Cerasi Maurice,
The Istanbul Divanyolu. A Case Study in Ottoman Urbanity and Architecture.

En collaboration avec Emiliano Bugatti et Sabrina D'Agostino,
Würzburg, Ergon Verlag (Orient-Institut, Istanbuler Texte und Studien, 3), 2004, 154 p.
ISBN: 978-38991337807

L'ouvrage de Maurice Cerasi [1] est plus qu'un essai de topographie : il s'agit de la première véritable monographie concernant la Divanyolu ottomane (littéralement la route du *Divan* [2] ou des *Paşa*) et son extension, l'axe de la Divanyolu, qui constituent la principale voie de communication reliant le palais impérial de Topkapı à la porte située à l'autre extrémité de la ville, la Porte d'Edirne [3]. En effet, l'auteur y voit un élément urbain significatif pour la compréhension de la capitale et de sa « culture » au XVIIIe-XIXe siècle, le but de l'ouvrage étant d'étudier les monuments et les tronçons de l'avenue, le rôle qu'a pris l'axe dans le paysage urbain et dans la vie des Stambouliotes, ainsi que la façon dont il reflète la culture ottomane.

Composé de dix chapitres assez courts, l'ouvrage, abondamment illustré, comprend également trois annexes et un catalogue des monuments signés Emiliano Bugatti et Sabrina D'Agostino, ainsi qu'une bibliographie et un index [4].

L'originalité de cette monographie tient au fait que les auteurs présentent les différents monuments et constructions qui composent l'axe, non pas pour eux-mêmes, mais plutôt dans leurs relations à celui-ci. En outre, la façon dont les différentes sources (plans, chroniques ottomanes, récits de voyages, publications scientifiques, etc.) ont été exploitées a permis de réaliser une étude qui va au-delà de la simple description des monuments et des événements qui se sont déroulés sur la Divanyolu [5]. La démarche méthodologique est ainsi résumée en trois étapes : repérage, représentation et interprétation.

Maurice Cerasi remarque que c'est au XVIIIe siècle que l'appellation « Divanyolu » devient plus fréquemment utilisée et ajoute qu'il faut distinguer l'avenue elle-même de l'axe qu'elle forme avec les rues qui lui sont parallèles. Il semble effectivement que, d'après les plans étudiés et les trajets des processions diverses, l'axe du *Divan* doit être appréhendé comme un ensemble de rues définissant une direction unique, bien que la largeur et le tracé, ainsi que les parcours de celui-ci, aient changé au fil des siècles. Les auteurs proposent notamment un essai de reconstitution graphique de cet axe et de ses monuments dans la première moitié du XIXe siècle, chaque section étant étudiée séparément. Dans les autres chapitres consacrés aux XIXe et XXe siècles, les auteurs s'attachent à montrer les conséquences des réformes des *Tanzimat* et de la modernisation. L'exemple le plus connu de transformation au XXe siècle nous semble être l'élargissement de l'avenue au cours de laquelle certains édifices ont été détruits ou amputés, tels que les Simkeşhane et Hasan Paşa Hanı (XVIIIe s.) situés en face du *hammam* de Beyazit.

Mises à part les considérations d'ordre architectural et urbanistique, le rôle et la signification de cet axe occupe une place tout aussi importante dans l'approche des auteurs. Maurice Cerasi s'est notamment concentré sur la perception idéologique de cet axe et la façon dont la Divanyolu, considérée depuis le début du XVIIe siècle comme la « voie impériale », a pris toute son importance grâce aux processions diverses. Mais la Divanyolu n'est pas seulement le théâtre du pouvoir, elle est aussi un lieu de vie quotidienne pour les habitants.

Tout d'abord, les défilés organisés lors du départ des *paşa* pour les campagnes militaires devaient sans aucun doute représenter une des attractions les plus marquantes pour les spectateurs présents, la procession s'étendant sur 5 kilomètres et se déroulant sur plusieurs jours.

Ensuite, si l'on s'attache à la relation entre les mosquées et les sites funéraires, alors que depuis le XVe siècle la plupart des sultans se faisaient inhumer le long de l'axe, du milieu du XVIIe au milieu du XIXe siècle, c'est le pouvoir des grandes familles de *paşa* qui s'est manifestée par la construction de grands ensembles architecturaux (*külliye*), intégrant mausolées et cimetières et dominant l'axe de la Divanyolu, les sultans préférant désormais les zones commerciales ou leur *külliye* situées en dehors de l'axe. Vers le milieu du XIXe siècle, avec la construction du tombeau du sultan Mahmut II, la Divanyolu a repris son rôle de symbole du pouvoir politique,

(1) Architecte, professeur honoraire de la Faculté d'Architecture de Gênes. L'ouvrage a été également publié en turc : Maurice Cerasi, *Divanyolu*, traduit par Ali Özdamar, Istanbul, Kitap Yayınevi, Tarih ve Coğrafya Dizisi, 2006.

