Il s'avère le point nodal d'une restructuration spatiale, ainsi que le laboratoire des changements qui amènent des agents nouveaux de la gestion urbaine : les sociétés concessionnaires, dont l'action présente l'intervention urbanistique la plus importante aux villes levantines jusqu'au début du XXe siècle. Pour la première fois dans leur histoire récente, ces villes s'enrichissent de larges extensions du sol urbain, conquises sur la mer, et dont la production est contrôlée, gérée et financée suivant des modes qui dépassent les pratiques des différentes communautés pour revêtir le statut des travaux d'utilité publique.

La construction des ports fut le point de pénétration d'une modernisation urbanistique majeure dans la ville-port de la Méditerranée orientale, qui s'étendit par la suite à l'espace urbain dans son ensemble. Les cas présentés ci-dessus ont mis en évidence les traits principaux de cette modernisation : Importation de technologie maritime (de Marseille) et des installations techniques très poussées (voies ferrées et tramways). Introduction du zoning précoce par l'aménagement d'un endroit hautement spécialisé - appareil portuaire, avec un espace rationnel et rigoureusement ordonné, qui se différencie clairement du tissu urbain environnant, irrégulier et dense pour la plupart; les bâtiments d'une typologie et d'une esthétique utilitaire et de technologie innovatrice pour les constructions urbaines. La mise en œuvre de ces zones restructure la distribution des fonctions urbaines par la formation de nouveaux points de concentration des industries, services, marchés etc., attirés par le fonctionnement du port, et implique une hiérarchie différente de l'espace urbain. Elle donne essor à une l'expansion urbaine qui s'affirme au début du XXe siècle, rendant très vite insuffisantes ces premières installations et appelant de nouvelles extensions.

