



Extensions des grandes villes du Proche-Orient (tournant des XIXe et XXe siècles)

Jean-Luc Arnaud

► To cite this version:

Jean-Luc Arnaud. Extensions des grandes villes du Proche-Orient (tournant des XIXe et XXe siècles. Elisabeth Longuenesse; Cecilia Piezri. Des banlieues à la ville. Espaces et acteurs de la négociation urbaine, Presses de l'IFPO, 2013. halshs-01924098

HAL Id: halshs-01924098

<https://shs.hal.science/halshs-01924098>

Submitted on 15 Nov 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.



Extensions des grandes villes du Proche-Orient au tournant des XIXe et XXe siècles

D'après Jean-Luc Arnaud, « Les premières extensions des grandes villes du Proche-Orient (tournant des XIXe et XXe siècles », dans E. Longuenesse et C. Pierri (dir.), *Des banlieues à la ville. Espaces et acteurs de la négociation urbaine*, Beyrouth, Presses de l'IFPO, 2013.

Résumé

Préférant, au mot banlieue, le terme d'extension qui présente l'avantage d'être neutre et de désigner à la fois une dynamique et son résultat, ce texte analyse les extensions des villes du Proche-Orient au tournant des XIXe et XXe siècle. C'est à ce moment-là que les plus grandes villes de la région sortent de leurs limites de la période ottomane. Elles adoptent de nouveaux modes d'intervention, de nouvelles échelles de production et de nouvelles formes d'organisation. Ces renouvellements touchent toutes les échelles de la fabrication urbaine, depuis celle de l'ensemble de la ville jusqu'aux formes de l'architecture.

Abstract

Rather than the word “suburb”, the word “extension” has the advantage of being neutral and means, at the same time, dynamism and its result. This paper examines the phenomenon of cities extension in the middle-east at the turn of the nineteenth and twentieth centuries. During this period, the most important cities of this region step out their ottoman limits. They adopt new modes of intervention, new scales of production and new forms of organization. These renewals affect all scales of urban fabrics, from that of the entire city to the architectural patterns.



Ce texte et les 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](#)

Extensions des grandes villes du Proche-Orient au tournant des XIXe et XXe siècles

Cette rencontre est dédiée à la question des banlieues. Pour le tournant des XIXe et XXe siècles, le mot *banlieue* n'est pas impropre pour rendre compte de l'extension des villes du Proche-Orient mais il n'est sans doute pas le plus pertinent dans la mesure où, dans le vocabulaire récent, il comporte un fort accent de stigmatisation (Topalov *et al*, 72 sq). Aussi, j'emploierais plutôt le mot *extension* qui présente l'avantage d'être neutre et de désigner à la fois une dynamique et son résultat.

Il est tout d'abord remarquable que les extensions des villes du Proche-Orient à la fin du XIXe siècle ne constituent en aucun cas un phénomène nouveau. La plus grande part des villes de l'Empire ottoman, qu'elles soient arabes ou turques, ont été touchées par des opérations d'extension remarquables entre le XVIe et le milieu du XIXe siècle (Raymond, 1985). Dans ce contexte, on peut se demander quelles singularités marquent de manière assez forte les extensions de ces villes durant la période qui m'intéresse pour justifier cet exposé. Plusieurs examens thématiques permettent de définir les contours de ces singularités.

Démographie

Un des principaux déterminants des extensions urbaines est la croissance démographique. Sans entrer dans les détails propres à chaque agglomération comme j'ai eu l'opportunité de le faire pour Le Caire et Damas par exemple (Arnaud, 1998 et 2001), et malgré les fortes incertitudes des chiffres disponibles on retiendra que, de manière générale, toutes les villes de la région connaissent une accélération de leur démographie durant la période considérée. Les plus précoces ont été les villes portuaires, avec Alexandrie en tête, et les prémices d'une accélération dès 1830. A l'opposé, les villes de l'intérieur ont démarré plus tard, parfois beaucoup plus tard comme c'est le cas pour Damas dont la croissance de la population reste assez faible jusqu'au début des années 1920. Suivant ces éléments, le tournant des XIXe et XXe siècles est bien une période nouvelle en matière d'extension urbaine, dans la mesure où la masse de population à loger donne lieu à un changement de l'échelle des unités d'intervention et donc au renouvellement des formes d'extension des villes.