(2) Conseil des ministres.

(3) L'ouvrage de Beşir Ayvazoğlu, écrivain et journaliste, n'aborde pas la Divanyolu dans sa dimension architecturale et urbanistique, mais relate plutôt les événements qui ont marqué l'histoire de celle-ci. Cf. Beşir Ayvazoğlu, *Divanyolu Bir Caddenin Hikayesi*, Istanbul, Ötüken Neşriyat A.Ş., 2003.

(4) Cet ouvrage est le fruit d'un travail mené en collaboration avec ces deux autres architectes italiens, dans le cadre d'un programme de recherches sur les caractéristiques interculturelles dans les centres historiques de la Méditerranée orientale.

(5) On peut cependant regretter que l'auteur n'ait pas mis plus à profit les études sur les inhumations à Istanbul.

BCAI 23 (2007) Cerasi Maurice: The Istanbul Divanyolu. A Case Study in Ottoman Urbanity and Architecture., recensé par Mathilde Pinon-Demirçivi
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

faisant le lien entre le pouvoir sultanien et Bāb-ı Ālī, le siège du gouvernement. Même si différents modèles concernant l'inhumation des hauts dignitaires de l'Empire ont été suivis, il faut toutefois remarquer que seuls les morts appartenant à un rang social suffisamment élevé pouvaient être inhumés dans la ville *intra-muros* et plus particulièrement auprès des mosquées impériales (6).

Quant aux fêtes organisées sur l'axe par les souverains, elles étaient destinées à impressionner le peuple, dans une zone dense marquée par le commerce et par les édifices construits par la classe dirigeante depuis le XVIe siècle : mosquées, palais, grandes demeures privées, *medrese*, bibliothèques, fontaines, etc. D'ailleurs, parmi les mosquées, celles de Beyazit, Lāleli et Fātiḥ constituaient les principales destinations pour la grande prière du vendredi du sultan, le trajet emprunté étant ainsi celui de la Divanyolu.

Un des chapitres les plus intéressants nous semble être celui dans lequel l'auteur s'attaque à l'idée selon laquelle la Divanyolu ottomane serait l'équivalent de la Mésé qui constituait l'axe principal de la ville byzantine. Cette question aurait d'ailleurs mérité des développements plus longs et un plan plus explicite permettant une comparaison entre les périodes byzantine et ottomane. Si la section entre l'hippodrome et la *medrese* de Koca Sinan Paşa correspond au tracé de la Mésé, faire une corrélation entre les deux époques sur l'ensemble du parcours de l'axe reste un exercice imprudent, les données topographiques étant insuffisantes pour les deux siècles précédant la conquête ottomane (1453). Il est donc hasardeux de vouloir faire coïncider les sites byzantins avec ceux ottomans comme l'ont fait la plupart des plans dressés au XIXe siècle. Maurice Cerasi ne donne malheureusement qu'un seul exemple, celui du plan de C. Stolpe publié par August J. Mordtmann dans le dernier quart du XIXe siècle, alors que la mention d'autres plans serait venue renforcer la démonstration de l'auteur. Quant au rôle cérémonial que joue l'axe, il est également différent, les sultans ne s'arrêtant pas à des points symboliques sur le trajet, comme le faisaient les empereurs pour affirmer leur valeur religieuse et politique.

L'ouvrage se conclut par un catalogue des monuments et des planches de restitution de l'axe à différentes périodes, montrant le remarquable travail cartographique réalisé par les auteurs et leur effort d'interprétation des sources. Pour certaines illustrations, qu'il s'agisse des figures ou des planches, un format mieux adapté, c'est-à-dire un peu plus grand, aurait cependant été préférable.

Par son approche originale et pluridisciplinaire, cet ouvrage nous semble donc être un exemple tout à fait réussi d'étude urbaine mettant en relation espace et symbole.

Mathilde Pinon-Demirçivi
Iféa - Istanbul

(6) N. Vatin, « L'inhumation intra-muros à Istanbul à l'époque ottomane », in G. Veinstein (dir.), *Les Ottomans et la mort. Permanences & Mutations*, Leiden-New York-Köln, E. J. Brill, 1996, p. 157-174.

BCAI 23 (2007) Cerasi Maurice: The Istanbul Divanyolu. A Case Study in Ottoman Urbanity and Architecture., recensé par Mathilde Pinon-Demirçivi
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net