



**HAL**  
open science

## Quatre grands ports à la fin de l'Empire ottoman : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique

Jean-Luc Arnaud

► **To cite this version:**

Jean-Luc Arnaud. Quatre grands ports à la fin de l'Empire ottoman : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique. Louis Blin ; Caroline Gaultier-Kurhan. Alexandrie et la Méditerranée. Entre histoire et mémoire, Maisonneuve & Larose, pp.11-24, 2005, 2-7068-1909-X. halshs-01864172

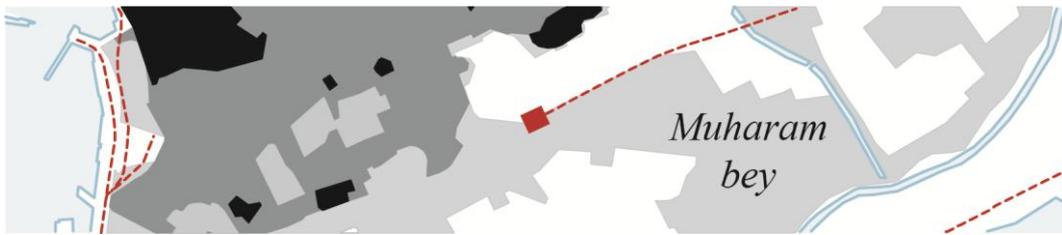
**HAL Id: halshs-01864172**

**<https://shs.hal.science/halshs-01864172>**

Submitted on 29 Aug 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



## Quatre grands ports à la fin de l'Empire ottoman : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique

D'après Jean-Luc Arnaud, « Quatre grands ports à la fin de l'Empire ottoman : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique », in L. Blin, et C. Gaultier-Kurhan (dir.), *Alexandrie et la Méditerranée. Entre histoire et mémoire*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2005, p. 11-24.

### *Résumé*

Au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le monde méditerranéen connaît plusieurs transformations sans précédent. La rive ottomane de la Méditerranée devient à la fois un lieu de ressources de matières premières pour alimenter les nouvelles usines européennes et un vaste marché potentiel pour l'écoulement de leur production. Ces mutations touchent de plein fouet les villes alors même qu'une faible part seulement de la population de l'Empire réside en milieu urbain. Cet article propose une comparaison entre quatre grands ports ottomans durant cette période. Dans une première partie, il examine la croissance et la composition des populations en termes de religion et de nationalité. Ensuite, il s'intéresse aux mutations des relations entre ces villes et leur arrière-pays à la faveur du développement de nouvelles voies de communication, maritimes et terrestres. Si les similitudes sont nombreuses, les différences entre ces quatre villes sont tout autant abondantes.

### *Abstract*

During the first half of the 19<sup>th</sup> century, the Mediterranean world went through several unprecedented transformations. The Ottoman Empire's Mediterranean coast was not only a source of primary resources for new European factories, but also a vast potential market for selling the factories' products. These changes were particularly dramatic in the cities, despite the fact that only a small proportion of the Empire's population lived in urban areas. This article compares four Ottoman ports during this period. In the first section, it reviews the growth and composition of their populations in terms of religion and nationality. It then focuses on changes in relationships between these cities and their hinterland as a result of the development of new systems for maritime and terrestrial transportation. Even if these four cities had many similarities, there were also many differences.



Ce texte et ces dessins sont sous licence creative common : [Attribution – ShareAlike 4.0](#).  
(CC-BY-SA)

This text and theses drawings are under creative common license: [Attribution – ShareAlike 4.0](#) (CC-BY-SA)

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

## **Quatre grands ports à la fin de l'Empire ottoman : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique**

A partir du début du XIXe siècle, alors qu'une faible part de la population de l'Empire ottoman réside en milieu urbain, les villes sont touchées par un mouvement de croissance sans précédent. En quelques décennies, des dizaines de milliers de personnes, nées en milieu rural ou bien en zones de nomadisation, se fixent dans des villes. A toutes les échelles d'appréhension de la réalité urbaine, les transformations s'accroissent et les modalités de développement changent. Ce mouvement constitue un phénomène nouveau car il ne s'agit pas seulement d'un accroissement des recompositions mais aussi d'un moment de rupture quant aux modes d'administration, quant à la répartition des groupes sociaux et des activités dans l'espace et quant aux formes architecturales et urbaines. Ces mutations s'inscrivent dans un ensemble plus vaste de transformations qui dépasse les frontières du monde musulman. La Méditerranée du XIXe siècle est tout d'abord marquée par la montée en puissance de l'impérialisme occidental dont témoigne l'intensification des échanges, surtout économiques, entre les deux rives. Cette période est aussi celle au cours de laquelle l'Empire ottoman perd de nombreuses provinces à la faveur de l'expansion coloniale des grandes puissances (l'Algérie) ou dans le cadre de la construction de nouveaux états-nations plus ou moins indépendants (La Grèce, la Tunisie...).

Dès le milieu des années 1830, les progrès de la navigation à vapeur, qui accélèrent les échanges et en font baisser les coûts, provoquent une augmentation du volume des marchandises transportées par voie maritime. Par ce développement, la rive ottomane de la Méditerranée devient à la fois un lieu de ressources de matières premières pour alimenter les nouvelles usines européennes et un vaste marché potentiel pour l'écoulement de leur production. Les villes les plus touchées par ce mouvement sont tout d'abord les ports : Salonique, Istanbul, Smyrne, Mersin, Beyrouth, Haïfa et Alexandrie<sup>1</sup>. La concurrence qui se développe entre ces établissements est rude ; sur la côte palestinienne et syrienne en particulier, ils se livrent de véritables batailles d'influence. Dans ce contexte, le déplacement des consulats étrangers entre 1840 et 1860, de Acre vers Haïfa<sup>2</sup> ou, plus au nord, de Tarsus vers Mersin<sup>3</sup>, témoigne des recompositions et des déclassements qui s'opèrent à la faveur du développement des ports disposant des moyens de capter les surplus agricoles de leurs arrières pays et d'attirer les navires étrangers.