Organisation de l'espace

Pour les villes européennes, le rôle des enceintes, le moment de leur dépassement, la part de l'urbanisation située hors les murs à un moment donné... constituent de bons indicateurs pour rendre compte des extensions au cours du XIXe siècle. La distinction opérée par les murs d'enceinte est bien moins opératoire pour les villes ottomanes. Dans de nombreux exemples, elles sont dépassées depuis très longtemps au début de la période. C'est le cas à Damas dont les faubourgs de Souq Sarouja et de Midan occupent ensemble une étendue supérieure à celle de la ville intra-muros dès la fin du XVIIIe siècle. A Alep, la proportion est moindre mais le phénomène est comparable (David, 2001) tandis qu'à



Figure 1. Le faubourg de Chaalan à Damas. Photo Atelier du Vieux Damas

Smyrne, l'enceinte est trop partielle pour envisager de se livrer à une telle évaluation. Le dépassement des enceintes n'est cependant pas une généralité dans les villes de l'Empire. Au contraire des exemples précédents, les murs du Caire, de Saïda, de Jérusalem ou encore de Diyarbakir contiennent la plus grande part de l'urbanisation jusqu'au milieu du XIXe siècle, voire bien plus tard dans le cas de Diyarbakir.

La continuité morphologique entre la ville ancienne et ses extensions constitue aussi un indicateur d'évaluation de changements éventuels. Dans toutes les villes considérées, les premiers établissements construits en discontinuité avec le tissu existant sont des résidences de l'élite politique et/ou économique.

Le fait de construire loin du centre de la ville dense et continue, loin de ses enceintes protectrices lorsqu'il en existe, suppose un contexte particulier. Il est tout d'abord nécessaire que la ville dispose d'une maîtrise forte sur le monde qui l'entoure. Dans la

capitale yéménite par exemple, où les Sanaanis n'avaient pratiquement aucun pouvoir sur les tribus qui exploitaient les terres des environs immédiats de la ville, on comprend très bien pourquoi les enceintes ont été maintenues jusqu'au milieu des années 1960 (Abd al-Walî, 1989). Par ailleurs, la discontinuité de l'urbanisation a pour effet d'augmenter les distances entre les lieux, mais cette augmentation peut être compensée par des travaux d'amélioration des voies de circulation qui les rendent carrossables et donc plus faciles à parcourir.

L'exemple du Caire illustre bien les conditions nécessaires au développement d'une urbanisation discontinue. Dès le début de son règne, le vice-roi d'Egypte, Mohammed Ali, se débarrasse des seigneurs locaux de l'ensemble de la vallée du Nil et du Delta en les faisant massacrer à l'issue d'un banquet. Il les remplace par une administration de fonctionnaires à son service et à ses ordres. A partir de ce moment-là, la ville peut s'ouvrir. Vers 1830, il fait établir la première route carrossable d'Egypte entre la ville et le domaine de Choubra, situé au bord du Nil à quelques kilomètres au nord de son centre, où il se fait construire une résidence. Les exemples sont nombreux, à Beyrouth, c'est sur les hauteurs d'Achrafieh que les notables construisent des résidences pour échapper à la densité de la ville durant les fortes chaleurs de l'été. A Damas, sur les premières pentes du Qasiun, la région de Salihieh joue le même rôle. Ces quelques constructions sont des opérations ponctuelles, il ne s'agit pas tant d'extensions que d'un saupoudrage très lâche. Cependant, les routes qui conduisent à ces résidences constituent des vecteurs privilégiés d'urbanisation. Ce sont elles qui vont porter les premières extensions proprement dites. *In fine*, ces routes deviennent des rues bordées de manière plus ou moins continue de constructions. Par exemple, la route de Choubra au Caire est rapidement bordée de palais et de jardins. On note un phénomène semblable à Bursa. A quelques kilomètres du centre de la ville, le village thermal de Cekirge abrite un kiosque du sultan. En 1861, à l'occasion d'une de ses visites, la route entre la ville et le village est aménagée en voie carrossable. Quelques années plus tard, elle est bordée par de multiples résidences (Saint-Laurent, 1996). Sur cette base, poussée par la croissance démographique et celle des valeurs foncières, l'urbanisation des environs des villes avance. De la même façon qu'elle suit les routes de sortie de la ville, elle s'insère dans les terrains disponibles, de manière privilégiée dans ceux qui ont déjà été soustraits à l'exploitation agricole par les résidences et leurs jardins. Ils constituent en quelque sorte un pré-découpage qui sert de base aux opérations plus récentes. Chaque jardin est une unité de propriété qui devient une unité d'intervention – une unité de lotissement. On en trouve de multiples exemples dans toutes les villes de l'Empire, de Tunis à Istanbul en passant par Alexandrie et Alep. Dans d'autres cas, plus rares, une résidence princière peut aussi constituer le centre d'une opération foncière comme c'est le cas à Helouan, à une trentaine de kilomètres au sud du Caire, au début des années 1870.

