



HAL
open science

Alep et ses territoires : une métropole syrienne dans la mondialisation

Fabrice Balanche

► **To cite this version:**

Fabrice Balanche. Alep et ses territoires : une métropole syrienne dans la mondialisation. Jean-Claude David et Thierry Boissière (dir.). Alep et ses territoires. Fabrique et politique d'une ville (1868-2011), Presses de l'Ifpo, 2014, 10.4000/books.ifpo.6621 . halshs-03175770

HAL Id: halshs-03175770

<https://shs.hal.science/halshs-03175770v1>

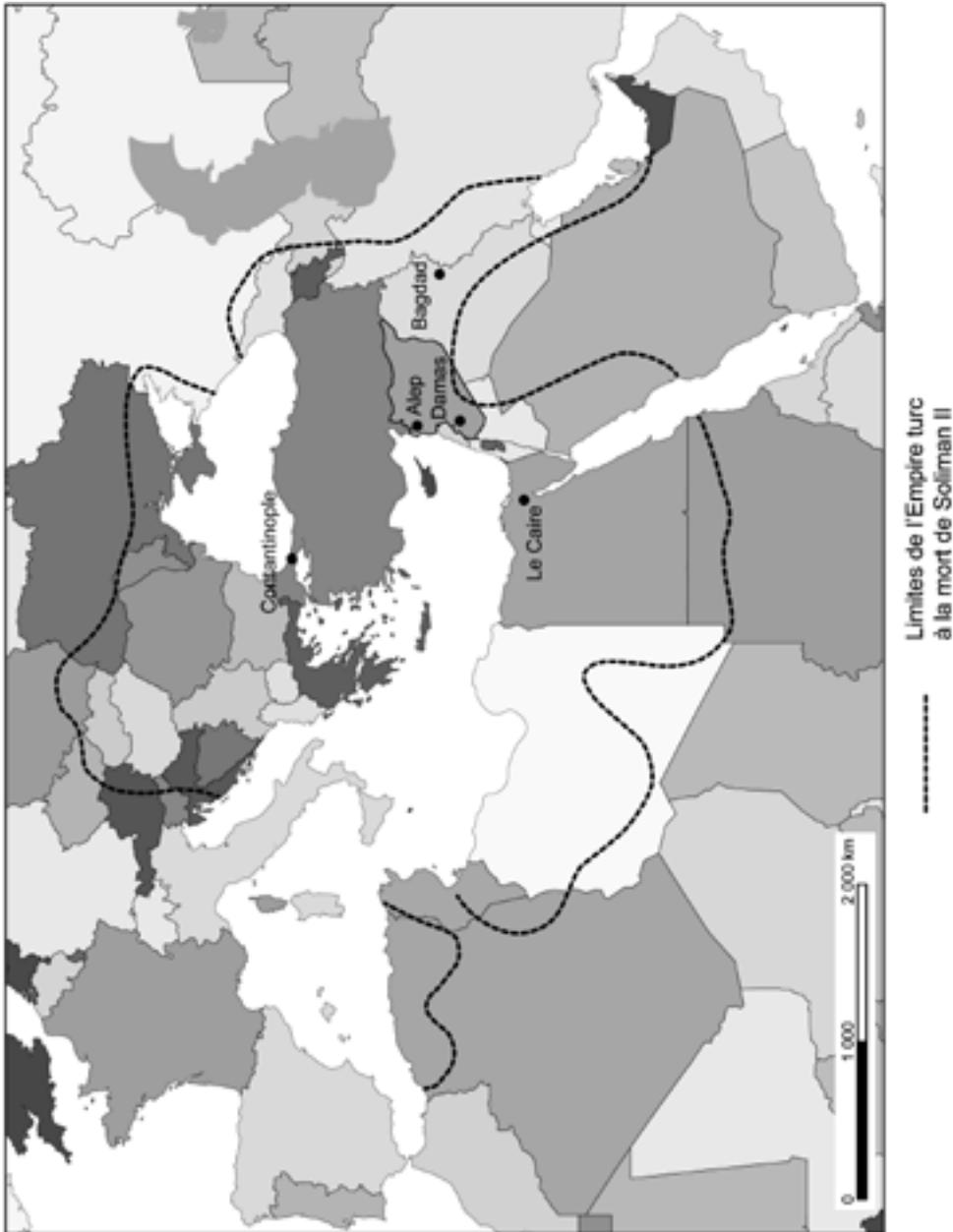
Submitted on 21 Mar 2021

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.