Malgré ce mouvement général, toutes les villes ne connaissent pas les mêmes mutations. Elles présentent une forte disparité au début de la période considérée et elles ne suivent pas les mêmes itinéraires. Ainsi, l'examen de quatre grands ports de Méditerranée orientale – Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique – montre autant de différences que de similitudes. Deux points de vue offrent l'opportunité de les comparer.

---

<sup>1</sup> . La liste est bien entendu plus longue, pour l'Égypte par exemple, il faut y ajouter Damiette et Rosette qui perdent beaucoup d'importance au cours du XIXe siècle tandis qu'à partir du début des années 1870, la très récente Port-Saïd connaît une forte croissance.

<sup>2</sup> . M. Yazbak, 2002, « Immigration and Integration; Haifa the Port City of Nineteenth Century Palestine », in *Mersin, the Mediterranean and Modernity. Heritage of the long Nineteenth Century*, Mersin, Université de Mersin, 2002, p. 51.

<sup>3</sup> . M. Toksöy, 2002, « An eastern Mediterranean Port-Town in the Nineteenth Century », in *Mersin, the Mediterranean and Modernity. Heritage of the long Nineteenth Century*, Mersin, Université de Mersin, p. 15.

## Démographie et société

### *Une forte croissance (fig. 1)*

Les quatre ports en question sont tout d'abord marqués par une forte croissance de leur population. Ce phénomène constitue une première rupture par rapport à l'évolution démographique des siècles précédents. La population de cette région du monde n'est pas touchée par la transition démographique avant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle ; dans ce contexte, le développement des villes cinquante ans plus tôt résulte pour sa plus grande part de mouvements migratoires : les campagnes se vident au profit des agglomérations. Au début de la période, les quatre villes examinées ici présentent d'importantes différences, le volume de leur population s'échelonne dans un rapport de un à dix. Beyrouth et Alexandrie sont plutôt petites, elles regroupent moins de dix mille habitants chacune tandis que Smyrne et Salonique sont beaucoup plus étendues, elles comptent plus de cinquante mille habitants en 1800. Smyrne est en tête du classement avec 65 000 habitants. Leur croissance au cours du XIX<sup>e</sup> siècle est tout aussi différente. En 1920, c'est Alexandrie qui est la plus importante, elle regroupe 500 000 habitants alors qu'elle n'en comptait que 8 000 en 1800 ; c'est aussi elle qui a bénéficié du plus fort taux de croissance. Elle est suivie de près par Beyrouth qui, de 6 000 habitants en 1800, en compte 160 000 en 1920, soit presque autant que Salonique. Les deux autres villes, qui étaient les plus grandes au début de la période, ont connu une croissance moindre au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, Smyrne, qui reste devant Salonique, regroupe une population de moitié inférieure à celle d'Alexandrie en 1920.

Autrement dit, si les quatre villes sont touchées par un développement démographique important, celui-ci n'est pas lié au volume de leur population à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ; au contraire il semble presque inversement proportionnel à leur taille d'origine. Cette disparité renforce la rupture enregistrée plus haut dans la mesure où cette période est aussi un moment de bouleversement des hiérarchies. Smyrne, le port par excellence de la côte occidentale de l'Anatolie jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup> est déclassée, tandis qu'Alexandrie devient une plaque tournante d'envergure internationale. Avant l'ouverture du canal de Suez en 1869, elle constitue depuis le milieu des années 1830 une étape importante de la malle des Indes<sup>5</sup>.

Le bouleversement des hiérarchies ne touche pas seulement les villes côtières, ce sont aussi leurs relations avec les villes de l'intérieur qui se recomposent. Les premières acquièrent une prépondérance nouvelle ; par exemple, Damas, qui compte une population quinze fois supérieure à celle de Beyrouth vers 1800 (90 000 habitants)<sup>6</sup>, domine le Bilad al-Châm depuis plusieurs siècles. Dans le cadre de la réforme des découpages administratifs de l'Empire en 1864, alors que Damas est désignée par la Sublime Porte comme le centre de la nouvelle province (qui comprend la future capitale libanaise), les Beyrouthins, dont le nombre n'atteint pas la moitié des habitants de Damas<sup>7</sup>, s'opposent à