Avec les premiers lotissements, on passe d'extensions linaires – le long des routes – à des extensions en deux dimensions qui, par la création de nouvelles voies de pénétration, perpendiculaires aux premières, occupent les terrains en profondeur.

Durant cette période, les extensions discontinues bénéficient rapidement d'un autre vecteur de développement, un nouveau moyen de transport : le chemin de fer. La première voie établie au Proche-Orient date de 1866, elle conduit de Smyrne à Aydin (à une centaine de kilomètres vers le sud-est). Ensuite, les intérêts qui portent l'extension du réseau de chemins de fer dans l'Empire sont multiples et parfois contradictoires. Quoi qu'il en soit, il se développe rapidement au cours du dernier quart du XIXe siècle, au départ des plus grands ports en particulier.

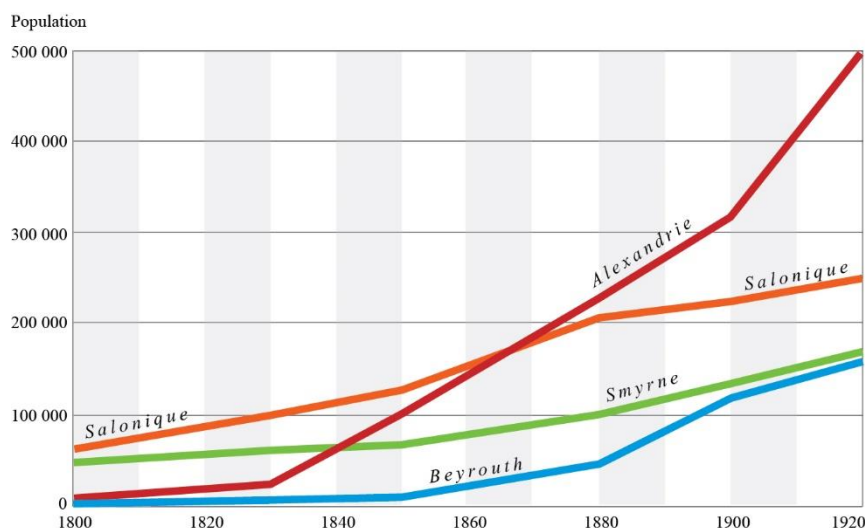


Figure 2. Croissance démographique des grandes villes portuaires – Alexandrie démarre dès 1830. Dessin de l'auteur

En milieu urbain, on distingue plusieurs catégories de voies ferrées. Les tramways tout d'abord qui sont assez lents (tractés par des chevaux avant leur électrification), leurs stations sont assez rapprochées et les terminus des lignes ne dépassent pas le périmètre de l'urbanisation. Ces équipements sont peu spéculatifs, ils donnent lieu à des densifications et à des consolidations du cadre bâti existant plutôt qu'à son extension. On en trouve dans pratiquement toutes les grandes villes de l'Empire vers 1910. Pour leur part, les trains suburbains, conduits par des machines à vapeur, sont plus rapides. Leurs stations sont plus éloignées et les lignes s'étendent bien au-delà des limites de la zone urbanisée. Cette forme d'équipement constitue un important vecteur d'extension de l'urbanisation par noyau autour de chaque station. Au contraire du tramway, les voies ferrées suburbaines sont avant tout des opérations spéculatives. Elles le sont d'autant plus que leurs promoteurs sont aussi impliqués dans la mise en valeur des terrains qui bordent les voies. C'est par exemple le cas au Caire, en 1888, où la compagnie qui construit et exploite le chemin de fer de Qubba est aussi propriétaire des terrains situés autour des stations. Vingt ans plus tard, c'est aussi au Caire que, pour la première fois au Proche-Orient, ce modèle est mis en œuvre à grande échelle. En 1907, une compagnie belge qui exploite des tramways et des voies ferrées dans plusieurs grandes villes d'Europe et de l'Empire fonde la ville nouvelle d'Héliopolis à une dizaine de kilomètres au nord-est des limites de l'agglomération (Ilbert, 1981).