PREMIÈRE PARTIE

Comment la troisième ville de l'Empire ottoman
est devenue un chef-lieu de mouhafaza en Syrie



L'Empire ottoman en 1566 et la Syrie moderne (conception : J.-C. David, réalisation : Y. Montmessin).

L'empire est centré sur la Méditerranée orientale et centrale, ouvert vers les mers orientales par l'Irak. La superposition de sa limite avec les frontières des États actuels manifeste à l'évidence la différence d'organisation territoriale. À part la capitale, Constantinople/Istanbul, les plus grandes villes de l'empire, sont Le Caire, Damas, Bagdad, trois anciennes capitales de grands empires arabes et musulmans, et Alep, qui, malgré son histoire pluri-millénaire, n'a jamais eu de statut comparable. Sa proximité de Damas s'est pourtant rarement transformée en dépendance.

Chapitre 1

Alep et ses territoires : une métropole syrienne dans la mondialisation

Fabrice Balanche

Résumé - Le lent déclin d'Alep ottomane depuis la fin du XVIII^e siècle s'est accentué au cours du XX^e siècle, avec la réduction de son territoire, conséquence de la fin de l'Empire ottoman et de la formation de la Syrie. Le centralisme d'État et les nationalisations ont contribué à bloquer le développement de la ville en limitant ses échanges directs. Au début des années 1990, elle a commencé à se réveiller grâce aux mesures de libéralisation économique. Après 2000, l'accélération du processus économique réactive une ville qui pouvait paraître définitivement déclassée. La signature d'un accord de libre-échange entre la Turquie et la Syrie en 2007 a contribué à relancer son activité. Dans ce contexte, Alep reconstitue encore une fois ses territoires et ses réseaux même si elle ne semble pas être en mesure de reconquérir la place qu'elle occupait autrefois, car le Proche-Orient n'est plus une interface entre l'Orient et l'Occident. Imaginer Alep au cœur d'un système transfrontalier à cheval sur la Syrie et la Turquie est redevenu possible ainsi que la réactivation d'une grande région d'Alep et de ses liens à longue distance, fondée sur les nouveaux projets de régionalisation administrative, esquissés tant en Turquie qu'en Syrie, et sur les tracés de liaisons routières et ferroviaires envisagées. La crise politique que connaît la Syrie depuis mars 2011 a interrompu ce processus, mais l'ouverture récente du marché irakien aux produits syriens favorise directement Alep où les commerçants irakiens viennent se fournir.

