Arnaud Jean-Luc,
Damas. Urbanisme et architecture, 1860-1925

Arles, Actes Sud, Sindbad, 2006. 355 p., cartes et plans.

Traduire la mutation d'une ville au moment de son déclin, décrire sa modernisation contemporaine de sa relégation dans l'aire régionale, repérer les multiples courants extérieurs, comprendre qui a influencé sa croissance locale, sont les objectifs de Jean-Luc Arnaud dans ce livre d'une précision toute graphique sur Damas. Il choisit d'en effectuer le traitement sur trois échelles d'observation, pensées comme trois focales d'approche du sujet, de la plus large et englobante à la plus rapprochée et détaillée.

La première partie retrace le déplacement, tout au long du XIXe siècle, du centre de gravité dans cette aire proche-orientale. Elle dessine une époque de recomposition qui voit passer Damas du statut de ville de carrefours multiples à celui de grande ville de province. Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, Damas occupe l'emplacement central de routes qui joignent, d'est en ouest, Bagdad à Jérusalem et au Caire et, du nord au sud, Istanbul à La Mecque, comme le visualise une belle cartographie. La circulation le long de ces voies, tant en personnes qu'en marchandises, est principalement alimentée par le pèlerinage à La Mecque : la charge assurée par les habitants de la ville de Damas pour l'organisation des caravanes de pèlerinage est assez importante pour qu'ils soient exemptés d'impôts sur la propriété. La route de Bagdad à Damas permet la circulation des marchandises de Perse, d'Inde, de Chine, du Japon transitant par le golfe Persique, vers Istanbul et l'Europe ou vers Le Caire. Mais elle subit les contrecoups de son insécurité et connaît des périodes de fermeture qui imposent des parcours plus longs. Le transit s'organise par la mer Rouge, Suez et Alexandrie avant même le percement décisif du canal de Suez en 1869 et malgré les interdits de la Sublime Porte. Le maillage par voie de chemins de fer est envisagé entre Bagdad et la côte méditerranéenne par une commission franco-britannique à cette même époque, favorisant ainsi les échanges économiques, tandis que les projets de l'Empire ottoman cherchent à renforcer les sphères politiques et religieuses et envisagent la jonction entre Damas, Bagdad et La Mecque, sans desservir les ports. La concurrence entre les investisseurs nationaux continue de s'aviver jusqu'à la première guerre mondiale et manifeste le dynamisme économique de la région qui profite localement à Beyrouth. Le développement des lignes maritimes reliant Marseille à Alexandrie et Beyrouth, à partir de 1845, est complété en 1863 par une route entre Beyrouth et Damas financée par les actionnaires français du PLM. Damas devient ainsi une ville d'arrière-pays.