Pour leur part, les lignes de chemin de fer à longue distance jouent un rôle assez différent. La plupart des voies ferrées établies au Proche-Orient au tournant des XIXe et XXe siècles, depuis les ports vers leur *hinterland*, sont tout d'abord destinées au transport des marchandises. Alors que les promoteurs des voies suburbaines participent avec intérêt au marché foncier, ceux qui exploitent les lignes à longue distance investissent plutôt dans la mise en valeur des ressources naturelles (minières en particulier) et/ou dans d'autres moyens de transport qui assurent une continuité du service sur de longues distances. Par exemple, les membres fondateurs de la compagnie qui réalise le chemin de fer entre Beyrouth et Damas (mis en service en 1892) sont aussi impliqués dans une compagnie marseillaise de transport maritime et dans le PLM, la compagnie qui exploite la ligne ferrée entre Paris et Marseille. Les effets éventuels de ces lignes à longue distance sur l'urbanisation ne sont pas intégrés au modèle économique qui porte leur développement.

Mode opératoire – échelle des unités d'intervention

Les extensions d'une ville à un moment donné peuvent être évaluées à l'aune de la taille des unités qui les constituent. Toutes les villes sont composées d'unités de base, des unités d'habitation ou d'activité d'une part, des voies de circulation d'autre part. L'analyse de l'échelle des unités d'intervention ne s'intéresse pas tant à ces composantes fonctionnelles qu'aux unités de production dont le spectre s'étend de la simple pièce d'habitation jusqu'au quartier d'une ville. En fonction de l'étendue de ces unités et des capitaux qu'elles mobilisent, le résultat est assez différent en termes de paysage urbain. Par ailleurs il témoigne du dynamisme des marchés foncier et immobilier et/ou de l'interventionnisme de l'autorité publique. On distingue trois niveaux.

1. Le niveau des initiatives individuelles de propriétaires résidants. Dans ce cas, les extensions urbaines sont produites par prélèvement d'unité foncière correspondant chacune à la taille d'une maison sur une parcelle de terrain plus vaste située dans les environs immédiats de la ville. Ce mode de production existe depuis que les villes existent et il est toujours d'actualité, aussi bien dans les villages syriens que dans les environs d'Amman en Jordanie. Il témoigne de marchés peu dynamiques et d'un faible interventionnisme de l'autorité publique

2. Le niveau des lotissements. A ce niveau la taille des unités de production est supérieure à celles des unités fonctionnelles. L'initiative à l'origine d'une opération de lotissement peut être celle d'un propriétaire ou d'une société foncière. Il s'agit de découper un terrain de grande taille en unités qui correspondent chacune à une unité de construction (maison, immeuble ou encore groupe de maisons). Les lots sont ensuite cédés à des candidats à la construction. Au sein de cette catégorie d'intervention, on peut distinguer des niveaux très différents. Cependant, même au plus bas de l'échelle, une opération de lotissement constitue une anticipation à l'égard du marché foncier et/ou immobilier. En ce sens, elle témoigne de son dynamisme et de la capacité de son promoteur à mobiliser les moyens nécessaires à sa réalisation.

Ce mode d'intervention existe aussi depuis longtemps, on en trouve des exemples aussi bien au Caire qu'à Alep ou à Damas dès le XVIIe siècle. Cependant, au cours du XIXe siècle, les opérations de lotissements deviennent non seulement de plus en plus nombreuses mais encore, elles produisent des découpages parcellaires de plus en plus réguliers et homogènes. Alexandrie est la ville la plus précoce de la région en matière de démographie. L'arsenal qui y est établi par Mohammed Ali constitue un moteur du développement de l'urbanisation dès les années 1830. Sans qu'il soit envisageable de les dater avec plus de précision, plusieurs lotissements au découpage très régulier occupent déjà plusieurs hectares au milieu du XIXe siècle. Au Caire, il faut attendre les années 1870 pour trouver l'équivalent, dix ans plus tard, c'est à Alep, dans le quartier Gamiliyyé que les premiers lotissements de masse apparaissent. Au même moment, à Alexandrie, on assiste à la multiplication des immeubles de rapport dont certains exemples offrent au marché immobilier plusieurs milliers de mètres carrés de plancher.