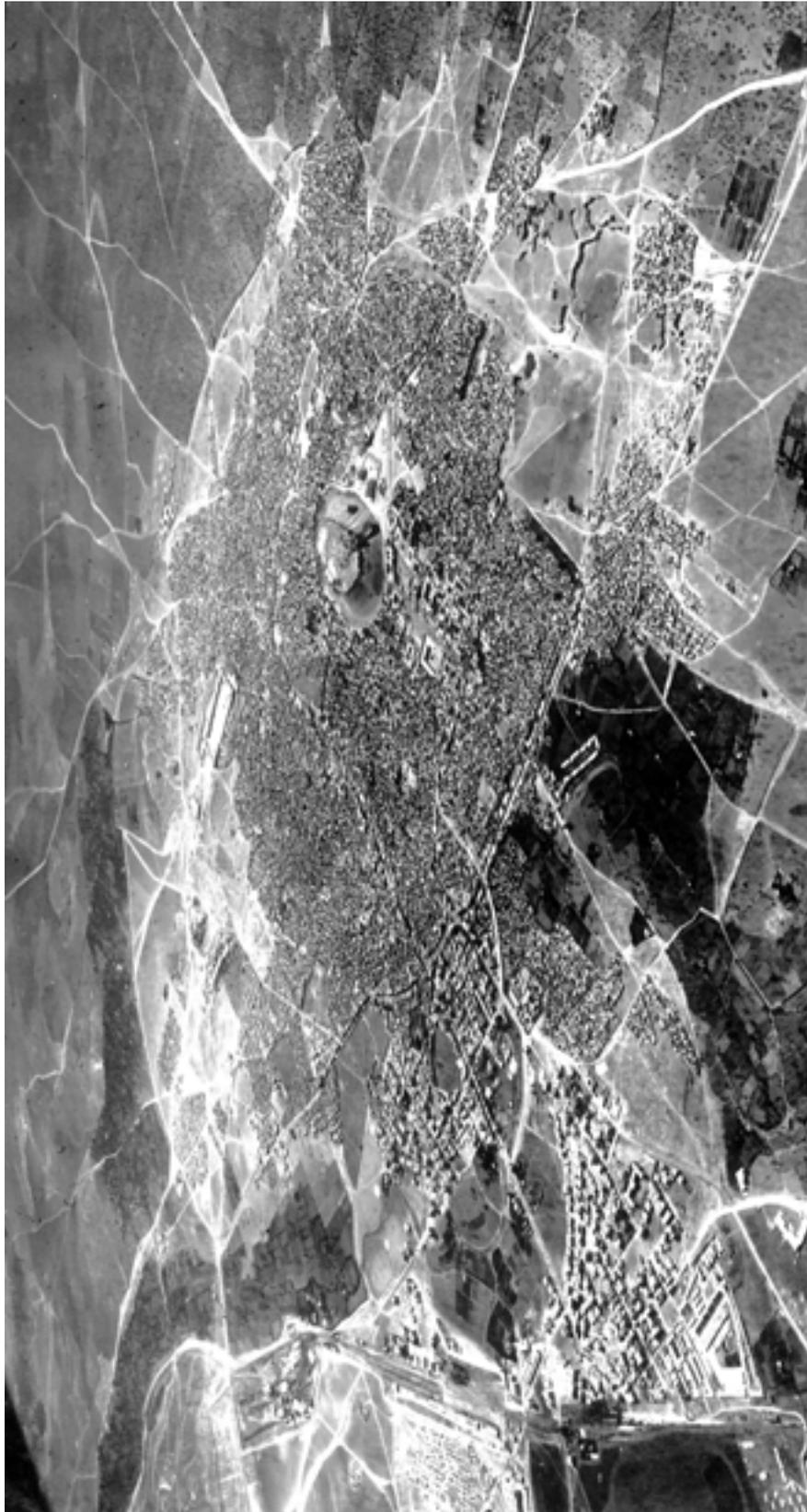
Abstract - The slow decline of Ottoman Aleppo since the end of the 18th century intensified throughout the 20th century, seeing a reduction in the size of its territory as a result of the end of the Ottoman Empire and the formation of Syria. State centralisation and nationalisation adversely affected the city's development with direct trade restrictions. In the early 1990s, the city's situation improved thanks to economic liberalisation measures. From 2000 onwards, the acceleration of economic activity salvaged a city that would now seem irretrievably reclassified. The signing of a free trade agreement between Turkey and Syria in 2007 helped to revive its economic activity. In this context, Aleppo recovered its former territories and networks, although it was far from regaining its former status because the Middle East was no longer a meeting place between the East and the West. It started to seem possible that Aleppo might be central to a cross-border region between Syria and Turkey. Meanwhile new devolution plans were being drafted by both countries and the Greater Aleppo project was being conducted along with the launching of a long-distance train and road system. This process was interrupted by the Syrian political crisis of March 2011, although the recent opening of Iraq's borders to Syrian goods boosted Aleppo by encouraging Iraqi traders to purchase their supplies there.

