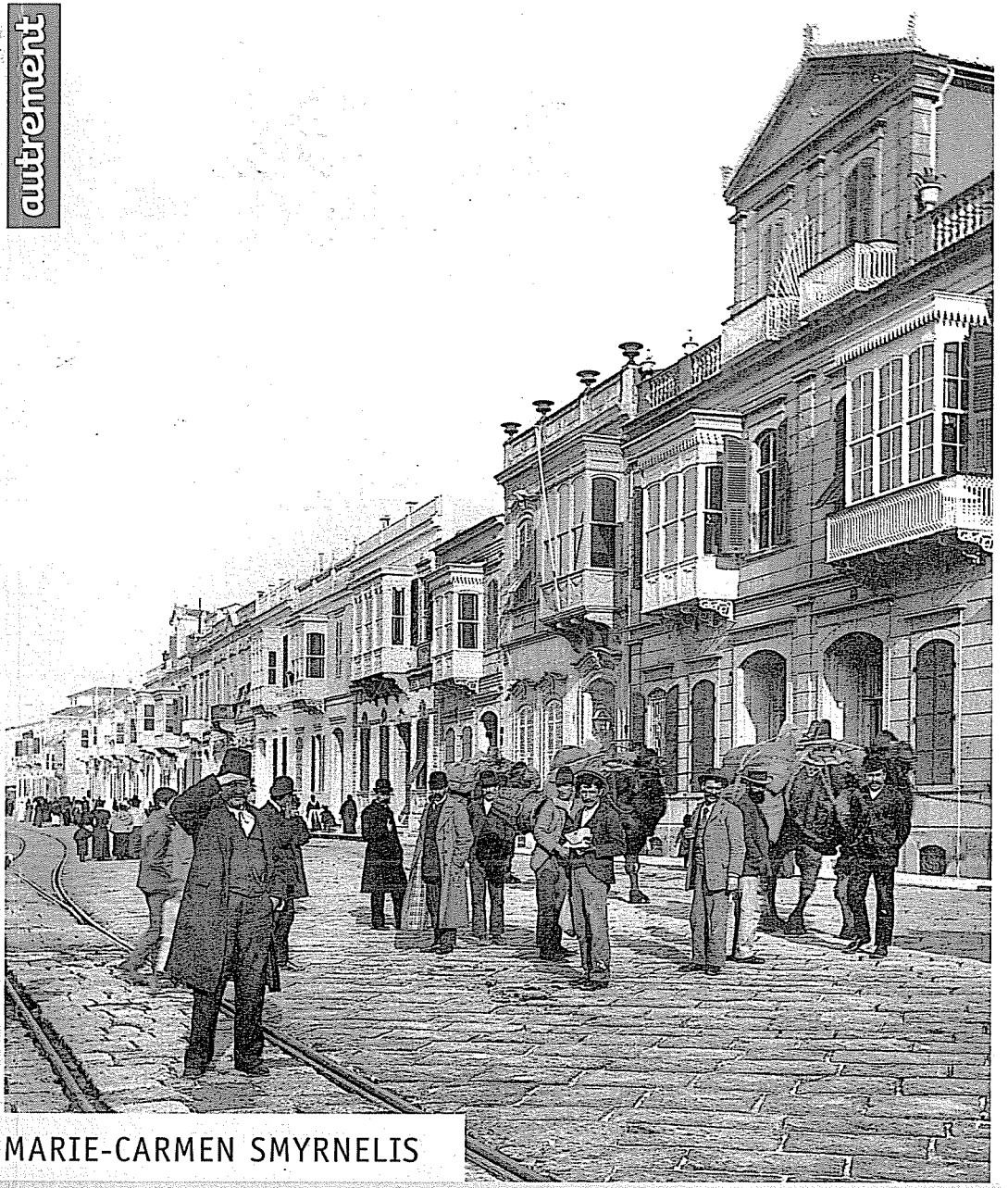
autrement



MARIE-CARMEN SMYRNELIS

Smyrne, la ville oubliée ?
1830-1930

Collection Mémoires

Le suivi rédactionnel de cet ouvrage a été effectué par Laure Flavigny.

© 2006 by les Éditions Autrement, 77, rue du Faubourg-Saint-Antoine,
75011 Paris. Tél. : 01 44 73 80 00. Fax : 01 44 73 00 12.
E-mail : contact@autrement.com
ISBN : 2-7467-0801-9. ISSN : 1157-4488.
Dépôt légal : février 2006. Imprimé en France.

Dirigé par Marie-Carmen Smyrnelis

Smyrne, la ville oubliée ?

Mémoires d'un grand port ottoman, 1830-1930

Éditions Autrement – Collection Mémoire n° 121

VERS UNE MÉTROPOLE MODERNE DE LA MÉDITERRANÉE

Cânâ Bilsel[1]

> Au petit jour, nous entrâmes dans la rade de Smyrne, courbe gracieuse au fond de laquelle s'étale la ville. Ce qui frappa d'abord mes yeux à cette distance, ce fut un grand rideau de cyprès s'élevant au-dessus des maisons et mêlant leurs pointes noires aux pointes blanches des minarets ; une colline encore baignée d'ombre et surmontée d'une vieille forteresse en ruines, dont les murs démantelés se détachaient du ciel clair, s'arrondissait en amphithéâtre derrière les édifices.

Cette description que Théophile Gautier fait de Smyrne en 1852[2] laisse entrevoir le paysage pittoresque d'un port ottoman ; mais derrière cette image de ville endormie se cache en réalité une activité de commerce bouillonnante. La ville, adossée sur les pentes de Kadifekale (le mont Pagus de l'Antiquité) et de la colline de Değirmendağı, descend en gradins vers la baie ; délimitée par la mer à l'ouest, elle s'étend ensuite sur la plaine au nord. Le fleuve Mélès serpente dans cette plaine avant de se jeter dans la baie de Bornova. Au milieu du XIX[e] siècle, l'espace de la ville est encore circonscrit par les deux collines au sud et au sud-est et par une branche du Mélès – le Boyacı Deresi (le ruisseau des Tanneries) – au nord-est. Au-delà, l'espace urbain s'étend en une bande étroite parallèlement à la côte, vers la Pointe, aussi appelée Punta – ou Tuzla, en turc, en référence aux salines qui s'y trouvaient jadis.

La communication de Smyrne avec l'intérieur du pays est assurée, d'une part, par la route d'Istanbul, principal accès des caravanes venant de l'Est, qui traverse le Mélès par le pont des Caravanes avant d'atteindre le bas des pentes de Kadifekale et, de l'autre, par la route d'Aydın, qui débouche au sud-est, là où les collines de Değirmendağı et Kadifekale se rejoignent. Toutes deux traversent les vastes étendues des cimetières musulmans avant d'atteindre les principales rues du centre de commerce. Une troisième voie longe la côte depuis le centre vers la Pointe, au nord. Il s'agit de la rue des Francs (ou rue Franque), sur laquelle les maisons des négociants et les consulats des pays européens se succèdent, et qui constitue le centre du quartier européen.

La structure urbaine de Smyrne est marquée par la logique du commerce à longue distance. En effet, ses principales rues se dirigent non seulement vers son centre, où se concentre une nébuleuse d'édifices commerciaux, mais elles aboutissent surtout devant un certain nombre de grands *han* où les marchandises sont déposées et échangées.

La ville doit son essor surtout à son port. Ses activités portuaires s'effectuent de façon dispersée par une multiplicité de quais, qui appartiennent aux maisons de commerce, pour la plupart européennes. Les bateaux de commerce européens jettent l'ancre au large du quartier européen, et le transport des marchandises entre les quais et les bateaux s'effectue encore au milieu du XIX[e] siècle, comme au XVII[e] siècle, par des barques et des chaloupes. Construites de façon précaire, le plus souvent en bois, ces petits quais n'ont rien à voir avec un port équipé.

La composition plurielle de la société smyrniote se reflète dans l'organisation de l'espace urbain. Les communautés musulmane, grecque, arménienne et juive, et les « nations » européennes qui la constituent occupent différents quartiers en fonction de leurs activités principales et des relations qu'elles entretiennent entre elles. Cependant, malgré cette ségrégation communautaire apparente, il existe également des quartiers mixtes où les Européens et les Grecs, les musulmans et les Arméniens, ou encore les musulmans et les juifs habitent côte à côte. La population musulmane, dont la majorité s'occupe d'artisanat et de petit commerce, réside dans les quartiers sud, qui s'étendent sur

1. Cet article est développé à partir de ma thèse de doctorat, *Cultures et fonctionnalités : L'évolution de la morphologie urbaine de la ville d'Izmir au XIX[e] siècle et au début du XX[e] siècle* (sous la direction de G. Burgel), Paris X-Nanterre, 1996.

2. Théophile Gautier, *Constantinople*, Paris, Charpentier, 1853, cité par Jean-Claude Berchet, *Le Voyage en Orient. Anthologie des voyageurs français dans le Levant au XIX[e] siècle*, Paris, Robert Laffont, 1985, p. 366.

les pentes de Kadifekale et de Değirmendağı et rayonnent autour du centre traditionnel du commerce. Les résidences des familles notables musulmanes se trouvent, pour la plupart, au sud-ouest de ces quartiers jouxtant le centre administratif. La communauté juive, qui assure la fonction d'intermédiaire dans le commerce traditionnel, est établie entre les quartiers musulmans et le centre de commerce. Les habitations des populations musulmanes et juives s'entremêlent autour du centre et des principales rues de la ville. Les Arméniens, qui jouent un rôle important dans le commerce à longue distance, sont installés, pour l'essentiel, près du centre de commerce, entre les deux branches de la route des Caravanes. Les « nations » européennes, dont la raison principale à Smyrne est le commerce extérieur et qui contrôlent aussi le transport maritime à longue distance, occupent la façade maritime de la ville. Les Grecs, qui constituent l'une des deux composantes majoritaires de la ville, habitent à l'est du quartier européen, parfois de façon mixte avec les populations européennes. Leur fonction d'intermédiaires dans le commerce entre l'extérieur et l'intérieur ainsi que les relations commerciales qu'ils entretiennent avec les Européens expliquent cette proximité. Les nouveaux quartiers qui se constituent sur la plaine sont, pour la plupart, des quartiers grecs à l'intérieur des terres au nord-est, et des quartiers européens le long de la côte vers le nord. Ce schéma d'implantation des communautés dans l'espace urbain, établi progressivement au cours des deux siècles précédents et qui est loin d'être immobile, reflète l'histoire sociale et l'évolution historique de la ville.