Cette régularisation croissante des opérations n'a pas seulement pour résultat d'en simplifier l'image cartographique. Plus les lotissements sont pré-découpés de manière régulière, plus les unités livrées au marché foncier sont semblables au sein d'une même opération, et, *in fine*, plus les acheteurs de lots se ressemblent. En ce sens, la régularisation constitue un vecteur important de ségrégation. Par exemple, au Caire, le long de la rue de Choubra, il est remarquable que plus on est loin de la rue (desservie par le tramway dès 1900), plus les découpages parcellaires sont fins et plus ils s'adressent à des populations

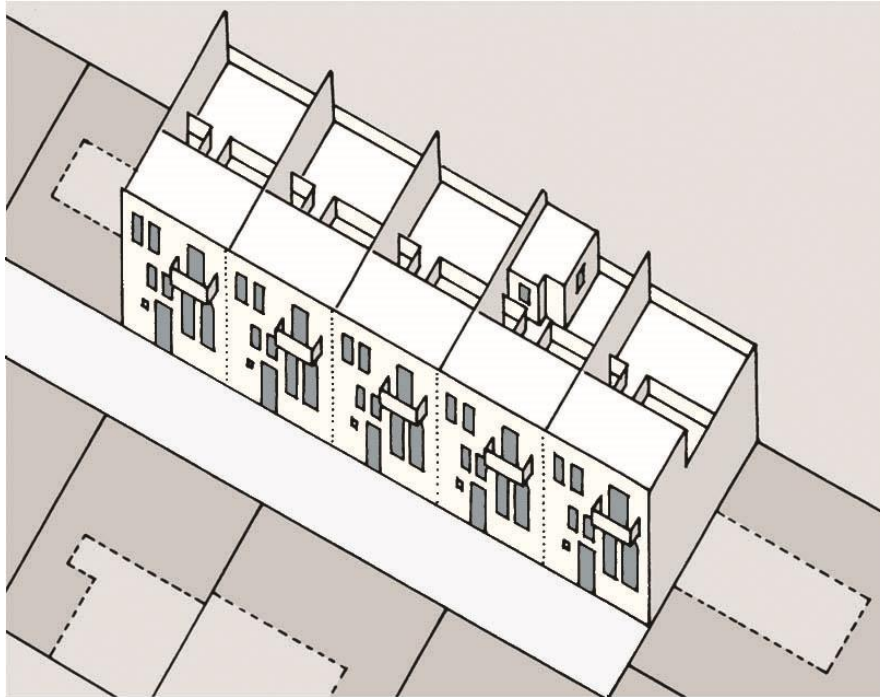
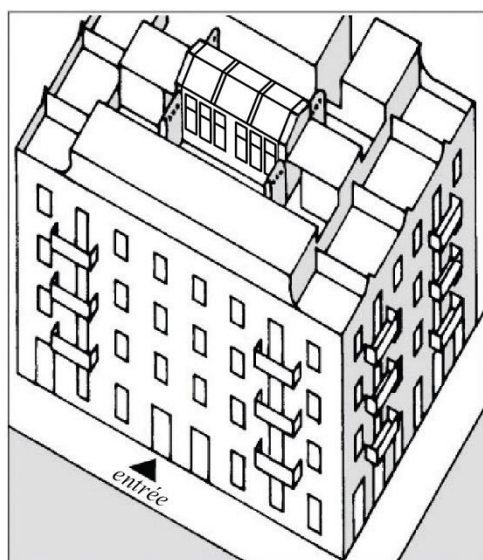


Figure 3. Maisons en bande à Damas vers 1920. De toute évidence l'investisseur est très prudent. Relevé et dessin de l'auteur