---

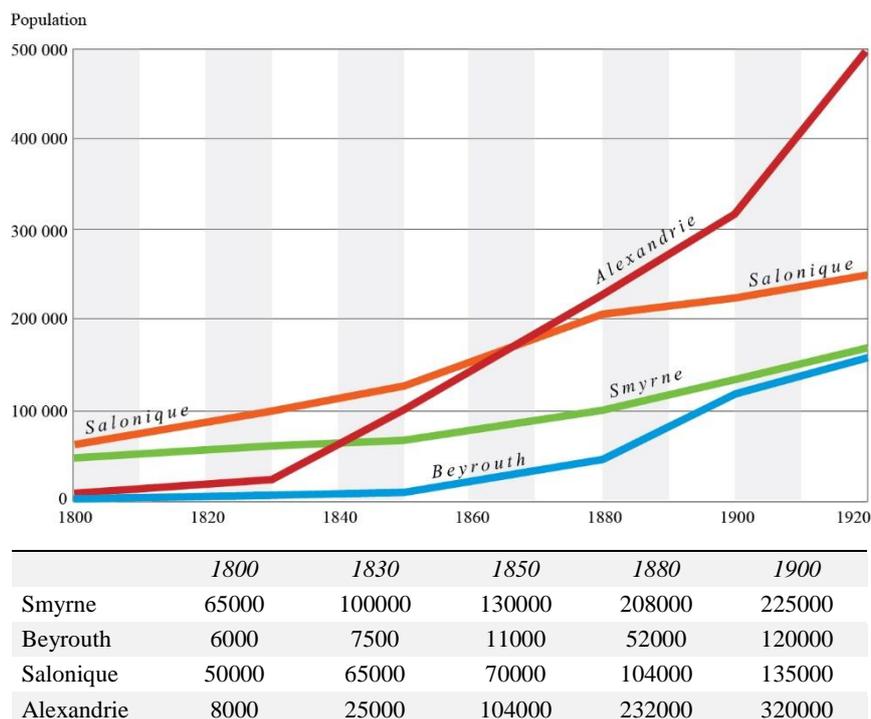
<sup>4</sup> . E. Frangakis Syrett, 1992, *The Commerce of Smyrna in the eighteenth Century (1700-1820)*, Athènes, Center for Asia Minor Studies.

<sup>5</sup> . L. Wiener, 1932, *L'Égypte et ses chemins de fer*, Bruxelles, p. 53.

<sup>6</sup> . J.-L. Arnaud, 2001, « La population de Damas à la fin de la période ottomane », *Annales de démographie historique*, 1-2001, p. 177-207

<sup>7</sup> . R. Owen, 1981, *The Middle East in the World Economy 1800-1914*, Londres, New York, Methuen, p. 153 sq.

Figure 1. Des profils démographiques très différents



Ce tableau présente de multiples incertitudes, il a été construit sur la base de plusieurs sources. Pour Smyrne : V. Cuinet, 2001, *La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, Istanbul, Isis, vol. 5, p. 74, (prem. éd. : Paris, E. Leroux, 1891) ; E. Eldem, D. Goffman, B. Masters, 1999, *The Ottoman City between East and West. Aleppo, Izmir and Istanbul*, Cambridge, Cambridge University Press, p. 130 ; F. Georgeon, 1989, « Le dernier sursaut (1878-1908) », in R. Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, p. 487 ; C. Issawi, 1969, « Economic Change and Urbanization in the Middle East », in I.M. Lapidus (éd.), *Middle Eastern Cities*, Berkeley, Univ. of California Press, p. 108 ; pour Beyrouth : J. Bowring, 1840, *Report on the commercial statistics of Syria*, Londres, William Clowes, réimprimé par Arno Press, New York, 1973, p. 7 ; V. Cuinet, 1896, *Syrie, Liban et Palestine, géographie administrative statistique, descriptive et raisonnée*, Paris, E. Leroux, p. 53 ; H. Gerber, 1979, « The population of Syria and Palestine in the Nineteenth Century », *Asian and African Studies*, 13, p. 68 ; J. McCarthy, 1981, « The Population of Ottoman Syria and Irak, 1878-1914 », *Asian and African Studies*, 15, p. 22 ; pour Salonique : M. Anastasiadou, 1997, *Salonique, 1830-1912. Une ville ottomane à l'âge des Réformes*, Leyde, New York, Cologne, Brill, p. 94-96 ; N.-V. Michoff, 1915-1924, *La population de la Turquie et de la Bulgarie aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Imprimerie de la cour royale, multiples pages ; pour Alexandrie : R. Ilbert, 1996, *Alexandrie 1830-1930. Histoire d'une communauté citadine*, Le Caire, IFAO, p. 758 ; M.-J. Reimer, 1997, *Colonial Bridgehead. Government and Society in Alexandria 1807-1882*, Le Caire, The American University in Cairo Press, p. 89 sq. Pour la population de ces villes en 1900 et 1920, F. Moriconi-Ebrard, 1993, *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Paris, Anthropos, p. 329 sq.

cette décision et obtiennent qu'une partie du gouvernement – le *majlis* du commerce (*iticaret*) et les fonctionnaires chargés des affaires étrangères – soit installée dans leur ville<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> . B. Abu-Manneh, 1992, « The establishment and dismantling of the province of Syria, 1865-1888 », in J. Spagnolo (éd.), *Problems of the modern Middle East in historical perspective*, Oxford, Ithaca Press Reading, p. 14.