Les *Tanzimat* et les prémices d'un urbanisme à l'occidentale

La restructuration de l'espace physique des villes et de leur gestion fait partie intégrante du projet de réorganisation globale des réformateurs ottomans. Dès le début, les *Tanzimat* s'accompagnent de dispositifs, décrets et réglementations visant à réaménager et à régulariser l'espace urbain[3]. Les préoccupations hygiénistes et utilitaristes jouent une part importante dans la mise en place des dispositifs réglementaires destinés à contrer les incendies qui ravagent les villes. Les textes de loi préparés dans cette perspective font apparaître une image à l'occidentale de la ville et visent à transformer l'espace urbain ottoman en accord avec les principes et pratiques en vigueur en Europe. Les notions de « bien public » et d'« utilité publique » sont introduites dans la législation ottomane. C'est dans ce contexte que, pour la première fois en 1851, l'ingénieur italien Luigi Storari[4] est chargé par les autorités de Smyrne de relever le plan de Smyrne et d'en établir le cadastre.

Les réglementations urbaines définies par les *Tanzimat* sont progressivement mises en application, d'abord dans les zones détruites par les incendies, puis dans les nouvelles extensions. Smyrne est l'une des premières villes où une opération de régularisation urbaine est réalisée à l'initiative directe des autorités ottomanes. La reconstruction du quartier arménien après le terrible incendie qui le ravage en 1845 en constitue le premier exemple. La nouvelle du désastre ayant provoqué un grand émoi, le sultan s'occupe personnellement de l'approvisionnement des victimes et envoie deux architectes du gouvernement étudier la reconstruction des quartiers détruits par l'incendie et la mise au point d'un plan régulier[5]. En opposition avec l'ancienne trame constituée de ruelles étroites et tortueuses, le quartier arménien est reconstruit suivant un plan orthogonal : les rues sont élargies, alignées et hiérarchisées entre elles. Deuxième grande ville de l'Empire et important centre de commerce, Smyrne représente, aux yeux des autorités ottomanes, une « vitrine » vis-à-vis de l'Occident. Cela explique en partie l'énergie qu'elles ont déployée à propos de ce projet. Cependant, l'autorité centrale n'est évidemment pas le seul acteur dans cette opération exemplaire. Les notables de la communauté arménienne ont incontestablement joué un rôle important dans sa réalisation. Suivant

3. Stéphane Yerasimos, « À propos des réformes urbaines des *Tanzimat* », in Paul Dumont et François Georgeon (dir.), *Villes ottomanes à la fin de l'Empire*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 17-32.

4. Originaire de Padoue, le républicain Luigi Storari arrive à Smyrne en mars 1850 et y vit en exil, CADN, série Chancellerie, Smyrne ; lettre de L. Storari datée du 29 novembre 1859. « La Pianta della città di Smirne », qui date de 1854-1856, est un relevé précis de la ville de cette époque. Il est aussi l'auteur d'un *Guide du voyageur à Smyrne ou Aperçu historique, topographique et archéologique, accompagné du plan de cette ville, levé en 1854*, traduit de l'italien par M. G., Paris, Librairie de Castel, 1857. Il effectue également les plans de lotissement du quartier d'Aksaray à Istanbul, incendié en 1856. Voir aussi Stéphane Yérasmos, « Quelques éléments sur l'ingénieur Luigi Storari » in *Atti del Convegno. Architettura e architetti ad Istanbul tra il XIX^e^ il XX^e^ secolo*, Istanbul, 1996, p. 117-123.

5. *The Times*, 1^er^ et 18 août 1845, p. 4.

ce premier exemple, un idéal urbain à l'occidentale soutenu par des dispositifs réglementaires se met en place à Smyrne, et ce notamment avec la pratique du lotissement introduite par les entrepreneurs européens.

Le début de la métamorphose : les travaux de grande envergure

C'est dans la seconde moitié du XIXe siècle que se produit une véritable métamorphose urbaine. Une série de travaux publics de grande envergure, qui résultent des enjeux économiques et politiques d'un tout nouvel ordre, changent non seulement la physionomie, mais aussi le fonctionnement économique de la ville de façon radicale et auront un impact très important sur l'urbanisation ultérieure de Smyrne.

L'implantation des chemins de fer et de leurs gares

Pour la première fois, quatre entrepreneurs anglais[6] obtiennent, le 23 septembre 1856, une concession du gouvernement ottoman afin de construire une voie ferrée entre Smyrne et Aydın. La société Smyrna & Aidin Railway, qui se constitue alors, dirige l'opération depuis son siège londonien. Une fois la portion Smyrne-Aydın achevée en 1866, la société de chemin de fer poursuit ses activités ainsi que les prolongements progressifs de la ligne vers l'intérieur du plateau anatolien à travers de nouvelles concessions.

La gare principale de la ligne d'Aydın est construite en 1858 à l'extérieur de la ville existante, à la Pointe. Équipée de toutes les fonctions d'une gare centrale, ce bâtiment édifié en pierre de taille est considéré comme un « ornement de la ville ». Une seconde gare, beaucoup plus modeste dans son échelle et son architecture, est édifiée près du pont des Caravanes, pour la desserte des quartiers centraux et sud de la ville.

Le choix même de l'emplacement de la gare principale est une décision qui détermine le développement futur de l'espace physique de Smyrne et révèle les attentes concernant son extension vers le nord. En

6. Ces entrepreneurs anglais sont Sir Joseph Paxton, Whytes, W. Jackson et A. W. Rixon.



© COLLECTION PIERRE DE GIGORD

Vue générale de la gare d'Aydin.

effet, le rapport publié en janvier 1861 dans la *Levant Quarterly Review* par Hyde Clarke[7], consul anglais à Smyrne, en témoigne. Il explique que la pénétration de la ligne au cœur de la ville est intentionnellement évitée afin de diminuer le coût de l'opération, et que la création éventuelle d'un nouveau port à la Pointe est également prise en compte dans la localisation de la gare principale. Un port d'embarquement est effectivement construit en prolongation de la ligne de chemin de fer afin de permettre le chargement direct des marchandises à bord des steamers ainsi que le transit du charbon. Cependant, ce projet provoque de sérieuses réticences chez les autorités ottomanes et surtout chez les commerçants, essentiellement européens, qui ont des propriétés de part et d'autre de la rue des Francs, car ils craignent que l'éloignement de la gare et surtout la création d'un port à la Pointe n'attirent l'activité commerciale vers l'extrémité nord de la ville et ne dévalorisent le centre existant.

En réalité, derrière le choix de l'emplacement de la gare principale à la Pointe se dissimulent les attentes spéculatives des concessionnaires de la société de chemin de fer. Si la présence de lotissements réalisés avant la construction de la voie ferrée et de la gare apparaît déjà dans le plan de Smyrne de 1854-1856, dans celui de 1876, ces lotissements ne sont toujours pas occupés en dehors de quelques constructions et établissements industriels. Leurs propriétaires, pour la plupart européens (comme l'indiquent les noms de certaines rues de la Pointe : le boulevard Aliotti ou l'avenue Mölhaussen), attendent sans doute la valorisation de leurs terrains, alors même que les prix augmentent à une vitesse considérable à Smyrne à cette période. C'est durant le dernier quart du XIX^e^ siècle que la Pointe devient l'un des quartiers prestigieux de Smyrne.

Deux négociants européens de Smyrne, l'un anglais, A. Edwards (propriétaire aussi du journal *L'Impartial*), et l'autre hollandais, M. Keun, obtiennent en 1859 une autre concession du gouvernement ottoman pour la construction d'une seconde ligne de chemin de fer. Celle-ci débute avec la constitution de la société anglaise Smyrna-Cassaba Railway Company, créée en 1863. Les travaux avancent rapidement, et la ligne, dont une branche dessert Bornova, la banlieue où habitent les familles les plus aisées de négociants européens de Smyrne, est achevée jusqu'à Kasaba en 1866, et jusqu'à Manisa en 1888. À la suite de l'intervention du gouvernement ottoman, soucieux de restreindre le pouvoir

7. Hyde Clarke, « Smyrna & Aidin Railway, its position and prospects », *The Levant Quarterly Review*, Constantinople, Smyrne, 1861, p. 3.

obtenu par les sociétés anglaises, la concession de l'exploitation de cette ligne passe, en 1894, à une nouvelle société constituée, cette fois, principalement de capitaux français et contrôlée par la Banque impériale ottomane[8]. Celle-ci réalise l'extension de la ligne jusqu'à Afyonkarahisar.

La société Smyrna-Cassaba Railway choisit d'implanter la gare principale de la ligne plus près du centre-ville, sur l'emplacement de l'ancienne imprimerie de tissu Basmahane, qui donne sur une multiplicité de rues menant au centre de commerce et au port et sur la voie reliant la route des Caravanes au centre. Cependant, avec l'augmentation du trafic des marchandises de toutes sortes entre la gare, le centre de commerce et le port, les rues anciennes du centre historique sont rapidement congestionnées. Le projet de percer un boulevard reliant la gare directement au port sera longtemps d'actualité à Smyrne. Malgré plusieurs démarches auprès du gouvernement de la société de chemin de fer, cette opération ne verra pourtant jamais le jour, l'expropriation qu'elle nécessite posant des problèmes difficiles à surmonter.

Le développement de ce système de transport ferroviaire, qui relie Smyrne aux vallées fertiles de l'Anatolie occidentale, en fait un centre où sont drainés les produits et les richesses de toute la région. En même temps, les anciens villages de plaisance proches de Smyrne comme Buca, Bornova, etc., deviennent les banlieues de Smyrne, tandis que des lieux comme Karşıyaka et Bayraklı, où n'existaient que quelques fermes auparavant, s'urbanisent. La mobilité quotidienne entre la ville et ces lieux d'habitation définit, désormais, le nouveau périmètre de l'agglomération.