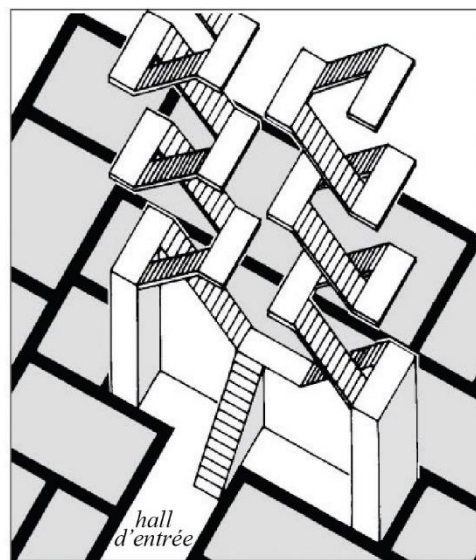
pauvres. Au-delà des lotissements, on trouve des terrains occupés par des cabanes – *ichach-s*). On est bien dans une logique ségrégative très déterminée par l'accessibilité des lots.

Cette ségrégation est aussi celle entre les activités économiques et l'habitat. Alors qu'elles cohabitent dans toutes les villes (sauf pour certains métiers polluants ou nauséabonds) au début du XIXe siècle, la concentration des moyens de production, la mécanisation et la nécessité de disposer d'ateliers dont la surface correspond à cette concentration est aussi à l'origine d'extensions suburbaines. Par effet d'entraînement, la proximité d'une usine est à la fois un repoussoir pour l'habitat huppé et un vecteur d'attraction pour l'habitat populaire des ouvriers. On trouve les premiers exemples de ce phénomène à Alexandrie à proximité du port et de l'arsenal. A contrario, il est pratiquement inexistant à Damas avant la fin des années 1920. Durant le siècle qui sépare ces deux extrêmes, on pourrait opérer un classement des villes qui les placerait sur une des échelles d'intégration de la modernité.

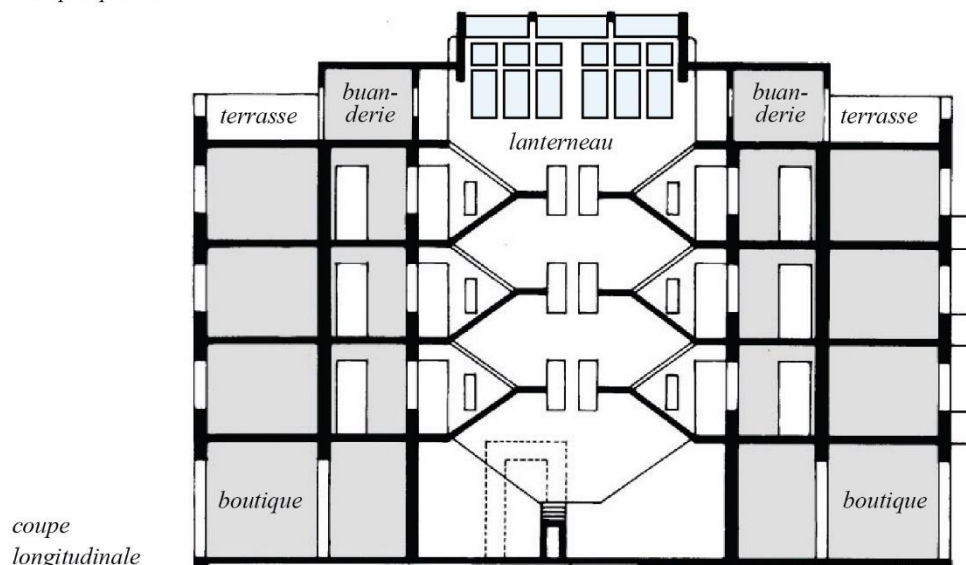
3. Le niveau de la planification. Au contraire des autres modes de production qui viennent d'être examinés, la planification est un phénomène qui apparaît tard dans les villes considérées. On en trouve le premier exemple à Bursa, dès la fin des années 1850, avec l'ouverture de deux grandes voies de circulation perpendiculaires qui se croisent en plein centre-ville, à proximité de la grande mosquée. Mais cette opération résulte tout autant des opportunités foncières provoquées par un tremblement de terre particulièrement dévastateur en 1855 que d'une volonté de planification urbaine. Le second exemple est au Caire où, à la fin des années 1860, le pacha d'Egypte fait dessiner et viabiliser plus de 170 hectares occupés auparavant par des jardins entre la vieille ville et le Nil (pour mémoire, cette surface correspond à celle du périmètre géré par la compagnie *Solidere* au centre-ville de Beyrouth). Mais l'extension planifiée du Caire résulte tout d'abord d'une décision politique. Elle est totalement déconnectée des marchés fonciers et immobiliers qui refusent d'y investir. En ce sens, il s'agit tout d'abord d'une opération d'apparat et d'embellissement dont l'objectif principal est de construire une ville comparable aux capitales européennes