خلاصة – تفاقم في القرن العشرين أفول حلب العثمانية منذ القرن الثامن عشر، وذلك بسبب تضائل أراضيها إثر زوال الإمبراطورية العثمانية وتشكيل سوريا. وقد ساهمت مركزية الدولة ومراسيم التأميم في كبح تطور المدينة عبر الحد من مبادلاتها المباشرة. وفي مطلع التسعينات، بدأت حلب تستيقظ بفضل إجراءات الانفتاح الاقتصادي. بعد العام ٢٠٠٠، أعاد تسارع العملية الاقتصادية إحياء مدينة كان بالإمكان أن تفقد مكانتها نهائياً. كما ساهم توقيع اتفاق تبادل التجارة الحر بين سوريا وتركيا في العام ٢٠٠٧ في إعادة تنشيط دور حلب. وفي هذا السياق، أعادت مرةً أخرى بناء أراضيها وشبكاتهما، حتى إن لم تبدُ قدرةً على استعادة المكانة التي كانت تحتلها في الماضي، لأنّ الشرق الأدنى لم يعد حدّاً مشتركاً بين الشرق والغرب. بات بإمكاننا مجدداً تخيّل حلب في قلب نظام عابر للحدود يربط سوريا وتركيا وكذلك إعادة تفعيل منطقة كبيرة من حلب وصلاتها البعيدة. تستند إعادة التفعيل هذه إلى مشاريع الأقالمة الإدارية الجديدة، المرسومة في كلٍّ من تركيا وسوريا، وإلى خطوط المواصلات الطرقية والحديدية المقترحة. لقد قطعت الأزمّة التي تشهدها سوريا منذ شهر آذار/مارس ٢٠١١ هذا المسار، لكنّ فتح الأسواق العراقية مؤخراً أمام المنتجات السورية كان مفيداً على نحوٍ خاصّ لحلب حيث كان التجار العراقيون يأتون إليها للتزود بالبضائع.



Photo 1 : Gravure du XVIII^e siècle.

La composition (collage ou montage d'éléments disparates) représente trois notables, Cadi, Agha des Janissaires, Pacha, installés dans un kiosque en bois (rawchan) en façade du premier étage d'un khan, plutôt que d'un séraïl, dont on voit la cour avec sa galerie de circulation à arcades, les fenêtres des autres ailes et un autre rawchan à droite (d'après une réédition de 1969, en fac-similé, de l'édition de 1794 de « The Natural History of Aleppo », by Alex. Russell et Pat. Russell, London).



*Photo 2 : Vue aérienne d'Alep depuis le sud-ouest, prise entre 1931 et 1933.
(Cliché par Fernand Valet, 39^e régiment d'aviation. Collection Fernand Valet).
Photo publiée aussi dans SAUVAGEY 1941. L'extension moderne de la ville est sensible vers l'ouest et le nord.*



*Photo 3 : Pompage dans l'Euphrate pour l'irrigation, actionné par un moteur diesel.
Cliché Noubar Chahinian, 18 août 1962.*



Photo 4 : Labour avec une charrue multi-socs, sans doute dans une propriété latifundiaire alépine touchée par la réforme agraire. Cliché Noubar Chahinian, 29 juillet 1966.



Photo 5 : Coton et canal d'irrigation dans les terres mises en exploitation à l'ouest d'Alep. Cliché Noubar Chahinian, années soixante.



*Photo 6 : La récolte du coton.
Cliché Noubar Chahinian, 29 juillet 1966.*



*Photo 7 : La récolte du coton.
Cliché Noubar Chahinian, 29 juillet 1966.*



*Photo 8 : Atelier d'une usine de coton à Alep, années soixante,
vraisemblablement après les nationalisations.*

Alep a connu un renouveau économique depuis la signature d'un accord de libre-échange entre la Turquie et la Syrie en 2007 qui a contribué à relancer une activité commerciale ralentie. Après un déclin prononcé au cours du XX^e siècle, lié à la fin de l'Empire ottoman, puis à la centralisation damascène et aux nationalisations, elle a commencé à se réveiller grâce aux mesures de libéralisation économique prises au début des années 1990 par Hafez al-Assad. L'accélération du processus, avec l'arrivée au pouvoir de Bachar al-Assad en 2000, réactive une ville qui pouvait paraître définitivement déclassée.