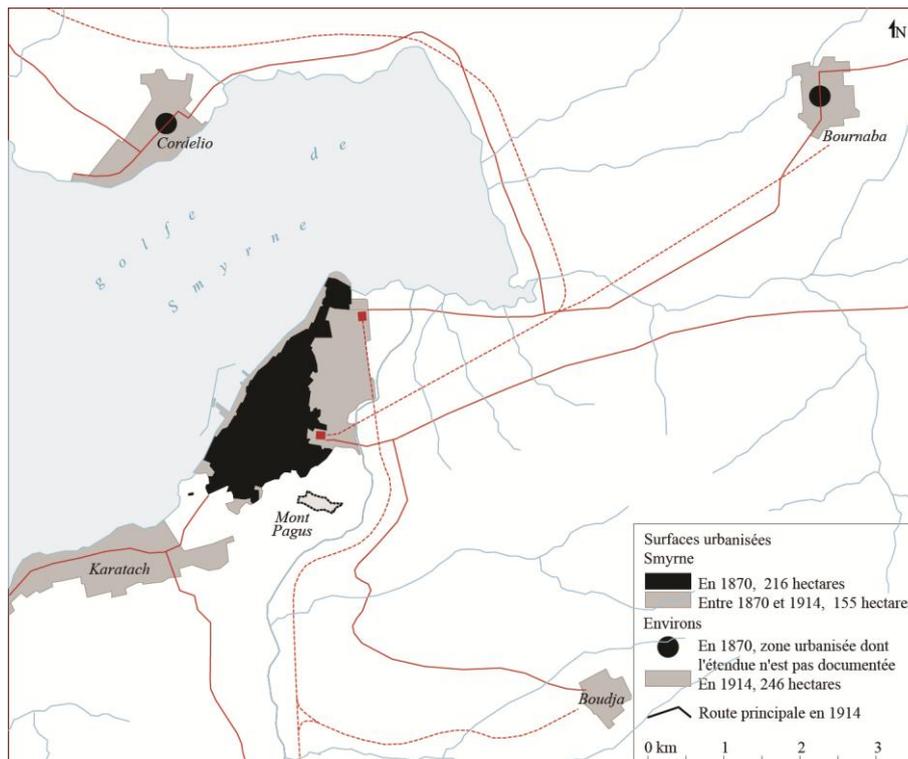


Figure. 2. Smyrne 1870-1914

Même échelle que la fig. 3. D'après les plans publiés dans : *Handbook for Travellers in Turkey and Asia including Constantinople, the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and plain of Troy*, New edition, revised, Londres, J. Murray, s.d [vers 1870] et K. Baedeker, 1914, *Konstantinopel, Balkanstaaten, Kleinasien, Cypern, handbuch für reisende von Karl Baedeker*, Leipzig, Karl Baedeker.

### *Minorités communautaires et diversité*

Les populations des quatre ports en question présentent une autre particularité : elles regroupent de nombreux habitants qui dépendent de communautés religieuses minoritaires et sont très différents des populations de l'arrière-pays.

Pour Salonique, les comptes ne sont pas très précis mais tous les auteurs sont d'accord pour estimer qu'au cours du XIXe siècle, environ la moitié des habitants sont de confession israélite, les autres sont Turcs (un tiers de la population) ou bien de confession grecque-orthodoxe (15%)<sup>9</sup>. Or, dans cette région de l'Empire les musulmans (Turcs ou non) sont très minoritaires ; l'arrière-pays de Salonique est surtout habité par des grecs-orthodoxes Hellènes et Bulgares, c'est-à-dire par les communautés les moins bien représentées dans la ville. A Smyrne, les proportions ne sont pas très différentes c'est la hiérarchie entre les communautés qui change. Vers 1900, à peu près la moitié de la population est Grecque, la part des musulmans est sensiblement équivalente à celle de Salonique tandis que les israélites regroupent seulement un dixième des habitants. Dans ce cas encore, la population de l'arrière-pays est assez différente puisque, même si on y trouve d'importantes communautés Grecques dans les villes, à Pergame ou à Tirèh par exemple, les Turcs musulmans y sont très largement majoritaires<sup>10</sup>. Pour sa part, Beyrouth est partagée entre deux communautés principales : les grecs-orthodoxes et les musulmans sunnites mais, dès

<sup>9</sup> . M. Anastasiadou, 1997, *Salonique, 1830-1912. Une ville ottomane à l'âge des Réformes*, Leyde, New York, Cologne, Brill, p. 94-95.

<sup>10</sup> . V. Cuinet, 2001, *La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*, Istanbul, Isis, vol. 5, p. 5-272, (prem. éd. : Paris, E. Leroux, 1891).

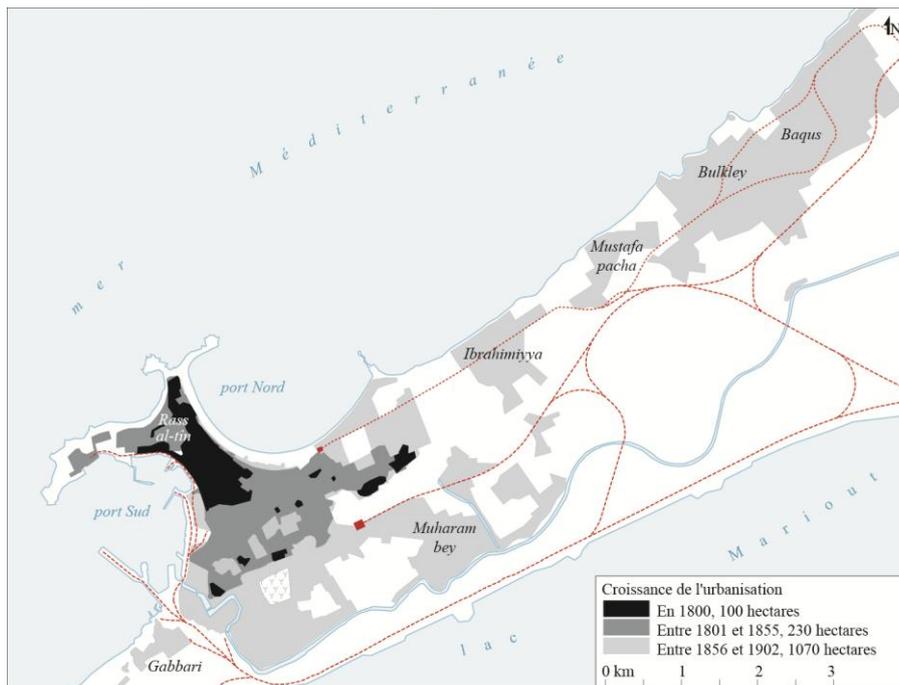


Figure 3. Alexandrie, 1800-1900

Même échelle que la fig. 2. D'après : « Alexandrie. Plan général des deux ports, de la ville moderne et de la ville des arabes », *Description de l'Égypte*, Paris, Imprimerie impériale, 1809, E.M., vol. 2, pl. 84 ; Charles Müller, *Plan d'Alexandrie comprenant toutes ses fortifications rues et édifices principaux par Charles Müller 1855*, Trieste, Lit. di B. Linassi, 1855 ; *Plan de la ville d'Alexandrie dressé par les services techniques de la municipalité 1902*, Alexandrie, A. Mourès & Cie, 1902.