La construction du port et des quais (1867-1875)

Les diverses tentatives pour doter Smyrne d'un quai à part entière s'étaient toujours heurtées aux comportements individualistes des commerçants, qui préféraient conserver un accès direct à la mer par leurs petits quais en bois. Si ces tentatives aboutissent partiellement avec la création du quai Anglais à la fin du XVIII^e^ siècle, réservé essentiellement à l'usage commun des commerçants de la « nation » anglaise, la construction d'un port moderne permettant d'augmenter la capacité du

8. Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman (1895-1914)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1977, p. 193-197.

transport maritime devient de plus en plus une nécessité pour Smyrne avec l'apparition des steamers à partir des années 1830 et leur essor durant la seconde moitié du siècle. En 1866, l'administration préfectorale de Smyrne décide la construction d'un quai continu ainsi que d'autres opérations urbaines, comme la démolition de la forteresse maritime d'Ok Kalesi[9], pour faciliter la communication entre le *Konak* et le port[10].

Ce sont, une fois de plus, trois commerçants anglais de Smyrne, J. Charnaud, A. Barker et G. Guerranico, qui déposent une demande de concession auprès du gouvernement ottoman pour la construction d'un port. Le contrat est signé le 27 novembre 1867 : en échange des travaux à effectuer, les concessionnaires obtiennent, pour une durée de vingt-cinq ans, le droit de perception de taxes sur toutes les marchandises embarquées et débarquées du port ainsi que la propriété des terrains gagnés sur la mer[11]. À la suite de l'intervention du consul français de Smyrne, la construction du port et des quais est confiée, par les concessionnaires, à l'entreprise marseillaise des frères Dussaud, réputée pour ses nombreuses réalisations en Méditerranée (dont le port Napoléon à Marseille, le quai de Sudbahn à Trieste, le port d'Alger, etc.)[12]. Les travaux débutent avec la constitution de la Société des quais de Smyrne ; la composition de son conseil d'administration reflète le caractère cosmopolite du milieu des entrepreneurs dominant l'activité économique de Smyrne à cette époque[13].

À partir de mai 1869, alors que la Société des quais de Smyrne, après avoir fait face à d'importantes difficultés et à de nombreuses résistances de la part des propriétaires des terrains du bord de mer[14], déclare

9. L'ancienne forteresse Saint-Pierre construite par les chevaliers de Saint-Jean au Moyen Âge.

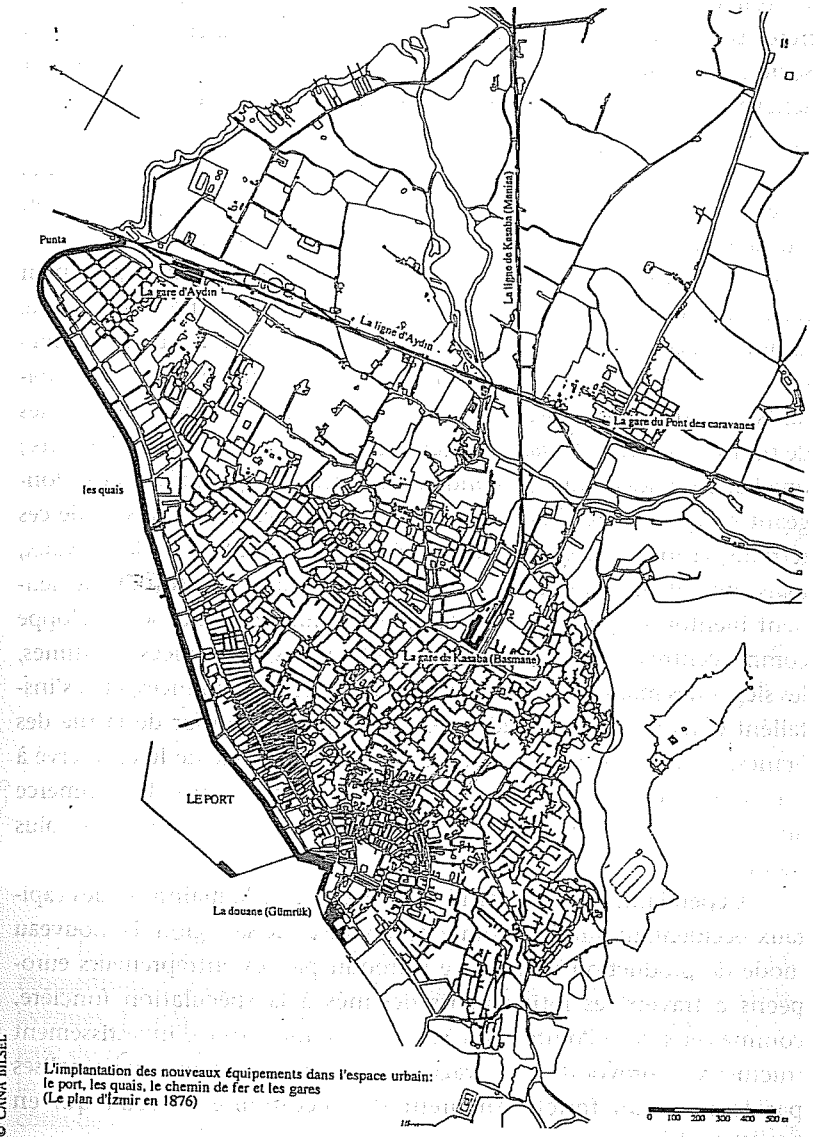
10. Erkan Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye, 1868-1945 (La Municipalité à Izmir des Tanzimat à la République, 1868-1945)*, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 1998, p. 53.

11. François Rougon, *Smyrne, situation commerciale et économique*, Paris, Berger-Levrault et C^ie^, 1892, p. 446.

12. Jacques Thobie, *op. cit.*, p. 132-133.

13. Le conseil d'administration de la société est constitué des Italiens Ange Aliotty et le baron Aliotty, de l'Anglais J. Charnaud, de l'Autrichien E. de Cramer, des Arméniens K. Abro et A. Spartali ; le président du conseil est un Français, Ange Cousinéry. Cf. Jacques Thobie, *op. cit.*

14. Sibel Zandi-Sayek, « Struggles over the shore : building the quay of Izmir, 1867-1875 », *City and Society*, XII (1), 2000, p. 55-78.



© CÂNÂ BILSEL

L'implantation des nouveaux équipements dans l'espace urbain: le port, les quais, le chemin de fer et les gares (Le plan d'Izmir en 1876)

Les nouveaux équipements dans l'espace urbain de Smyrne (1876).

se trouver dans l'impossibilité de payer la poursuite des travaux, les frères Dussaud acceptent d'acquérir la propriété de la concession de la Société des quais de Smyrne[15]. Les quais et la digue de construction sont achevés en février 1876. En mai 1878, grâce à un nouvel accord conclu avec le gouvernement ottoman, l'entreprise obtient la concession de l'exploitation du port, en contrepartie de travaux supplémentaires. Les taxes de port qu'ils perçoivent assurant la rentabilité de la société, les Dussaud renouvelleront la concession à plusieurs reprises.

Les quais et le port sont une véritable réussite tant sur le plan technique qu'au niveau de l'urbanisme. La ville de Smyrne se dote d'une façade et d'équipements modernes : un quai continu de quatre kilomètres et une promenade, le Kordon, centre d'attraction pour ses habitants, une digue de protection de mille deux cents mètres, deux voies de tramway entre le *Konak* et la gare de la Pointe, un système d'égouts ; une bande d'îlots d'une profondeur moyenne de quarante mètres longeant les quais a été gagnée sur la mer. Par la vente progressive de ces terrains, la Société des quais amortit non seulement le coût des travaux, mais obtient un revenu considérable. Les terrains du Kordon deviennent bientôt les plus chers de la ville. Le quartier franc se développe comme centre d'affaires de Smyrne. Les banques, les agences maritimes, les sièges des maisons de commerce, les agences d'assurances, etc., s'installent dans les ruelles situées derrière le port et autour de la rue des Francs. Cette dernière se spécialise dans le commerce de luxe réservé à une population aisée, alors que les *han* de l'ancien centre de commerce abritent les commerces et artisanats destinés aux populations plus modestes.

Cependant, cette modernisation découle de la mainmise des capitaux occidentaux sur l'économie de la ville et de sa région. Le nouveau mode de production de l'espace introduit par les entrepreneurs européens à travers les lotissements destinés à la spéculation foncière, comme ceux de la Pointe et du Kordon, est une forme d'investissement fructueux. Il provoque un clivage social entre les groupes marginalisés par le nouveau fonctionnement de l'économie et ceux qui en bénéficient.

15. Jacques Thobie, *op. cit.*, p. 134 ; Mübahat Kütükoğlu, « İzmir rıhtımı inşaatı ve işletme imtiyazatı » (« La construction et les privilèges des quais d'Izmir »), in *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir, 2000, p. 201-207.

Les constats et projets d'un préfet hors du commun : Midhat Pacha

Grand réformateur ottoman et ancien Premier ministre, Midhat Pacha occupe le poste de préfet d'Aydın à Smyrne de 1880 à 1881. Pendant cette courte période, il se penche sur les problèmes de gestion urbaine et se préoccupe surtout de l'urbanisation de Smyrne. Dans les rapports qu'il adresse au gouvernement, il fait état de la situation de la ville, tout en signalant le déséquilibre qui résulte de son développement récent :

> Après la construction des quais, la partie maritime de la ville a pris un tel aspect que le commerce et toute la prospérité se sont complètement déplacés vers ces quartiers. [...] Le quartier appelé le quartier franc et ceux qui le jouxtent ont prospéré et se sont embellis de plus en plus. En revanche, de l'autre côté de la ville, les quartiers musulmans et juif qui se trouvent derrière le palais de la préfecture, privés de route, sont restés défavorisés. [...] Si cette situation perdure, ces quartiers qui font la moitié de la ville et ceux qui les jouxtent vont perdre toute leur valeur et tomber en ruine. [...] L'essor de la partie nord de la ville, qui se poursuit à une vitesse considérable, est dû à l'ouverture de nouvelles rues depuis le port vers le nord. Cette partie, dont la communication et la circulation sont ainsi facilitées, se développe et s'embellit. Il n'existe pas d'autres recours que de prendre des mesures similaires pour la conservation de la prospérité de l'autre partie[16].