L'intégration de la Syrie à la mondialisation est lente mais inéluctable. Comme partout, elle touche des lieux particuliers et non pas de vastes ensembles qui basculeraient d'une pièce dans le système monde du simple fait de leur appartenance à un État participant à cette mondialisation. Ces territoires et ces lieux géographiquement proches sont disjoints sur le plan économique et social : la discontinuité est plus marquée dans les pays du Sud où les mécanismes de justice spatiale, tels que l'aménagement du territoire, n'existent pas ou ne fonctionnent plus. En Syrie, la fragmentation spatiale reste pourtant relativement faible car l'État maintient une forte cohésion territoriale héritée de la période de développement autocentré de 1963 (année de la révolution baathiste) à 1991 (début de la libéralisation économique) et d'une entrée tardive dans le processus de mondialisation. Le centralisme de l'État syrien a contribué longtemps à bloquer le développement d'Alep en limitant ses échanges directs avec l'extérieur mais la force du pouvoir central diminue¹ et le libéralisme mondial ne semble pas remis en cause par la crise financière actuelle. Dans ce contexte, Alep reconstitue encore une fois ses territoires et ses réseaux. Certes, elle ne semble pas être en mesure de reconquérir la place qu'elle occupait dans l'Empire ottoman car le Proche-Orient n'est plus une interface entre l'Orient et l'Occident : le canal de Suez aspire les flux de marchandises entre l'Europe et l'Asie ; les liaisons aériennes valorisent d'autres lieux ; le centre de gravité du Moyen-Orient s'est déplacé vers le Golfe et les grandes routes commerciales évitent la Syrie.

Alep est l'une des villes, passées au second plan dans le cadre de la construction d'un État-nation centralisé, auxquelles la mondialisation donne une chance de renouveau à condition que le déclin ne soit pas complètement consommé. Ainsi, Tripoli au Liban ou Irbid en Jordanie ne semblent plus en mesure de profiter du nouvel environnement mondial en raison de la trop forte proximité de la capitale macrocéphale de leur pays et de l'hémorragie de leurs acteurs économiques de niveau international. Alep se trouve dans une situation différente du fait de son histoire, de sa taille, de sa localisation géographique et de

1. Mais pas sans résistance, comme le montre la répression par le pouvoir de la contestation populaire depuis le printemps 2011.

la nature du régime syrien. Cela laisse espérer un renouveau économique et la reconstitution d'un territoire économique qui dépasse celui de sa simple circonscription provinciale.

Le lent déclin d'Alep depuis la fin du XVIII^e siècle

A l'époque ottomane, jusqu'au XIX^e siècle, la prospérité d'Alep dépasse largement celle des autres régions et villes du Proche-Orient. L'importance de son commerce local, régional et international, repose sur le transit et la redistribution, mais aussi sur ses activités de fabrication, essentiellement de transformation de produits d'origine proche ou lointaine (issus le plus souvent de l'agriculture et de l'élevage et parfois de la cueillette) pour laquelle elle s'est forgé une quasi-exclusivité, notamment dans les textiles. En outre, elle sait s'adapter, changer de matières premières et de fournisseurs en fonction de la demande comme le montre le développement rapide de son intérêt pour le travail du coton au XVIII^e siècle, par exemple pour la production des indiennes imprimées². Quand la conjoncture le permet, sa zone d'activité commerciale peut englober une partie du centre et de l'est de l'Anatolie, se prolonger bien au-delà de l'Euphrate vers l'Irak et la Perse, ou, via le Golfe, atteindre les côtes de l'Inde. Un autre réseau tout aussi essentiel couvre la Méditerranée et l'Europe occidentale. Sa région proche, espace réduit défini essentiellement par des liens de propriété et de perception fiscale, lui fournit la rente terrienne et surtout les produits vivriers nécessaires dans la zone irriguée des jardins du Qouweiq et en zone pluviale à l'ouest. Plus loin vers l'est et le sud-est la zone semi aride de la badiya l'alimente en produits des troupeaux. En cas de conflit politique, déstabilisant pour le commerce international, la ville peut se replier sur le commerce local et la rente terrienne. Inversement, en cas de crise agricole, elle peut compter sur l'artisanat et le grand commerce. Certes, les années de mauvaises récoltes étaient fréquentes et les villes dont l'économie reposait trop exclusivement sur les productions régionales étaient frappées de plein fouet, tout comme les villes portuaires privées du passage des produits de l'arrière-pays agricole. L'instabilité extrême des chefs-lieux de vilayet et de caza sur le littoral s'explique ainsi par la montée et le déclin de l'activité portuaire : la fonction de chef-lieu de vilayet du littoral levantin est ainsi passée de Tripoli à Acre puis Saïda et enfin Beyrouth au milieu du XIX^e siècle, tandis que Damas et Alep sont restés chefs-lieux d'importants vilayets durant toute la période ottomane (**fig. 1**).