le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville compte aussi quinze à vingt pour cent de chrétiens maronites<sup>11</sup>. La montagne, dont les premiers contreforts débutent à quelques kilomètres seulement du centre de la ville, est aussi partagée entre deux communautés principales de part et d'autre d'une ligne à peu près perpendiculaire à la côte. Mais ces communautés ne sont pas celles qui occupent la zone urbanisée ; le nord est surtout habité par des Maronites tandis que le sud est le fief des Druzes dont la présence en ville est tout à fait dérisoire. De l'autre côté du mont Liban, dans la vallée de la Biqaa, on trouve plutôt des musulmans chiites et des Druzes et une forte communauté catholique autour de la petite ville de Zahlé<sup>12</sup>.

La population d'Alexandrie présente un profil assez différent ; au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, les musulmans y sont les plus nombreux. Cependant, ils représentent alors moins de 80 % des 320 000 habitants de la ville où on trouve aussi 26 000 catholiques, autant d'orthodoxes (y compris les coptes) et 10 000 israélites<sup>13</sup>. La population majoritaire de la ville correspond bien à celle qui occupe la première place dans le delta et la vallée du Nil. Mais, alors qu'Alexandrie regroupe seulement 3, 5 % de la population du pays, elle concentre 41 % des étrangers et une proportion à peu près semblable des non-musulmans et non-coptes. En ce sens, comme dans les autres villes, le profil de la population d'Alexandrie est très différent de celui de ses environs où la plus grande part des habitants

<sup>11</sup> . C. Eddé, 1996, *Démographie des maronites à Beyrouth au XIX<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, Beyrouth, Université Saint-Joseph.

<sup>12</sup> . L. T. Fawaz, 1990, « The Changing Balance of Forces between Beirut and Damascus in the Nineteenth and Twentieth Centuries », *Villes au Levant, Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 55-56, p. 210.

<sup>13</sup> . *Recensement général de l'Égypte, 1er juin – 1er novembre 1315. Résultats généraux du recensement, Basse Égypte, gouvernorats et provinces*, Le Caire, Imprimerie Nationale, 1898, tome 1, p. 56-92.

est égyptienne et musulmane. Cette différence est confirmée dans deux autres domaines, celui du niveau scolaire et des professions exercées par les femmes<sup>14</sup>.

Suivant une comparaison terme à terme du profil des populations de ces quatre villes on pourrait conclure à de faibles similitudes. En effet, les communautés, leurs proportions respectives, leurs positions hiérarchiques, les relations entre les villes et l'arrière-pays constituent autant de cas particuliers. Suivant un point de vue plus global, on trouve dans toutes ces villes, suivant des proportions variables, des arméniens (orthodoxes, catholiques ou protestants), des catholiques (grecs ou latins), des protestants et de nombreux étrangers de diverses nationalités qui, sans pour autant être mélangées, cohabitent souvent dans d'étroites proximités. Autrement dit, malgré de fortes différences quant au profil de leurs populations, ces villes présentent une similitude : elles sont toutes marquées par une forte hétérogénéité, par une mixité des nationalités et des religions. Cette particularité contribue à accentuer la rupture entre ces villes et leurs arrière-pays qui, dans tous les cas, sont beaucoup plus homogènes. Ainsi, même si les équilibres sont fragiles<sup>15</sup>, même si les affrontements intercommunautaires ont été particulièrement violents aussi bien à Beyrouth en 1860<sup>16</sup> qu'à Smyrne dans les années 1920<sup>17</sup>, les populations de ces villes sont, plutôt plus que les autres, dotées de compétences pour gérer et organiser la coexistence des différentes communautés qui les composent.

## Relations avec l'hinterland

J'ai évoqué plus haut la concurrence que les villes se livrent au cours du XIXe siècle dans le cadre des recompositions régionales et nationales qui animent alors l'Empire ottoman<sup>18</sup>. Durant cette période, à tous les niveaux de la hiérarchie du réseau urbain, le jeu des classements / déclassements accélère ces mouvements. Les multiples réformes de l'administration provinciale, inaugurées au milieu des années 1830, ont un rôle déterminant dans ce jeu. Alors que le découpage de l'Empire en vingt-six *elayet-s*, n'a pas connu beaucoup de modifications depuis la conquête ottomane, la réforme de 1834 répartit l'ensemble du territoire entre trois types d'unités administratives juxtaposées : on en compte plus d'une centaine. Quelques années plus tard, cette transformation est abandonnée au profit d'un retour à la situation antérieure. La réforme suivante date de 1864, au contraire de la précédente, elle abaisse le nombre des unités principales et en rééquilibre les importances respectives<sup>19</sup>. Comme on l'a évoqué avec l'exemple de Damas, la mise en œuvre de ce nouveau découpage ne se fait pas sans problèmes. En outre, au gré des

<sup>14</sup> . A. Alexandrie en 1897, pour 320 000 habitants, on compte 15 000 femmes sachant lire et écrire, 12 300 qui exercent un métier. Au même moment, elles sont seulement 1 450 à savoir lire et écrire et 18 600 à exercer un métier dans les six provinces du Delta qui regroupent une population totale de plus de quatre millions d'habitants. *Recensement général...*, *op. cit.*, p. XI-XXVII.