Midhat Pacha propose alors des mesures radicales visant à une réorganisation globale de l'espace urbain par le percement de nouvelles avenues. Il prévoit d'ouvrir une « large avenue alignée » pour relier la gare de Kasaba à la place du *Konak*, où se trouvent le palais de la préfecture et la caserne impériale ; d'autres branches seront créées des deux côtés de cette avenue vers l'intérieur des quartiers musulmans et juif. Il propose également la construction d'une deuxième ligne de tramway

16. La lettre de Midhat Pacha, adressée au Premier ministre, est datée du 26 septembre 1880 (traduction de l'auteur), citée par Zeki Arıkan, « Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği » (« La préfecture d'Aydın de Midhat Pacha »), in *Uluslararası Midhat Paşa Semineri*, Edirne, TTK, 1984, p. 127-164.

pour assurer la connexion des deux gares en passant par les quartiers grecs et arménien. Selon lui, seul un système de desserte efficace permettrait d'attirer l'activité économique dans la partie défavorisée et d'éviter ainsi les écarts sociaux. Par ailleurs, il envisage la construction d'une nouvelle route avec une ligne de tramway entre le *Konak* et le village de plaisance de Göztepe, de façon à ouvrir la direction sud-ouest à l'urbanisation future. Particulièrement sceptique envers l'élargissement des droits des sociétés étrangères sur la ville pour la réalisation de son plan, il entreprend la création de la Compagnie ottomane de tramway au moyen de capitaux locaux[17]. Cependant, destitué très vite de son poste de préfet, Midhat Pacha ne peut accomplir ses projets. Ses successeurs continueront à s'intéresser au développement des quartiers défavorisés de la ville.

L'installation des réfugiés musulmans des Balkans et de Crète constitue aussi un problème important qui préoccupe les autorités ottomanes. L'État décide de les installer sur les hauteurs de Değirmendağı, au sud de la ville. L'implantation de ce quartier, appelé le quartier de Mecidiye où les réfugiés des Balkans sont installés, est effectuée sur la base d'un plan de lotissement, conformément aux réglementations en vigueur, et l'État prend également en charge la construction des maisons destinées aux immigrés[18]. Les préfets Halil Rıfat Pacha (1889-1891) et Hasan Fehmi Pacha (1893-1896) entreprennent la construction de nouvelles rues afin de desservir ces quartiers d'immigrés et de permettre l'extension urbaine au sud et au sud-ouest de la ville[19].

Le tramway et l'extension de la ville

Le premier tramway tracté par des chevaux est mis en service entre le *Konak* et la Pointe après l'achèvement des quais. La Société de tramway de Smyrne est fondée, parallèlement à la Société des quais, par le capital français en vue de gérer cette ligne. La ligne, qui sert aussi au transport nocturne des marchandises entre le port et la Pointe, est prolongée en 1903 jusqu'à Halkapınar, à l'est de la gare, où se développe une zone industrielle. Financée cette fois par la municipalité, sa construction est réalisée par la Société des quais de Smyrne[20].

Le projet d'une ligne de tramway entre le *Konak* et Göztepe, lancé par Midhat Pacha, est mené à bien par la Société de tramway de Göztepe, constituée dans cet objectif par des entrepreneurs locaux avec le concours de capitaux étrangers. En 1905, une troisième ligne de tramway est construite à Karşıyaka[21]. Les droits d'exploitation de ces deux lignes sont rachetés par des sociétés franco-belges. En complétant le système de transport ferroviaire, ces lignes contribuent à l'urbanisation de Smyrne.

De même, au début du XX^e siècle, la société Hamidiye (entreprise turco-arménienne à laquelle s'allie le capital anglais) établit une ligne maritime assurant la desserte entre les nouveaux quartiers du sud-ouest, le centre de la ville et Karşıyaka.

La fondation de la municipalité de Smyrne et les services urbains

Le premier essai de création d'une municipalité à Smyrne date de 1867. L'initiative vient des commerçants européens et surtout des concessionnaires de sociétés de travaux publics. Le modèle adopté est celui de la municipalité du VI^e arrondissement d'Istanbul : le président est assisté d'un conseil municipal auquel participent des propriétaires et des notables représentant toutes les composantes de la population de la ville, qu'ils soient ottomans (musulmans ou non) ou européens. Créée en 1868, cette première municipalité de Smyrne ne fonctionne que quelques mois[22].

À la suite de la mise en vigueur de la loi prévoyant l'établissement de municipalités dans les villes des provinces ottomanes en 1871, la municipalité est refondée en 1874. Calquée sur le modèle occidental, elle représente un certain modèle d'autogestion, dans un système où les préfets envoyés par le centre ont toujours fait acte d'autorité dans les décisions concernant l'administration de la ville.

17. Zeki Arıkan, *op. cit.*, p. 147-148.
18. Çınar Atay, *Tarih İçinde İzmir (Izmir dans l'histoire)* İzmir, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, 1978 et Arzu Termizsoy, « Resettlement of Balkan Refugee in İzmir during the Late Ottoman Period: a survey of the architectural properties of the planned distric Değirmendağı » (thèse de master sous la direction de C. Bilsel, Institute of social sciences, Ankara, METU, 2002.
19. Mehmet Okurer, *İzmir, Kuruluştan Kurtuluşa (Izmir de sa fondation à la libération)*, İzmir, 1970, p. 125.
20. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 68.
21. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 83.
22. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 54-55.

Elle est constituée de deux arrondissements[23], nord et sud. Chacun dispose d'un conseil municipal et de fonctionnaires – un médecin, un ingénieur, un architecte, un inspecteur, un inspecteur de marché et un traducteur. Si les maires des deux arrondissements sont désignés parmi les notables musulmans de la ville, les conseils municipaux se composent de représentants des différentes communautés locales. Désormais, les Européens n'en font plus partie. En 1891, les deux arrondissements sont unifiés afin de réduire les dépenses[24]. Au début du XX[e] siècle, le maire ainsi que les membres du conseil municipal sont élus par des circonscriptions englobant plusieurs quartiers.

En dehors de la gestion courante de la ville, certains maires entreprennent des travaux d'aménagement et d'embellissement de l'espace urbain. Ragıp Bey, maire du II[e] arrondissement lors de la préfecture de Midhat Pacha, réalise le pavage des quais et des rues du quartier franc par des pierres importées de Naples[25]. Eşref Pacha, l'un des maires les plus réputés de Smyrne de 1895 à 1907, se penche particulièrement sur les questions d'hygiène[26] ; il entreprend la construction de rues pour assurer la desserte des nouveaux quartiers d'immigrés au sud, ainsi que le pavage de la plupart des rues de la ville.

La mise en place de certains services urbains précède l'établissement de la municipalité[27]. En 1862, Antoine Edwards (celui-là même qui avait obtenu la concession pour la construction de la ligne de chemin de fer Smyrne-Kasaba) obtient du gouvernement ottoman la concession de l'éclairage au gaz du quartier européen pour quarante ans. Il crée alors la Compagnie ottomane de gaz, dont le siège se trouve à Londres. Une seconde usine à gaz est établie à l'est de la Pointe par une autre société anglaise en 1902, dans l'objectif d'étendre l'éclairage à toute la ville. En 1908, Smyrne est éclairée par trois mille lampadaires à gaz[28].

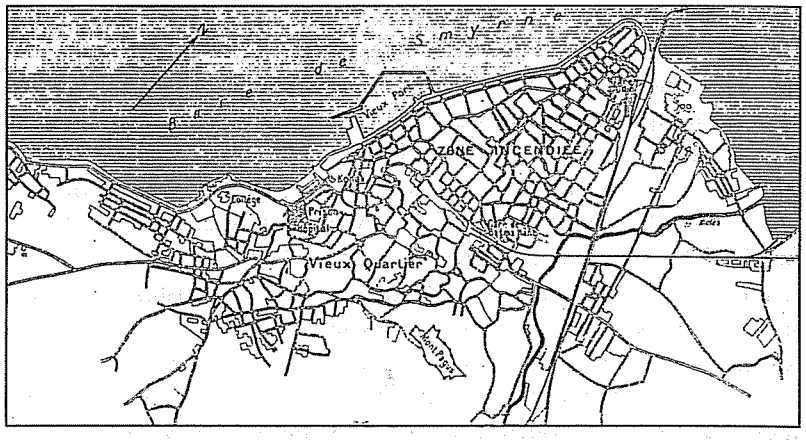
La concession pour la construction d'un réseau d'eau potable à Smyrne est accordée en 1893 (pour une durée de quarante-sept ans) à une société belge, la Société ottomane des eaux. À la suite de la construction d'une usine de traitement des eaux en 1895, elle est prolongée à quatre-vingt-sept ans. Une centrale électrique est également construite par une société belge en 1892 à l'est de la Pointe. L'installation du système électrique attendra pourtant 1905, date à laquelle le sultan Abdül-Hamid II accorde une autorisation exceptionnelle d'exploitation à trois villes ottomanes : Smyrne, Salonique et Damas[29]. À la fin du XIX[e] siècle, il apparaît que les sociétés belges sont de plus en plus présentes dans les services urbains de Smyrne.

Au tournant du XX[e] siècle, Smyrne est équipée des services urbains d'une métropole moderne. La ville double en superficie et en population, et se dote de zones d'habitation périphériques. Ce développement spectaculaire est certainement dû au fait que Smyrne devient un nœud de transports ferroviaire et maritime, un centre où les richesses de toute la région s'accumulent, et ce par la mainmise des différents réseaux du capitalisme occidental en concurrence entre eux. Cependant, ce processus est défini surtout par le concours d'enjeux complexes et de dynamiques à la fois externes et internes, politiques, économiques et sociales.