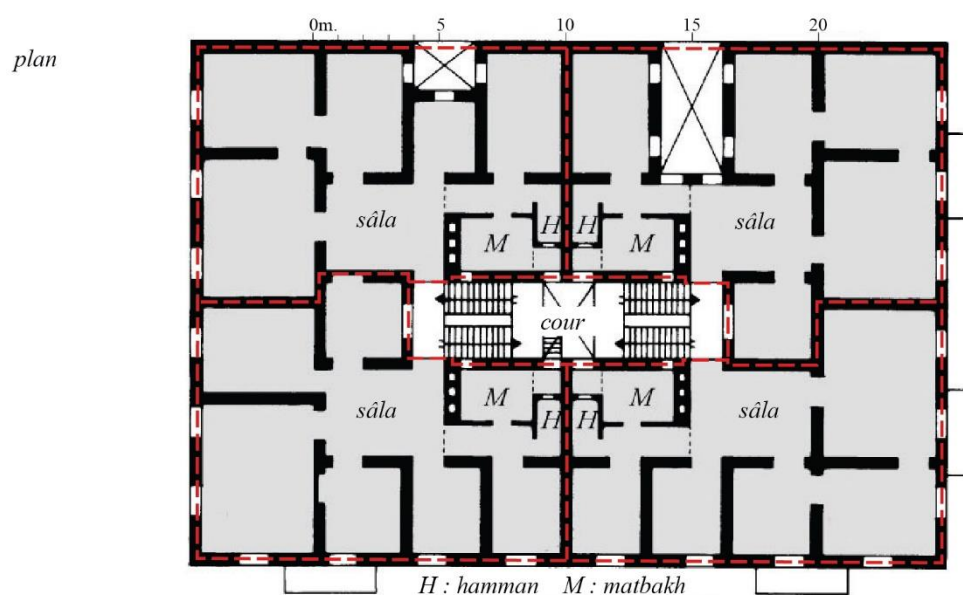
vue perspective



cage d'escalier



*coupe
longitudinale*



plan

Figure 4. Immeuble de rapport à Alexandrie, vers 1885. Cet ensemble, qui compte douze logements, de 100 à 120 mètres carrés chacun, témoigne du dynamisme du marché immobilier. Relevé et dessin de l'auteur

pour recevoir avec tous les fastes requis, les invités à l'inauguration du canal de Suez (novembre 1869). L'échec est cuisant et il contribue à la banqueroute de l'Egypte mais les nouveaux quartiers tracés par les ingénieurs d'Ismail Pacha constituent durant de nombreuses années le centre de la ville. Au début des années 1880, le gouverneur de Smyrne fait préparer un plan directeur pour la zone alors agricole située entre la ville et la gare de chemin de fer. Ce plan prévoit l'ouverture de plusieurs nouvelles voies de circulation. Au cours des décennies suivantes, plusieurs exemples semblables naissent de la distance entre les gares de chemin de fer et les villes qu'elles desservent. Ces zones intermédiaires constituent partout des opportunités d'urbanisation qui n'échappent pas aux investisseurs et aux sociétés foncières. La part prise par l'autorité publique dans ces opérations n'est pas toujours décisive et les développements de l'urbanisation qu'elles produisent ne sont pas toujours planifiés. Au Caire, on trace le premier plan général d'aménagement à la fin des années 1920. Mais les travaux qu'il engage touchent principalement la ville existante. S'ils améliorent effectivement le réseau de la voirie, ils résultent plus d'une réponse aux problèmes de circulation que d'un projet d'avenir. Les véritables opérations de planification, celles qui sont déterminées par la volonté du pouvoir public d'anticiper la croissance urbaine pour mieux la maîtriser, sont un peu plus tardives. On en trouve les premiers exemples en Syrie et au Liban, où, au début des années 1930, l'autorité mandataire confie la préparation de plusieurs plans d'urbanisme au cabinet parisien des Frères Danger. Pour mettre ces plans en œuvre, les plus grandes villes sont dotées d'un service d'urbanisme, comme c'est le cas à Alep en 1936.