<sup>15</sup> . R. Ilbert, 1987, « L'exclusion du voisin : pouvoirs et relations intercommunautaires, 1870-1900 », *Alexandrie entre deux mondes, Revue de l'orient musulman et de la Méditerranée*, 46, p. 177-186.

<sup>16</sup> . L. T. Fawaz, 1994, *An occasion for war: civil conflict in Lebanon and Damascus in 1860*, Berkeley, University of California Press.

<sup>17</sup> . Z. Toprak, 1993, « Izmir in an unpublished monograph. 1920- 1921 », in *Three ages of Izmir. Palimpsest of Cultures*, Istanbul, Yap(i) Kredi Yayınlar, p. 227-235.

<sup>18</sup> . Sur ces recompositions, voir P. Dumont, « La période des Tanzîmât (1839-1878) », et F. Georgeon, « Le dernier sursaut (1878-1908) », in R. Mantran (dir.), 1989, *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, p. 459-522 et 523-576.

<sup>19</sup> . A. Ubicini, Pavet de Courteille, 1876, *Etat présent de l'Empire ottoman. Statistique, gouvernement, administration, finances, armée, communautés non musulmanes, etc.*, Paris, J. Dumaine, p. 88-103.

difficultés rencontrées par la Porte pour assurer la maîtrise de certaines régions, les principes qui ont présidé à la rédaction de loi de 1864 sont progressivement abandonnés au profit d'une approche plus pragmatique et plus localiste ; plus on avance dans le temps, plus le découpage administratif de certaines régions (dans les Balkans en particulier) est affiné. Ces recompositions ne sont pas sans effet sur les villes qui deviennent chef-lieu de province (*vilayet*), d'arrondissement (*sandjak*) ou de canton (*caza*). Grâce à ce classement, elles bénéficient d'équipements qui en font des centres, pas seulement administratifs.

A propos des ports, la fin des années 1830 est aussi marquée par l'abolition de privilèges qui faisaient la fortune de quelques villes. Par exemple, depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle Smyrne bénéficiait d'un monopole régional des échanges avec l'Europe<sup>20</sup>. Cette ouverture des marchés accentue la concurrence ; ce n'est plus sous la contrainte que les négociants choisissent de s'installer dans un port plutôt que dans un autre, ils prennent leur décision en fonction des avantages offerts par chaque ville. Les critères sont multiples mais les équipements portuaires et les voies de communication avec l'arrière-pays jouent un rôle déterminant.

Alexandrie est pionnière ; dès la fin des années 1810, Mohammed Ali fait creuser le canal Mahmoudiyya, qui permet de naviguer entre Alexandrie et le Nil et, de là, vers Le Caire et la Haute-Egypte. Le chantier est considérable, pas moins de 400 000 *fellah*-s auraient été mobilisés pour y travailler<sup>21</sup>. Mais le pacha se donne les moyens de ses ambitions ; il a bien compris les enjeux stratégiques de cette nouvelle voie de communication et l'intérêt de diminuer les temps de transport entre Le Caire - chef-lieu de la province - et la ville qui va devenir la pierre angulaire de l'autonomie égyptienne vis-à-vis du Sultan : Alexandrie où Mohammed Ali développe un arsenal quelques années plus tard<sup>22</sup>. Pour relier cette seconde capitale - où il réside plusieurs mois durant la saison chaude - avec le nord du Delta, il fait aussi établir une voie carrossable entre Alexandrie et Rosette, qui se partage alors le trafic portuaire maritime de l'Egypte avec Damiette. Le canal et les routes sont ensuite relayés par le chemin de fer. Le premier projet, qui devait raccorder Alexandrie à Suez, sans passer par Le Caire, pour servir les lignes anglaises vers les Indes, n'est pas mis en œuvre. La première ligne est ouverte en 1856, elle relie Alexandrie au Caire en une bonne demi-journée. Le réseau égyptien est ensuite complété par plusieurs lignes qui mettent en communication les principales villes du Delta et de la Vallée. Il est aussi connecté à un réseau assez dense de chemins de fer agricoles à voies étroites qui drainent la production, de coton en particulier, vers les entrepôts de Minet el-Bassal où elle est conditionnée avant d'être expédiée en Europe<sup>23</sup>.

C'est ensuite depuis Beyrouth que se développent d'importantes recompositions avec l'arrière-pays. Au milieu des années 1850, alors que Beyrouth est chef-lieu de province, siège de plusieurs consulats étrangers et principal port de la côte libanaise depuis que l'ensablement de la rade de Saïda ne permet plus aux navires à fort tirant d'eau d'y faire escale, il faut trois jours à cheval pour franchir la centaine de kilomètres qui sépare Beyrouth de la principale ville de son arrière-pays : Damas. L'ouverture d'une route carrossable entre les deux villes en 1863 réduit le temps de trajet à treize heures

<sup>20</sup> . P. Dumont, art. cit., p. 493.

<sup>21</sup> . G. Alleaume, 1998, « Muhammad 'Ali, pacha d'Egypte (1771-1849) », in *Pascal Coste, toutes les Egypte*, Marseille, Bibliothèque municipale de Marseille, Parenthèses, p. 60.

<sup>22</sup> . M. J. Reimer, 1988, « Colonial Bridgehead: Social and Spatial Change in Alexandria, 1850-1882 », *International Journal for Middle Eastern Studies*, 20, p. 532-533.