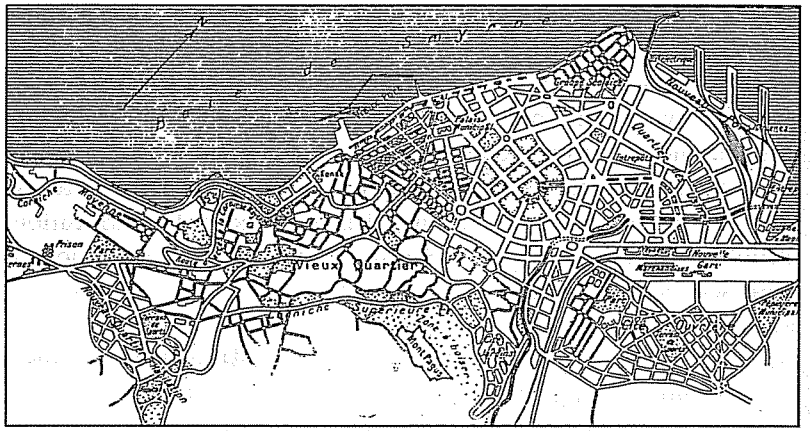
Les premières initiatives de mise en œuvre de tels projets émanent presque toujours des entrepreneurs locaux – d'origine européenne ou membres des communautés locales – et sont réalisées grâce à la collaboration de sociétés de construction du capital international : les différentes composantes de la population de Smyrne participent ainsi, d'une manière ou d'une autre, à la création d'une ville pour tous. Le gouvernement ottoman soutient ces initiatives par les garanties et concessions qu'il accorde aux entrepreneurs. Tout en permettant l'action et le profit des capitaux occidentaux sur son territoire, il adopte une stratégie de développement en se servant du capital et surtout du savoir-faire de l'Occident. Smyrne est incontestablement l'un des centres pionniers de la modernisation ottomane du XIX[e] siècle.

Cânâ Bilsel

23. Adnan Bilget, *Son Yüzyılda İzmir Şehri (La Ville d'Izmir au cours du siècle dernier)*, İzmir, Mesher Basımevi, 1949.
24. *Ibid.*
25. *İzmir Şehri Rehberi (Le Guide d'Izmir)*, İzmir, 1942, p. 185-186.
26. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 77-79.
27. Rauf Beyru, « İzmir'de Belediye'den Önce Belediyecilik » (« Les services municipaux à Izmir avant la fondation de la municipalité »), in *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi*, Ankara, METU, 1982, p. 133-144.
28. Cf. le *Salname* de la préfecture d'Aydın de 1908.
29. M. J. Duckerts, *Turquie d'Asie*, Bruxelles, P. Weissenbruch, 1904, p. 147-148. Consul de Belgique à Smyrne, Duckerts s'intéresse de près aux services urbains de cette ville.



Le plan de Smyrne en 1922 et la partie incendiée (d'après L'Illustration, *1933).*



Plan d'aménagement de la ville de Smyrne proposé par René et Raymond Danger et Henri Prost en 1925 (d'après L'Illustration, *1933).*

UNE VILLE RENAÎT DES CENDRES : LA CRÉATION DE SMYRNE LA RÉPUBLICAINE

Cânâ Bilsel[1]

À la suite de la guerre gréco-turque et à la signature du traité de Lausanne, la République de Turquie est proclamée par l'Assemblée nationale le 29 octobre 1923. Cette date marque le point culminant d'une révolution politique, la création d'un État-nation, qui met fin à six cents ans de règne ottoman. Ankara, siège de l'Assemblée nationale et chef-lieu de la guerre d'indépendance, est proclamée capitale. Ce choix symbolise une rupture définitive avec l'Empire ottoman et sa capitale, Istanbul ; mais il constitue en même temps une décision stratégique qui exprime la volonté du nouveau régime de prendre ses distances avec les réseaux occidentaux installés dans l'ancienne capitale[2].

1. Cet article est développé à partir de ma thèse de doctorat, *Cultures et fonctionnalités : l'évolution de la morphologie urbaine de la ville d'Izmir au XIXe siècle et au début du XXe siècle* (sous la direction de G. Burgel), Paris X-Nanterre, 1996, et de mon mémoire de DEA, *La Restructuration de la ville d'Izmir à la première moitié du XXe siècle : trois projets d'urbanisme et les scenarii de modernisation* (sous la direction de Sthéphane Yérasimos), DEA le projet architectural et urbain, école d'architecture de Paris-Belleville, 1993.

2. Gönül Tankut, *Bir Başkentin İmarı, Ankara : 1929-1939 (La Construction d'une capitale, Ankara : 1929-1939)*, Ankara, ODTÜ, 1990, p. 9-11 ; İlhan Tekeli, « Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması » (« Le développement et la planification urbains en Turquie à l'époque républicaine »), in *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Istanbul, Türkiye İş Bankası et Tarih Vakfı, 1998, p. 1-24.

Le congrès d'économie

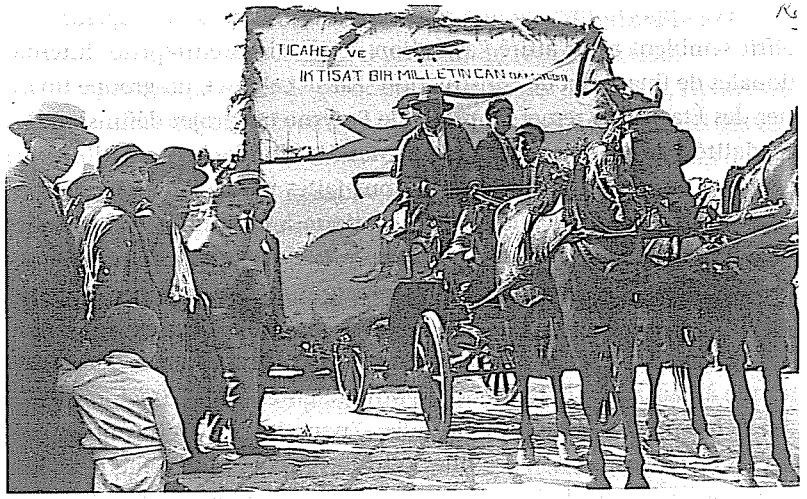
Pour Mustafa Kemal, l'indépendance politique n'est pas envisageable sans indépendance économique. En février 1923, avant la proclamation de la République, un congrès national d'économie, où des groupes d'artisans, de commerçants, d'industriels, d'ouvriers et de paysans sont représentés, est réuni à Smyrne pour définir les bases d'une économie nationale indépendante[3]. Ni le moment ni le lieu ne sont choisis au hasard. Le congrès se tient alors même que les pourparlers de Lausanne s'interrompent à la suite des difficiles discussions sur les capitulations. Ces privilèges commerciaux accordés par l'Empire ottoman aux pays occidentaux sur les territoires ottomans sont considérés par les kémalistes comme l'une des causes majeures de la décadence de l'Empire, car elles ont permis aux puissances occidentales de transformer celui-ci en une semi-colonie. Pour le gouvernement d'Ankara, il n'est pas question de répéter l'erreur des Ottomans en renouvelant les capitulations.

Le choix du lieu, Smyrne, s'explique par la place qu'occupe cette ville dans l'économie de l'Empire ottoman. Grâce à la richesse de son arrière-pays et à son port, et surtout grâce à sa bourgeoisie naissante, Smyrne est amenée à jouer un rôle décisif dans la construction d'une économie nationale.

Reconstruire la ville et son économie

Cependant, la Smyrne prospère d'avant-guerre est en ruines au lendemain de l'entrée des troupes de Mustafa Kemal. De larges étendues au cœur de la ville ont été dévastées par l'incendie. Avec le départ de la majorité des Grecs, Arméniens et Européens qui contrôlaient son économie et son commerce international, l'activité économique s'y trouve paralysée. Reconstruire Smyrne ne signifie pas uniquement reconstruire les quartiers incendiés, mais surtout revitaliser son économie – l'incendie ayant non seulement détruit un centre de commerce très actif, mais fait aussi disparaître toute une structure sociale.

3. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi (Le Congrès d'économie d'Izmir)*, Ankara, TTK, 1989.



© COLLECTION PIERRE DE GIGORD

Smyrne républicaine et l'importance de son activité économique. Sur la banderole, on peut lire en turc, écrit en caractères latins : « Le commerce et l'économie sont les artères vitales d'une nation. » C'est le 1er novembre 1928 que la Turquie adopte l'alphabet latin en remplacement des caractères arabes.

Les opportunités qu'une reconstruction d'une telle ampleur peut offrir semblent avoir attiré l'attention de certaines entreprises internationales de finance et de construction. Parmi celles-ci, un groupe financier des États-Unis remet au préfet de Smyrne un projet définissant les modalités de la reconstruction[4]. Mais le gouvernement d'Ankara demeure insatisfait par les propositions faites par les diverses sociétés. En réalité, il est particulièrement sceptique à l'égard de l'activité des sociétés étrangères dans la ville et ne veut surtout pas leur donner l'opportunité de s'emparer du contrôle de son économie par la spéculation foncière, comme ce fut le cas sous le régime ottoman.

Şükrü (Kaya) Bey, maire de Smyrne et membre de la délégation turque à Lausanne, entreprend un voyage en France, en octobre 1922 – seulement un mois après l'incendie –, pour étudier les travaux municipaux de reconstruction des villes détruites par la Grande Guerre[5]. Alors que les pourparlers de Lausanne se poursuivent, une société est constituée à Paris, sous le nom de Société de la reconstruction de Smyrne[6], regroupant des actionnaires français, belges et turcs.

Un plan d'urbanisme pour la reconstruction de la ville

Les premiers plans de reconstruction des villes détruites par la guerre gréco-turque sont effectués pour la plupart par les géomètres et ingénieurs de l'armée turque dans les années qui suivent la fondation de la République[7]. Ils consistent en des plans de lotissements partiels comportant des quadrillages uniformes. Cependant, la reconstruction d'une ville aussi importante que Smyrne pose un défi bien plus grand. Au cours de l'année 1924, le maire de Smyrne se rend en voyage d'études dans les grandes villes européennes afin d'étudier les modèles de construction urbaine en vigueur en Occident[8]. Simultanément, la Société de reconstruction de Smyrne s'adresse à l'urbaniste français Henri Prost pour l'élaboration d'un plan de reconstruction.