Ainsi Alep entretenait des liens d'une grande diversité dans des espaces dont la nature et l'échelle étaient sans mesure commune. Si ces aptitudes avaient longtemps fait d'Alep le centre de commerce et d'industrie le plus important des territoires asiatiques de l'Empire ottoman (WIRTH 1991), elles ne faisaient pas d'elle une capitale, mais peut-être une sorte de métropole sans territoire étendu, continu et permanent. Son souk ancestral, les riches demeures de la vieille ville, les anciens consulats et son imposante citadelle témoignent de sa splendeur passée.

Le territoire administratif d'Alep ottomane, vilayet, pachalik ou caza, est un espace précisément délimité mais fluctuant dans le temps et inégalement contrôlé, où elle exerce une fonction de

2. Elle a pour ce produit d'importants débouchés en Europe occidentale qu'elle perd au XIX^e siècle quand des ateliers ouvrent notamment à Marseille et en Provence, et ailleurs en Europe.

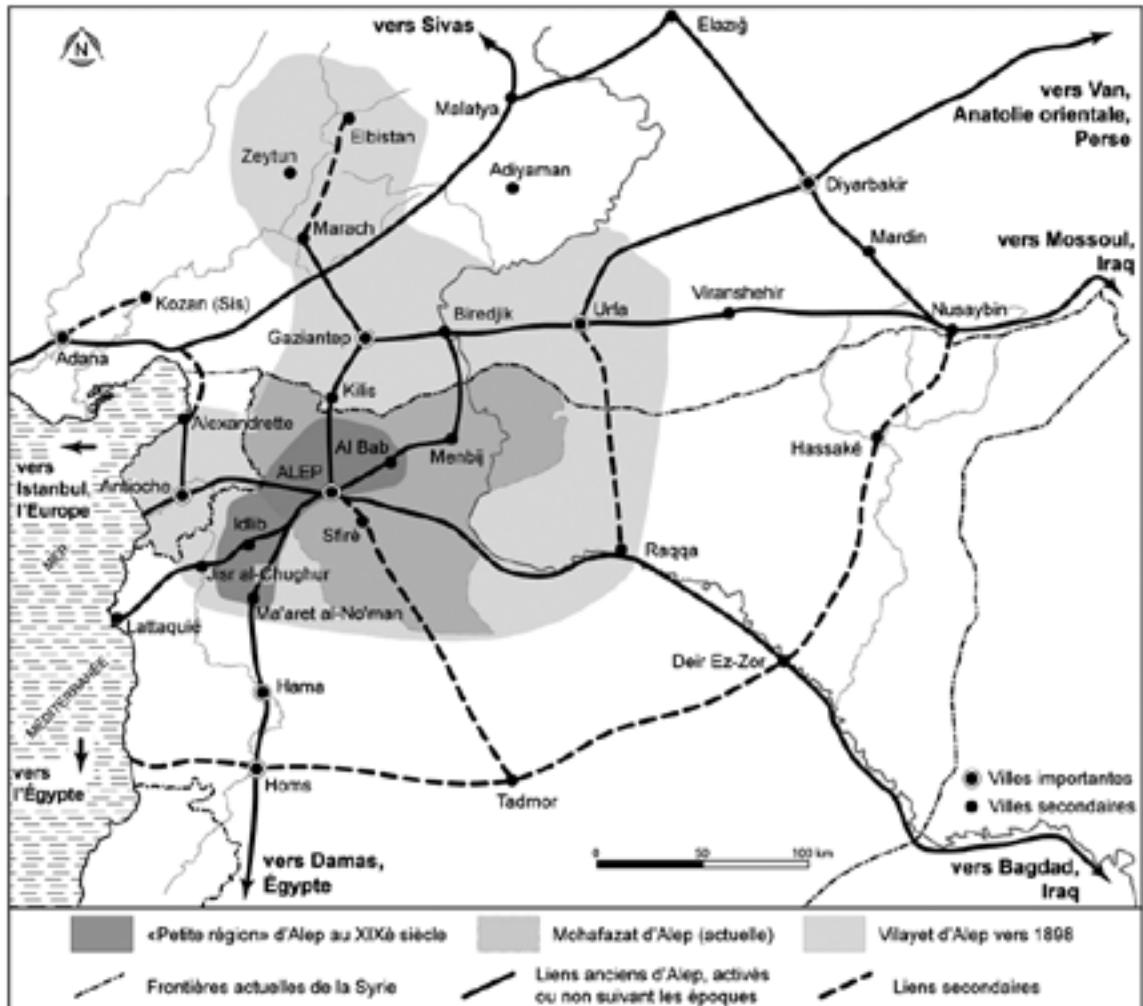


Figure 1 : Territoires et réseaux d'Alep aux XIX^e et XX^e siècles (conception : J.-C. David, dessin : Y. Montmessin).