<sup>23</sup> . Pour les chemins de fer égyptiens, voir L. Wiener, *op. cit.*

seulement<sup>24</sup>. Cette route résulte d'une initiative privée, sa construction a été autorisée par une concession du sultan et son accès est payant. Il est remarquable que plusieurs actionnaires de la compagnie d'exploitation de cette route ont aussi des intérêts dans la société française des chemins de fer du Paris-Lyon-Marseille. Ce n'est pas une coïncidence, les investisseurs considèrent la route de Beyrouth à Damas comme un prolongement de la voie du PLM vers l'intérieur syrien. Il s'agit en particulier de drainer vers Lyon la soie produite dans la montagne libanaise<sup>25</sup>. Le trafic des marchandises sur la nouvelle voie augmente rapidement, il passe de 4 370 tonnes au cours de la première année d'exploitation à 21 000 tonnes trente ans plus tard. A ce moment-là, la route devient insuffisante, en outre, elle est menacée par le projet d'une voie ferrée entre Damas et Haïfa<sup>26</sup>. Pour empêcher un détournement du trafic vers ce port, une nouvelle société est chargée de construire une ligne entre Damas et Beyrouth. Une fois de plus, ce n'est pas un hasard si la compagnie de la route dispose d'importants intérêts dans cette société. La ligne, à voie étroite, dont une partie est équipée d'une crémaillère, est inaugurée au début de l'année 1894, elle est complétée par une ligne d'une centaine de kilomètres entre Damas et le sud syrien : le Hauran<sup>27</sup>. Il s'agit alors de transporter à moindre coût le surplus céréalier de cette région vers le port de Beyrouth<sup>28</sup>.

Plus près du centre de l'Empire, le développement des nouvelles voies de communication débute plus tard. Mais, à ce moment-là, ce ne sont plus des routes qui sont à même d'assurer la prééminence d'un port sur un autre. Quelques années après l'ouverture de la route entre Beyrouth et Damas, alors qu'il n'existe aucune voie ferrée en Anatolie<sup>29</sup>, Smyrne est dotée de ses premières lignes de chemin de fer. En 1866, on inaugure deux voies entre cette ville et son arrière-pays, elles se développent sur un peu plus de deux cent kilomètres. Ces lignes sont exploitées par des compagnies différentes à capitaux étrangers. La première rejoint Aydin, ancien chef-lieu de la province, à 130 kilomètres vers le sud-est tandis que la seconde se dirige vers Kasaba, à une centaine de kilomètres vers l'est. Ces deux voies ont pour objectif principal de drainer vers le port la production cotonnière de la région mais leurs développements ne sont pas suffisants pour assurer une bonne rentabilité aux actionnaires. Au cours des années suivantes les deux compagnies obtiennent de nouvelles concessions pour prolonger leurs réseaux et en multiplier les embranchements<sup>30</sup>. Au début des années 1890, le réseau d'Aydin compte plus de 500 km de voies tandis que celui de Kasaba en regroupe 260<sup>31</sup>. Autrement dit, le développement des voies au départ de Smyrne a triplé en un quart de siècle. Ce réseau est d'autant plus important qu'il a été installé alors qu'il n'existait pas encore de routes carrossables dans la province. Lorsqu'on commence à en construire, les voies ferrées jouent le rôle de réseau primaire et les nouvelles

<sup>24</sup> . E. Elefteriades, 1944, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban, étude historique financière et économique*, Beyrouth, s.n., p. 39.

<sup>25</sup> . B. Labaki, 1984, *Introduction à l'histoire économique du Liban. Soie et commerce extérieur en fin de période ottomane (1840-1914)*, Beyrouth, Université libanaise, p. 59.

<sup>26</sup> . E. De Vaumas, 1949, *Le relief de Beyrouth et son influence sur le développement de la ville*, Beyrouth, Ecole française d'ingénieurs, p. 24.

<sup>27</sup> . E. Elefteriades, *op. cit.*

<sup>28</sup> . J. Thobie, 1977, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Paris, Publications de la Sorbonne, p. 169.

<sup>29</sup> . H. Kiepert, 1867, *Carte générale de l'Empire ottoman en Europe et en Asie dressée par Henri Kiepert M. de l'Acad. R. Des sciences à Berlin*, Berlin, D. Reimer libraire éditeur.

<sup>30</sup> . Les multiples concessions sont rapportées par G. Young, 1905, *Corps de droit Ottoman*, Oxford, Clarendon Press, vol. 4, p. 113 sq.

<sup>31</sup> . V. Cuinet, *op. cit.*, vol. 5, p. 49-50.

routes partent des différentes gares de chemin de fer comme des embranchements secondaires. Ainsi, au début des années 1890, les 1000 kilomètres de routes carrossables de la province de Smyrne ne constituent pas un véritable réseau, elles prolongent les lignes de chemin de fer<sup>32</sup>.

À Salonique les progrès des communications à longue distance sont plus tardifs. C'est seulement au début des années 1870 que le chemin de fer raccorde la ville à son arrière-pays. Là encore, au cours des années suivantes, les multiples prolongements et embranchements élargissent le périmètre des régions en relations étroites avec la ville. Mais les enjeux ne sont pas les mêmes qu'à Alexandrie, Beyrouth ou Smyrne. Alors que les réseaux au départ de ces villes sont plutôt perpendiculaires aux lignes côtières et ont pour seul objectif de pénétrer vers l'intérieur des régions considérées<sup>33</sup>, le chemin de fer de Salonique est aussi un maillon de la connexion au long cours entre l'Europe et la capitale de l'Empire. En outre, à la suite de son raccord aux chemins de fer européens en 1883, le réseau au départ de Salonique offre un raccourci de huit heures à la malle des Indes (elle était auparavant embarquée à Brindisi). Au même titre que l'amélioration des accès vers l'hinterland, cette opportunité contribue au développement de la ville et de son port<sup>34</sup>.