Membre fondateur de la Société française des urbanistes, Henri Prost, nommé par le maréchal Lyautey à la Direction du service des plans des villes du Maroc, a réalisé, avec un certain succès, les plans d'aménagement de villes comme Fès, Marrakech, Rabat et Casablanca[9]. Henri Prost recommande René et Raymond Danger pour ce projet. René Danger, géomètre ingénieur et urbaniste, membre de la section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, est aussi membre de la Commission supérieure des plans d'aménagement et d'extension des villes en France[10]. Le conseil municipal de Smyrne décide de travailler avec les urbanistes français et de leur demander, en premier lieu, d'élaborer un plan d'urbanisme. Il signe un contrat avec René Danger en 1924, soit un an seulement après la création de la République. Henri Prost reste urbaniste-conseil pendant la préparation des plans. Le nom de la Société de reconstruction de Smyrne, pourtant à l'origine de la démarche, n'apparaît plus par la suite, ni lors de la préparation du plan d'urbanisme ni dans le financement des travaux : les autorités municipales, qui décident finalement de réaliser la reconstruction sans recourir aux capitaux étrangers, préfèrent entrer en contact directement avec les urbanistes.

La commande d'un plan d'aménagement auprès de Prost et de Danger marque la volonté de la jeune République de reconstruire la ville de Smyrne selon les « principes scientifiques » de l'urbanisme moderne.

Une commission constituée de deux médecins, Memduh Bey, directeur du service d'hygiène de la municipalité, et Esad Bey, directeur d'une maison de santé, de Galib Bey (ingénieur des travaux publics) et de Tahsin Bey (architecte en chef) se réunit au sein de la municipalité afin d'étudier les besoins de la ville et de définir les directives de son aménagement avec la collaboration de René Danger[11]. Les grandes lignes définies par la commission concernent plus particulièrement le fonctionnement des chemins de fer, de leurs gares et du port. Cet intérêt particulier pour l'amélioration de l'infrastructure des transports atteste l'importance accordée à la reconstruction de l'activité économique de Smyrne et de son arrière-pays.

4. Karl Klinghardt, *Angora-Konstantinopel Ringende Gewalten*, Francfort-sur-le-Main, Frankfurter Socitäts-Druckerei GMBH, Abteilung Buchverlag, 1924, p. 158.
5. Le journal *Hakimiyet-i Milliye*, 28 octobre 1922, cité par Erkan Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye, 1868-1945 (La Municipalité d'Izmir des Tanzimat à la République, 1868-1945)*, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 1998, p. 174-175.
6. Le journal *Ahenk*, 8 juillet 1923, cité par E. Serçe, *op. cit.*, p. 249-250.
7. İlhan Tekeli, *op. cit.*, p. 5.
8. Karl Klinghardt, *op. cit.*, p. 158.
9. Jean-Louis Cohen, « Henri Prost », in Jean-Paul Midant (dir.), *Dictionnaire de l'architecture du xx^e siècle*, Paris, Hazan, Institut français d'architecture, 1996, p. 731.
10. René Danger, *Cours d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1933.
11. A. F., « Le plan d'aménagement de la ville de Smyrne », in *L'Architecture*, vol. XL, n° 4, 1927, p. 121.

Les questions d'hygiène et de salubrité sont également considérées comme prioritaires ; en témoigne le poids des médecins dans la composition de la commission. Cette vision hygiéniste de l'aménagement urbain est d'ailleurs partagée par René Danger. C'est dans cette perspective que la commission insiste sur la nécessité d'aménager de nouveaux quartiers d'habitation, compte tenu de la forte densité des quartiers existants et de l'augmentation constante de la population. Celle-ci est due à l'installation dans la ville des immigrés musulmans en provenance de Grèce, après l'échange effectué entre la Grèce et la Turquie à la suite du traité de Lausanne.

Le plan d'aménagement de la ville de Smyrne par Danger et Prost

Préparé par René et Raymond Danger avec la collaboration d'Henri Prost, le plan est approuvé par la municipalité en juillet 1925.

C'est un plan régulateur qui procède d'une séparation des fonctions urbaines en zones d'habitation, zone industrielle, zone portuaire, zone d'affaires et en un centre administratif. Prenant en considération la direction des vents dominants, la zone industrielle est réorganisée au nord-est de Smyrne, là où s'étaient concentrés les établissements industriels et les entrepôts dès la seconde moitié du XIXe siècle. Elle est séparée de la ville par des « voies d'isolement », conformément aux principes hygiénistes de l'urbanisme de l'époque. Le port existant étant mal desservi et n'ayant aucune possibilité d'agrandissement à cause de son emplacement délimité par les quartiers du centre, la construction d'un nouveau port est prévue au nord de la ville, en relation directe avec le quartier industriel et les voies ferrées. Une zone entre le port et le quartier des usines est réservée aux extensions futures.

Les deux lignes de chemins de fer, celles de Kasaba et d'Aydın, gérées par deux sociétés étrangères concurrentes, sont reliées ; leurs gares sont supprimées et réunies en une nouvelle gare située à l'est de la ville, sur un emplacement excentré afin de permettre le développement urbain dans cette direction. Toutes deux seront nationalisées (respectivement en 1934 et 1935) dans le contexte de l'étatisme des années 1930[12].

12. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları (Les Chemins de fer à Izmir)*, İzmir, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2002, p. 176.

Le réaménagement des quartiers incendiés

La partie détruite par l'incendie constitue une superficie de trois cents hectares englobant les quartiers d'habitation du nord de la ville et la majeure partie du centre d'affaires.

Malgré les objections de René Danger, qui considère ces quartiers non conformes à la construction du point de vue hygiénique compte tenu de leur faible altitude par rapport à la mer[13], les autorités locales accordent une importance toute particulière à leur reconstruction et demandent d'y « prévoir de grands espaces libres afin de ménager l'avenir et de permettre toutes les possibilités de beaux aménagements futurs[14] ».

Se conformant aux vues de la municipalité, les urbanistes projettent sur cette partie une nouvelle trame, un réseau de rues radiales avec des places en étoile qui forment les points focaux de l'aménagement. Le plan comporte une mixité de fonctions dans ce qui devrait constituer le nouveau cœur de la ville : le centre d'affaires, le commerce, l'enseignement supérieur, les espaces verts et l'habitat. Les fonctions administratives, comme le palais municipal, la poste, la chambre de commerce, se concentrent autour de la grand-place ou place de la République, située au bord de la mer entre le *Konak* et le port ancien. Entre cette place et le centre historique, il est prévu de construire de nombreux bureaux et commerces. Au centre géométrique des nouveaux quartiers, le plan définit un espace vert de soixante hectares, un grand parc public autour duquel les institutions d'enseignement seront dispersées : un grand lycée à l'ouest – actuellement le lycée Atatürk, cet édifice étant l'un des rares monuments qui aient été épargnés par l'incendie –, et les facultés du nouveau centre universitaire à l'est.

Un souci de composition émerge du réaménagement de la partie incendiée ; un dessin régulier avec un « aspect général symétrique » est créé dans un contexte irrégulier. Pour adapter la nouvelle trame à la ville existante, les rues sont souvent déviées de quelques degrés pour éviter les constructions épargnées par l'incendie ou pour aboutir à certains carrefours et monuments publics de la ville. Le plan dessine une nouvelle hiérarchie urbaine autour d'une série de places et de boulevards. La place créée devant la gare de Basmahane (la gare de la ligne de Kasaba) et celle qui donne sur la « grande route de Magnésie » (la route de Manisa) constituent les deux principales entrées de la nouvelle ville. La troisième, la

13. A. F., *op. cit.*, p. 121-122.
14. A. F., *op. cit.*, p. 122.

plus monumentale de toutes, est la place de la République, l'entrée symbolique de la ville par la mer. Des boulevards rayonnent à partir de chacune de ces places et se croisent en formant d'autres places en étoile. Des perspectives non interrompues sont ainsi obtenues, qui donnent soit sur des monuments, soit sur la mer, soit sur la forteresse de Kadifekale (mont Pagus). Enfin, fidèle aux préceptes hygiénistes, le plan a tenu compte de la direction des vents dans l'orientation des voies principales, afin de « balayer les rues par le vent frais et doux venant de la mer[15] ».

Le plan de Danger et de Prost respecte la ville historique épargnée par l'incendie ; peu d'interventions sont prévues sur le tissu ancien, sauf dans le but d'en améliorer l'accessibilité. Il tient compte des voies principales, des carrefours et monuments existants. Cependant, même si le raccordement de la partie réaménagée à la ville historique est étudié attentivement, ce plan propose plutôt la juxtaposition de deux réalités différentes que la constitution d'un ensemble harmonieux, créant ainsi une opposition ville moderne/ville ancienne.

Outre la reconstruction de la partie incendiée, les urbanistes suggèrent la création de nouveaux quartiers d'habitation, conçus sur le modèle des cités-jardins, en périphérie de la ville, afin de réduire la densité du centre-ville et de répondre à sa croissance future. Une première zone d'extension, destinée aux ouvriers, est prévue au sud de la gare, à proximité des zones industrielle et portuaire, sur les « pentes convenant à la construction des cités-jardins[16] ». Une deuxième doit être implantée sur l'autre rive du Mélès, au bas de Kadifekale, et une troisième au sud de la ville, « sur un plateau à mi-hauteur de Kadifekale, [...] reconnu comme parfaitement salubre[17] ». L'hôpital de la ville trouve tout naturellement sa place à l'extrémité sud de ce nouveau quartier, à l'extérieur de la ville, ainsi que l'exigent les notions d'hygiène.

Les espaces libres et la transformation des cimetières en jardins publics

En dehors des cimetières, la ville de Smyrne dispose, à cette époque, de très peu d'espaces verts. Le plan envisage donc un grand parc au centre des quartiers réaménagés, mais aussi des jardins publics et des terrains de sport dispersés dans les quartiers d'habitation. Les boulevards sont conçus comme des espaces plantés reliant les différents lieux de promenade, dont la série des « petits belvédères en bord de mer », éléments qui donnent à ce plan d'aménagement son caractère de plan d'embellissement.