Face à cette pénétration des empires industriels européens et à leurs projets économiques supportés par les armateurs, les industriels et les négociants, et devant l'occupation égyptienne de la région dans les années 1830, l'Empire ottoman réagit aussi par des recompositions administratives inspirées d'Égypte et des planifications urbaines en partie importées d'Europe. Damas acquiert, entre 1865 et 1888, un statut de centre de la région de Syrie, qui s'étend alors aux anciennes provinces de Jérusalem, de Saïda et d'Alep : elle devient la ville de résidence du gouverneur et se bureaucratise fortement. Afin de renforcer son autorité sur les Bédouins qui dominent la région et d'établir un relais économique vers Bagdad, la Sublime Porte développe la ville de Dayr ez-Zor sur l'Euphrate. C'est dans ce contexte que s'effectuent le renouvellement et l'extension du tissu urbain de Damas : la moyenne annuelle des constructions au début des années 1890 s'élève à 500 maisons, 218 boutiques, 11 magasins, 9 cafés, 9 fours et 7 caravansérails. L'accroissement de la superficie urbaine de deux hectares par an ne rend pas compte du dynamisme de la construction, car il n'inclut pas l'importante superficie incendiée destinée à détruire les édifices anciens à remplacer. Cette technique expéditive est le fait de services publics soucieux d'arriver au plus vite à leurs fins (alors même qu'ils disposent d'une législation les autorisant à exproprier) : percement de larges voies de circulation et suppression des innombrables impasses caractéristiques d'un modèle urbain où la voirie a essentiellement fonction de distribution des habitations pour former des espaces de voisinage, ou sphère de proximité dans laquelle l'"étranger" n'entrait qu'accompagné. La reconversion de l'espace public semble avoir joué un rôle central dans le rétablissement du pouvoir de la Sublime Porte en cette fin de XIXe siècle. Elle concerne tout autant sa fonction économique – l'élargissement et l'assainissement des voies commerçantes, le pavage des rues, l'interdiction des culs-de-sac, favorisant la circulation des biens et des personnes – que sa réorganisation politique. La citadelle est abandonnée aux souks tandis que se recompose un quartier d'édifices publics à l'ouest de la ville (gares, casernes, sérail, siège municipal, postes de police, hôpitaux, écoles), constituant un centre moderne autour de la place Marja. Quant aux édifices religieux, ils conservent avec les souks traditionnels leur position *intra-muros*, près de la grande mosquée – où se maintiennent également les quartiers minoritaires juifs et chrétiens. Cette reconversion voit enfin la réorganisation des voies routières qui traversent les extensions nouvelles de la ville sans toucher à l'ancien périmètre. De nouveaux quartiers d'habitations apparaissent, adoptant un plan en damier imposé sur le relief même accidenté pour les lotissements publics ; les parcelles, antérieurement jardins, vendues par des promoteurs privés, conservent la distribution en impasses. Les immeubles collectifs ne verront le jour que tardivement.

Ces transformations globales ont eu des répercussions sur les modes de construction des bâtiments tant publics que privés. L'auteur insiste sur l'avènement de la façade dans une ville où l'étroitesse des rues ne permettait aucune visibilité externe (de la rue) ou interne (sur la

BCAI 22 (2007) Arnaud Jean-Luc : Damas. Urbanisme et architecture, 1860-1925, recensé par Anne Raulin
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

rue) : le percement de fenêtres en est la signature la plus évidente. L'architecture subit des influences variées dites occidentales, ottomanes ou beyrouthine, favorisant la construction en deux corps de bâtiment et remplaçant le toit-terrasse par le toit en pente. De même, la distribution intérieure évolue : jusqu'alors organisée autour d'une cour centrale à ciel ouvert, lieu de passage obligé de toute la maisonnée et puits de lumière, elle fait place à une cour couverte, déplace le centre de la maison à l'étage et tend à attribuer aux pièces des fonctions spécifiques qu'elles ne possédaient pas auparavant.

Jean-Luc Arnaud n'entend pas démontrer de relations de cause à effet entre ces différentes échelles d'observation, ni de concomitances absolues entre ces évolutions : il effectue plutôt un travail « en coupe », selon ses propres termes, et « en plan », pour rendre justice aux nombreuses figures, cartes et plans proposés (mais pas de photos). La réflexion historiographique sur les sources ayant permis l'élaboration de la réflexion est un des aspects les plus intéressants de la recherche, dont la documentation s'appuie sur des séries administratives ottomanes, remarquablement précises et suivies, des relevés cartographiques de voyageurs européens, des guides. L'ensemble du texte est traversé par la problématique de l'introduction d'une nouvelle conception de l'espace public pénétrant jusqu'au cœur des maisons et se reflétant dans l'ornementation des façades de plus en plus ostentatoire : cette problématique tirera certainement parti des comparaisons avec d'autres villes du Proche-Orient que l'auteur ne manquera pas de poursuivre.

Anne Raulin
Université Paris X-Nanterre

BCAI 22 (2007) Arnaud Jean-Luc : Damas. Urbanisme et architecture, 1860-1925, recensé par Anne Raulin
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net