On pourrait multiplier les exemples, mais dans tous les cas, les nouvelles voies de communication – canaux, routes ou voies ferrées – en relation avec des ports poursuivent deux objectifs. Il s'agit de capter au moindre coût et dans un rayon le plus large possible, la production agricole et/ou minière (le coton en Egypte et à Izmir, la soie au Liban...) ; il s'agit aussi de faciliter la distribution dans ces mêmes régions des marchandises produites par l'industrie européenne. Ce n'est pas un hasard si autant de capitaux européens sont investis dans les entreprises qui développent ces nouveaux moyens de transport. En Egypte, le canal Mahmoudiyya et les premières lignes de chemin de fer sont installés par l'état, mais la plus grande part du réseau des lignes agricoles à voies étroites, développé à partir du début des années 1880, trouve son origine dans des intérêts privés. Le mouvement engendré par ces échanges est double. D'une part, les importations de l'Empire et de l'Egypte sont sans cesse croissantes : les produits manufacturés en Europe se substituent peu à peu à la production locale. D'autre part, les exportations vers l'Europe se primarisent, elles comportent de moins en moins de valeur ajoutée. Pour la soie libanaise par exemple, B. Labaki distingue deux moments significatifs au cours du XIXe siècle ; tout d'abord, l'Europe importe de moins en moins de tissu et de plus en plus de fil, ensuite, elle achète de moins en moins de fil et surtout des cocons bruts<sup>35</sup>. Les progrès des voies de communication ont joué un rôle déterminant dans cette évolution. Au début des années 1890, les commerçants de Damas qui ont bien compris ce rôle tentent de s'opposer à la construction du chemin de fer qui doit faciliter, encore plus que la route ne l'a fait un quart de siècle plus tôt, les échanges de marchandises avec le port de Beyrouth<sup>36</sup>. Ce n'est pas un hasard non plus si cette période est aussi celle du plus grand déficit de la balance commerciale entre l'Europe d'une part, l'Egypte et l'Empire d'autre part.

La comparaison de quelques grands ports de Méditerranée orientale à la fin du XIXe siècle révèle à la fois des différences et des similitudes. Pour essayer de trancher entre les deux,

---

<sup>32</sup>. V. Cuinet, *op. cit.*, vol. 5, p. 55.

<sup>33</sup>. B. Labaki, *op. cit.*, p. 282.

<sup>34</sup>. M. Anastasiadou, *op. cit.*, p. 100.

<sup>35</sup>. B. Labaki, *op. cit.*, p. 325.

<sup>36</sup>. A. K. Rafeq, 1983, « The Impact of Europe on Traditional Economy : The Case of Damascus 1840-1870 », in J.-L. Bacqué-Grammond et P. Dumont (dir.), *Economie et sociétés dans l'Empire ottoman*, Paris, CNRS, p. 421.

on pourrait envisager de multiplier les champs de l'examen. Par exemple, une analyse des nouveaux types d'architecture domestique, développés dans le cadre du passage de la maison individuelle à l'immeuble collectif, montrerait de fortes similitudes quant aux modes de distribution adoptés par les constructeurs. Dans d'autres champs, ce sont plutôt des différences qui émergeraient d'une comparaison. Dans le domaine des équipements portuaires par exemple, l'arsenal et le port militaire développés par M. Ali à Alexandrie pour renforcer l'armée égyptienne, dès la première moitié du XIXe siècle, n'a pas grand-chose à voir avec les jetées, les quais et les entrepôts construits à Beyrouth, Smyrne et Salonique un demi-siècle plus tard. Dans un cas il s'agit de renforcer l'autonomie de l'Égypte par rapport à la Porte, dans les autres, d'équiper des ports à vocation économique. Pourtant, ces quatre villes qui ne disposaient d'aucun équipement portuaire au début du XIXe siècle en sont dotées à la fin de ce même siècle, il y a bien là comme une similitude.

Cette contradiction apparente donne à réfléchir sur les termes de la comparaison et ses résultats ; dans un contexte général de similitude (la mise en place d'équipements portuaires), un changement d'échelle d'observation fait émerger des différences. Ainsi, *similitude* et *différence* sont des notions relatives. Pour tous les thèmes de comparaisons éventuelles, les mêmes résultats sont envisageables. Les similitudes – et les typologies qu'elles autorisent à construire – ne sont pertinentes que pour une échelle spécifique d'analyse des données. Alexandrie, Beyrouth, Salonique et Smyrne appartiennent bien à une même catégorie de villes ; ce sont des grands ports de Méditerranée orientale qui connaissent une forte croissance au cours du XIXe siècle à la faveur de l'augmentation du volume des échanges entre l'Europe et les pays concernés. A ce titre, ils présentent de nombreux points communs : la croissance démographique des quatre villes en question démarre bien plus tôt que celle des villes de l'intérieur<sup>37</sup>, et, comme on l'a examiné avec les relations conflictuelles entre Damas et Beyrouth, ce développement a pour effet de bouleverser les hiérarchies urbaines. Pour sa part, la croissance des villes de l'intérieur n'est jamais aussi rapide. Cependant, malgré toutes les ressemblances entre ces quatre villes, les multiples transformations qu'elles subissent restent très dépendantes des contextes dans lesquels elles sont mises en œuvre.

---

<sup>37</sup> . Pour l'Anatolie, F. Georgeon (*art. cit.*, p. 551), note cette différence entre les villes de la côte et celle de l'intérieur anatolien où l'industrialisation se fait longtemps attendre.