La transformation des anciens cimetières en jardins publics remonte à l'époque ottomane. Les cimetières musulman et juif qui s'étendent sur les pentes de Değirmendağı sont déjà entourés de quartiers d'immigrés à la fin du XIXe siècle. L'aménagement du parc de Bahr-ı Baba sur l'emplacement de ces cimetières a commencé en 1914, à l'initiative de Rahmi Bey[18], préfet des Jeunes-Turcs à Smyrne. Cette réalisation, qui participait de considérations hygiénistes, faisait partie du projet global de modernisation de l'espace urbain prôné par les réformateurs ottomans, projet repris et poursuivi par les républicains. C'est dans ce contexte que Danger et Prost proposent dans leur plan d'aménagement la transformation des anciens cimetières en jardins publics, afin de créer de grands espaces libres à l'intérieur de la ville existante.

La réalisation du plan : une période difficile

Danger et Prost prévoient une réalisation par étapes, qui tient compte d'une période de transition et du budget de la municipalité. Le plan est imposé aux constructeurs, puis le « plan d'alignement » mis en application pour la partie incendiée[19]. La loi, adoptée par l'Assemblée nationale en 1925 sur proposition des députés de Smyrne, attribue aux quartiers incendiés le statut de terrain vague[20], ce qui donne aux municipalités le droit d'expropriation pour leur réaménagement. Une fois les cadastres de la partie incendiée rétablis, les propriétés anciennes qui s'y situaient sont transformées en actions. La municipalité procède alors aux ventes aux enchères des terrains en fonction du plan

15. A. F., *op. cit.*, p. 126.
16. A. F., *op. cit.*, p. 124.
17. A. F., *op. cit.*

18. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 143 ; A. Bayraktar, *İzmir şehrinin İmarında Peyzaj Mimarisi ile ilgili prensiplerin tesbiti (La Définition de certains principes de paysage dans l'aménagement de la ville d'Izmir)*, İzmir, Yalova Bahçe Kültürleri Araştırma Merkezi, s. d., p. 97-103.
19. A. F., *op. cit.*, p. 126.
20. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 231.

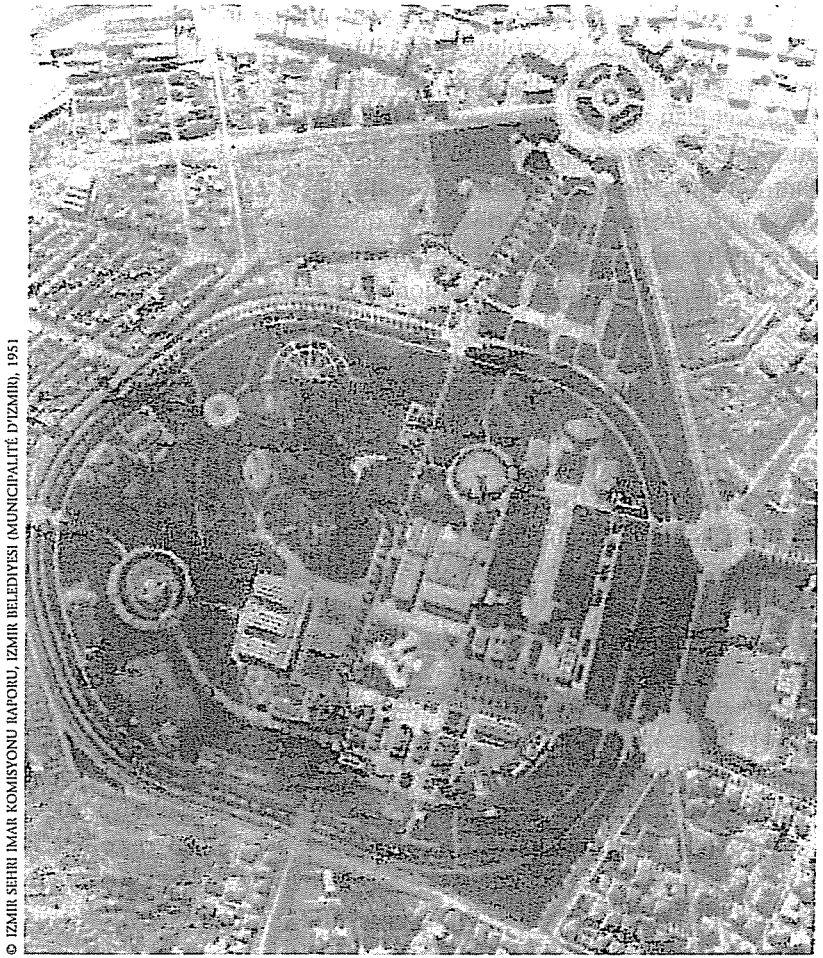
d'aménagement et en commençant par les grandes avenues. Ce modèle de financement rapporte, au début, un revenu considérable à la municipalité. La construction du boulevard de Gazi, envisagé par Danger et Prost comme le prolongement dans le centre de la route de Manisa, est entreprise grâce à ce système. Les premières constructions qui se succèdent sur ce boulevard sont celles des sièges des établissements financiers, pour la plupart de capital national : Ziraat Bankası (la Banque agricole), Esnaf ve Ahali Bankası (la Banque des commerçants et du peuple), İş Bankası (banque d'affaires), la Banque ottomane, la Bourse et la Direction des monopoles. Avec leur architecture de « style national », l'ensemble de ces édifices, qui forme le noyau du centre d'affaires, représente la place de l'économie nationale dans la ville reconstituée.

Cependant, le dégagement des ruines, le percement des voies et l'installation des infrastructures nécessaires ne sont pas faciles à réaliser dans une période où la ville dispose de très peu de moyens financiers. Avec la crise économique mondiale qui commence à influer sur l'économie du pays à la fin des années 1920, la municipalité est incapable de rembourser les crédits qu'elle a souscrits[21]. De plus, l'installation des immigrés et la redistribution des biens immobiliers posent des problèmes considérables. Pour toutes ces raisons, une grande partie des quartiers incendiés reste à l'état de ruines jusqu'au milieu des années 1930. Seule la construction d'une partie du boulevard de Gazi est achevée avant 1931.

Construire la ville pour instaurer la modernité

Le nationalisme et la détermination à instaurer la modernité dans le pays – deux éléments essentiels de l'idéologie républicaine – animent la scène sociopolitique turque après la fondation de la République. Guidé par une forte détermination progressiste, le nouveau régime procède alors à une série de réformes fondamentales qui ont pour objectif la transformation totale de la société : elles visent à changer non seulement les institutions, mais également les systèmes de référence, les modes de vie et surtout les mentalités. Fondée sur une critique

21. Erkan Serçe, *op. cit.*, p. 232-239.



© IZMIR SEHRI IMAR KOMISYONU RAPORU, IZMIR BELEDIYESI (MUNICIPALITÉ D'IZMIR), 1951

Photo aérienne de Kultur Park (le parc des Cultures) au début des années 1950.

fondamentale du régime ottoman, mais aussi sur l'expérience des réformes ottomanes, la révolution républicaine se distingue de celles-ci par son radicalisme, car elle prône une modernisation complète et accélérée. Cet élan de réformes se poursuit d'un seul trait jusqu'à la fin des années 1930. La reconstruction de la ville de Smyrne s'inscrit dans ce tout nouveau climat idéologique et politique.

C'est également une période où la discipline de l'urbanisme s'institutionnalise en Turquie. La loi des municipalités, mise en vigueur en 1930, exige des localités la préparation de leur plan d'urbanisme accompagné d'un programme de travail. La loi d'urbanisme approuvée en 1933 complète la première et définit, de manière détaillée, les modalités de préparation des plans[22]. Le bureau d'urbanisme formé au sein du ministère des Travaux publics est chargé d'élaborer des plans d'aménagement, mais aussi de surveiller l'activité urbanistique des municipalités. Pendant ce temps, les politiques culturelle et socio-économique de la République façonnent les programmes et les réalisations des municipalités, avec pour objectif de moderniser la vie et l'espace urbains. La mise en application du plan d'aménagement de Danger et de Prost, six ans après sa préparation, est reprise dans ce contexte. Face à l'obligation apportée par la loi, la ville de Smyrne matérialise en quelque sorte le plan dont elle dispose déjà. Un département technique formé au sein de la municipalité est chargé de veiller à la réalisation du plan d'aménagement. Il commence par réviser celui-ci, la principale modification portant sur la diminution des largeurs des voies afin de réduire le coût des travaux.

À partir de 1931, une importante figure apparaît à Smyrne : Behçet Uz, membre actif du Parti républicain du peuple, est le nouveau maire de la ville ; élu trois fois de suite, il conserve ce poste jusqu'en 1941[23]. Grâce à une gestion municipale efficace, il crée les ressources nécessaires pour la reconstruction des quartiers incendiés ainsi que la modernisation de l'infrastructure de la ville entière. Les travaux qu'il réalise pendant ces dix années modifient complètement le visage de Smyrne. Médecin de formation, lui aussi accorde une importance particulière aux questions d'hygiène.

22. İlhan Tekeli, *op. cit.*, p. 10.

23. Ülker Baykan Seymen, « Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği » (« L'exemple de Behçet Uz dans la gestion municipale de la période du parti unique »), in *Üç İzmir*, Istanbul, Yapı Kredi Bankası Yayınları, 1992, p. 297-321.

Les travaux reprennent avec l'aménagement de la place de la République. Si le centre administratif que Danger et Prost y prévoyaient n'est jamais réalisé, la place est aménagée de façon monumentale afin de représenter les valeurs de la République et sa mémoire collective. La statue de Mustafa Kemal, dont l'idée a été lancée par des citoyens de Smyrne comme un remerciement à leur « libérateur », est l'œuvre du sculpteur italien Canonica. Elle est inaugurée avec la place en 1932[24]. Le boulevard de Gazi est achevé la même année. La municipalité se charge du percement des rues, dans le but d'accélérer la reconstruction, et commence par les grandes avenues ; les bâtiments qui les jouxtent sont dus à des constructeurs privés. La plupart des boulevards et avenues (qui portent tous les noms de héros de la guerre d'indépendance et de fondateurs de la République) sont terminés dans la seconde moitié des années 1930.

Un nouveau quartier d'ouvriers – le quartier de Kahramanlar – est créé, à l'initiative de la municipalité, au sud de la partie incendiée et à proximité de la zone industrielle. L'amélioration des conditions de vie des ouvriers est considérée comme un objectif essentiel par les maires de Smyrne dès les premières années de la République. Sous la direction de Behçet Uz, la municipalité fournit aux ouvriers des terrains et des matériaux de construction afin de leur permettre de construire leurs habitats à bon marché. Ces terrains, qui se situent dans la zone d'habitation du plan de Danger et de Prost, ne sont cependant pas prévus sur ce plan comme quartiers ouvriers.