Pendant la période considérée, le renouvellement du mode de production de la ville ne touche pas seulement la manière de produire les extensions. A un niveau plus fin, il intervient aussi sur la production architecturale. En effet, plusieurs formes d'architecture apparaissent à ce moment-là dans les villes de la région. De manière privilégiée, on les trouve plutôt dans les extensions récentes. Il s'agit des villas, des maisons groupées en bandes et des immeubles collectifs. Ces types architecturaux constituent des nouveautés relatives. Les filiations entre la maison turque et la villa, celles entre les caravansérails et les premiers immeubles de rapport ont été l'objet de discussions abondantes. Ce que je retiens pour cet exposé, c'est, pour chaque ville, le contexte de leur apparition et le moment de leur développement. Par exemple, les premières maisons en bandes apparaissent timidement en Egypte, au Caire, vers 1870, dans le cadre du réaménagement d'une fondation religieuse composée d'un groupe de maisons construites autour d'une petite mosquée. Mais, assez rapidement, les investisseurs égyptiens, portés par un marché dynamique, préfèrent les immeubles de rapport qui permettent de mieux rentabiliser les valeurs foncières. Au contraire, à Damas vers 1910, le marché immobilier est encore peu développé, la ville ne compte pas un seul immeuble de rapport et les promoteurs de ses extensions restent très prudents. On voit alors apparaître les premières opérations de maisons en bandes, qui comptent rarement plus de cinq unités.

Pour conclure

Ce tableau est très incomplet. De multiples aspects de la réalité des premières extensions urbaines des villes du Proche-Orient restent à étudier. On retiendra cependant que toutes les villes n'évoluent pas suivant les mêmes temporalités pendant la période considérée. Mais le classement qui pourrait être opéré à un moment donné sur la base du retard ou de l'avance relative de certaines villes est l'objet de recomposition permanente.

Celles qui démarrent plus tard bénéficient des expériences des autres et aussi d'équipements plus performants. Par exemple, les villes où l'on installe le tramway de manière tardive ne connaissent pas la période intermédiaire des voitures tirées par des chevaux, il bénéficie de la traction électrique dès sa première mise en service.

Malgré les retards, malgré les disparités, malgré des contextes très différentes, toutes les villes de la région sont touchées entre 1830 et 1930 par des phénomènes comparables en matière d'extension de l'urbanisation. Malgré les différences de leur intensité, ces phénomènes annoncent le mouvement de masse qui touche les villes quelques années plus tard, au cours d'une période plus courte et plus homogène quant à sa diffusion spatiale.

Références

- ABD AL-WALI, M., 1989, *Sana 'à... ville ouverte*, Paris, Beyrouth, Edifra.
- ARNAUD, J.-L., 1998, *Le Caire mise en place d'une ville moderne 1867-1907*, Arles, Actes Sud.
- ARNAUD J.-L., 2001, « La population de Damas à la fin de la période ottomane », *Annales de démographie historique* n° 1-2001, p. 177-207.
- ARNAUD, J.-L., 2006, *Damas, urbanisme et architecture 1860-1925*, Arles, Actes Sud.
- DAVID J.-C., 2001, « Le plan d'Alep du consul Rousseau : espace représenté, espace connu, espace pratiqué », in B. Marino (coord.), *Etudes sur les villes du Proche-Orient XVIe-XIXe siècle*, Damas, IFEAD, p. 151-160.
- ILBERT R., 1981, *Heliopolis - Le Caire 1905-1922 - Genèse d'une ville*, Paris, CNRS.
- RAYMOND, A., 1985, *Grandes villes arabes à l'époque ottoman*, Paris, Actes Sud.
- SAINT-LAURENT B., 1992, « Un amateur de théâtre : Ahmed Vefik pacha et le remodelage de Bursa dans le dernier tiers du XIXe siècle », in P. Dumont et F. Georgeon (éd.), *Villes ottomanes à la fin de l'Empire*, Paris, L'Harmattan, p. 95-114.
- TOPALOV, C. et al., (dir.), 2010, *L'aventure des mots de la ville*, Paris, Robert Laffont.