Le double objectif des travaux, tel que le souligne le maire Behçet Uz dans ses différents discours, est l'instauration d'un milieu salubre ainsi que la modernisation de l'infrastructure urbaine. Il s'agit surtout de façonner une image à l'occidentale de l'espace urbain et donc de créer une ville moderne telle que la conçoit la République[25]. C'est dans ce contexte qu'une vingtaine de jardins publics sont constitués. Ils représentent l'introduction d'un mode de vie moderne dans le quotidien des citadins et constituent aussi l'une des mesures d'hygiène prévues dans le cadre de la lutte contre la tuberculose qui sévit durant ces années. Les anciens cimetières sont transformés en parcs, comme le prévoyait le plan de Danger et de Prost. Tous les boulevards et avenues ainsi que les pentes

24. Pour une histoire détaillée de la réalisation de la statue, voir Mevlüt Çelebi, *İzmir Gazi Heykeli (La Statue d'Atatürk à Izmir)*, İzmir, İzmir Büyük Şehir Belediyesi, Kent Kitaplığı Dizisi, 2002.

25. Cf. les discours de Behçet Uz, cités par Ülker Baykan Seymen, *op. cit.*

de Kadifekale sont plantés d'espèces d'arbres différentes (pins, platanes et palmiers), ce qui donne à chaque endroit son caractère propre. Les parcs, les boulevards et surtout le Kordon sont bientôt les lieux de promenade et de rencontre privilégiés des habitants de Smyrne – ce dernier redevenant l'espace de sociabilité qu'il avait été avant l'incendie.

La création du Parc de la culture : une université pour le peuple

Dans le même esprit, le jardin public proposé par Danger et Prost comme un espace libre au centre de la partie réaménagée est agrandi sur décision du conseil municipal. Il s'agit de la modification la plus importante faite sur le plan d'aménagement de Danger et de Prost par la municipalité au cours de la réalisation des travaux. L'objectif est la fondation d'un grand Parc de la culture, le Kültür Park. En plus de sa fonction récréative, il doit être une université pour le peuple, contribuant ainsi au développement culturel et physique de chacun. La conception même d'un tel parc met clairement en évidence l'influence du « populisme » de l'idéologie républicaine et de son idéal : « Éduquer les masses et assurer leur bonheur. »

Le modèle est celui du parc Gorki à Moscou. L'idée est lancée pour la première fois en 1933 ; le gouvernement finance à cet effet le séjour à Moscou d'une équipe de techniciens de la municipalité, présidée par le maire[26]. La construction commence en 1935 et le parc est ouvert au public un an plus tard. Une place de cérémonie de cinq mille personnes, un amphithéâtre et une piscine en plein air, un théâtre et un cinéma pour les enfants, des terrains de sport et cinq musées – le musée de la Révolution d'Atatürk, le musée de la Santé, le musée des Sciences, le musée d'Archéologie et le musée de l'Agriculture – font partie du programme initial du Kültür Park.

C'est dans ce parc qu'a lieu en 1938 la Foire internationale de Smyrne. Conçue comme une plate-forme de rencontre et d'échange et organisée chaque année entre les 26 août et 9 septembre, elle avait été envisagée dès 1923 lors du congrès d'économie, sous la forme d'une foire nationale. En 1938, en changeant de dimension, elle est censée redonner à Smyrne sa vocation internationale dans les échanges commerciaux et culturels. Cette foire continue toujours à exister sous la même forme et avec les mêmes objectifs.

26. Ülker Baykan Seymen, *op. cit.*, p. 297-321.

La mise en forme d'un cadre de vie pour la société moderne

Dans le combat mené par la République pour l'instauration d'une société moderne, l'urbanisme – cette nouvelle « science » de la construction des villes – permet de créer un cadre de vie conforme. La mise en place de ce cadre urbain, constitué d'un réseau de voies, d'équipements et d'espaces libres, mais aussi de symboles de la modernité et de la mémoire collective de la jeune République, se réalise à travers les modèles développés par la civilisation occidentale contemporaine. Ainsi, perçu par les autorités municipales comme une référence pour la construction d'une ville moderne, le plan d'aménagement de Danger et de Prost mis en application pour la reconstruction de la ville incendiée apporte à la ville de Smyrne une image urbaine sous-tendant un mode de vie à l'occidentale.

Cependant, une fois la reconstruction des quartiers incendiés accomplie, la municipalité abandonne le plan de Danger et de Prost à la fin des années 1930. Les raisons de la non-réalisation du plan dans son intégralité peuvent être recherchées dans l'attitude protectionniste des urbanistes à l'égard de la ville historique, laquelle s'oppose à l'approche modernisatrice de l'autorité locale. Convaincue de la nécessité d'intervenir sur la ville ancienne, l'autorité municipale s'oriente vers une approche plus radicale de l'aménagement, en phase avec l'esprit révolutionnaire de l'époque en Turquie. C'est en ce sens qu'il faut interpréter la commande faite à Le Corbusier pour l'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement de la ville[27]. Cependant, cette commande ayant été reportée à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le plan proposé par Le Corbusier est présenté dans un contexte politique qui n'est plus le même : jugé irréalisable, il est alors refusé. En 1951, dans la perspective de définir les grandes lignes de l'urbanisation future de la ville, un concours international est organisé pour l'obtention d'un nouveau plan d'aménagement.

Cânâ Bilsel

27. Cânâ F. Bilsel, « Ideology and urbanism during the early republican period : two master plans for Izmir and scenarios of modernization », *METU Journal of Faculty of Architecture*, Ankara, vol. XVI, n° 1-2, 1997, p. 13-30.

3. Le « petit Paris de l'Orient » : modernités et cosmopolitisme 121

Vers une métropole moderne de la Méditerranée 122
Cânâ Bilsel
Le creuset des arts et des plaisirs 138
Basma Zerouali
Fêtes et processions : rituel et politique dans la seconde moitié du XIXe siècle 157
Sibel Zandi-Sayek
L'envers du décor 169
Marie-Carmen Smyrnelis

4. Ruptures 179

De la guerre à l'administration grecque : la fin de la Smyrne cosmopolite 180
Evangelia Achladi
L'incendie, la fin d'un modèle de vie 196
Marie-Carmen Smyrnelis
Une ville renaît des cendres : la création de Smyrne la républicaine 205
Cânâ Bilsel
Épilogue. « La ville te suivra » 220
Alp Yücel Kaya

Glossaire 233
Repères chronologiques 237
Bibliographie 240
Index 243
Biographie des auteurs 248

Éditions Autrement - collection « Mémoires »

Abonnements au 1er janvier 2006 : la collection « Mémoires » est vendue à l'unité ou par abonnement (France : 132 € ; étranger : 161 €) de 8 numéros par an. L'abonnement peut être souscrit auprès de votre libraire ou directement à Autrement, Service abonnements, 77, rue du Faubourg-Saint-Antoine, 75011 Paris. Établir votre paiement (chèque bancaire ou postal, mandat-lettre) à l'ordre de NEXSO (CCP Paris 1-198-50-C). Le montant de l'abonnement doit être joint à la commande. Veuillez prévoir un délai d'un mois pour l'installation de votre abonnement, plus le délai d'acheminement normal. Pour tout changement d'adresse, veuillez nous prévenir avant le 15 du mois et nous joindre votre dernière étiquette d'envoi. Un nouvel abonnement débute avec le numéro du mois en cours. Vente en librairie exclusivement. Diffusion : Éditions du Seuil.

Achevé d'imprimer en janvier 2006 chez Corlet, Imp. S.A.,
14110 Condé-sur-Noireau (France). N° 87396.
Dépôt légal : février 2006. ISBN : 2-7467-0801-9. ISSN : 1157-4488.
Imprimé en France

COLLECTION
MÉMOIRES/VILLES



Collection dirigée par Henry Dougier

L'histoire des sensibilités et des créations dans le monde au travers de villes ou de pays-symboles saisis à des moments charnières de bouillonnement ou de rupture.

N° 121 – Février 2006 – ISSN : 1157-4488 – ISBN : 2-7467-0801-9 – 19 euros

Qui se penche sur l'histoire de Smyrne est frappé par le décalage entre le destin exceptionnel qu'a connu cette ville depuis l'Antiquité et l'oubli dans lequel elle est tombée après le terrible incendie de 1922. Izmir, la ville reconstruite sur ses cendres, ressemble bien peu à la brillante ville ottomane du XIXe et du début du XXe siècle.

Dès la fin du XVIIe siècle, Smyrne est un port florissant de la Méditerranée orientale. "Smyrne l'Infidèle" pour ses habitants musulmans parce que les non-musulmans – juifs et chrétiens – y sont majoritaires; "petit Paris de l'Orient" pour les voyageurs européens qui la visitent au XIXe siècle en raison de l'intense vie intellectuelle qui y règne. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, cette ville prospère grâce a ses relations commerciales multiples, rayonne par son cosmopolitisme – y coexistent Européens, chrétiens orthodoxes et catholiques, musulmans et juifs –, par ses liens étroits avec l'Europe, par l'ingéniosité de ses habitants en matière d'innovations et par leur goût pour les arts.

Ce sont les habitants de Smyrne, leurs sociabilités, leurs mémoires, de 1830 à 1930, qui sont évoqués ici, pour mieux comprendre un siècle charnière de l'histoire de cette ville trop longtemps oubliée.

Plus de vingt cartes postales de l'époque complètent cette étude historique pour en faire un véritable récit.

Ouvrage dirigé par **Marie-Carmen Smyrnelis.**

Avec des spécialistes et historiens grecs, turcs, français, suisse et allemand : Evangelia Achladi, Cânâ Bilsel, Elena Frangakis-Syrett, Alp Yücel Kaya, Vangelis Kechriotis, Henri Nahum, Christoph Neumann, Oliver Jens Schmitt, Işık Tamdoğan, Anahide Ter Minassian, Fikret Yilmaz, Sibel Zandi-Sayek, Basma Zerouali.

www.autrement.com