L'empire des espaces dépendant officiellement d'Alep est fluctuante. Dans l'Empire ottoman, la fonction administrative d'Alep comme relais de la capitale est essentielle pendant les périodes d'insécurité ou de reconquête des territoires. Ses relations primordiales et pérennes sont fondées sur des réseaux de natures diverses, parfois immatériels, mais généralement matérialisés par le tracé des routes et des pistes. Ces liens peuvent être activés ou non (commentaire de Jean-Claude David).

relais d'Istanbul, capitale centralisatrice, mais lointaine et souvent faible. Au XVI^e siècle, au moment de la conquête ottomane, le nouveau pachalik d'Alep comprend ³ sept sandjaks ou liwas, ceux d'Alep, d'Adana, de Balis, de Biredjik, d'Azir, de Kilis, de Maarra, dont au moins trois se trouvent maintenant en Turquie. Cette région administrative d'Alep est beaucoup plus vaste que sa mouhafaza actuelle. Au XVIII^e siècle, le pachalik est à peine plus grand que la mouhafaza actuelle. Cependant les intérêts alépins peuvent être mobilisés dans des circonscriptions administratives voisines et nous savons qu'au XIX^e siècle des représentants officiels d'Istanbul (comme le moutassarif) dans le sandjak ou moutasarrifiyya de Deir ez-Zor ont été de grands notables alépins. A la fin du XIX^e siècle, le vilaya d'Alep est à nouveau très étendu, remontant vers le nord au delà d'Elbistan à plus de 200 kilomètres d'Alep. Il s'étend alors sur près de 300 km du nord au sud et d'est en ouest, mais ce vaste territoire, comprenant Urfa à l'est ⁴, Alexandrette et Antioche à l'ouest, est une entité essentiellement administrative et stratégique, où peuvent se développer des liens économiques divers et diffus.

Indépendamment de son emprise territoriale administrative officielle, Alep est de beaucoup la plus grande ville d'une vaste région, arabe, turque et turkmène, kurde, arménienne, et reste jusqu'à la fin de l'Empire, une sorte de référence ou de repère très vivace pour ces populations dont la plupart n'ont pourtant pas de lien institutionnel stable et fort avec elle. Elle avait été plusieurs fois un centre temporaire ou revendiqué par des tribus kurdes à la recherche d'une entité politique ou d'une base de conquête du pouvoir. Au XVI^e et au XVII^e siècles, les émirs Janbulad, Kurdes de Kilis ⁵, s'étaient constitué un territoire conséquent autour d'Alep et jusqu'au centre de l'Anatolie, dont témoignent encore aujourd'hui les vestiges impressionnant du palais Janbulad à Alep. Au XIX^e siècle également, Ibrahim Pacha, chef des tribus Milli, organisateur de la cavalerie Hamidiyyé au service du sultan Abdul Hamid, avait rêvé d'avoir Alep dans son territoire, mais s'était contenté de Viranshehir (Yenishehir), sa ville à l'est d'Urfa pas très loin hors de la limite nord orientale du vilaya d'Alep (voir infra, Azad Ahmad 'Ali). De la même façon qu'Alep s'est projetée à l'extérieur, elle a été revendiquée par tous ceux qui s'y sont projetés : elle avait pour des millions d'habitants de ces régions et pour ces peuples qui l'entouraient, ainsi que pour beaucoup de voyageurs qui s'y rendaient, l'aura particulière de la très grande ville, faute d'être pour eux une capitale ou une métropole effective. Un territoire existait ainsi autour d'Alep, non pas revendiqué ou connu par Alep, mais celui d'où l'on « voyait » Alep, où l'on se représentait son image comme une réalité ou presque.

La réduction du territoire d'Alep avec la fin de l'Empire ottoman et la formation de la Syrie

Les causes de la décadence de l'Empire ottoman, et d'Alep, sont nombreuses : l'ouverture du monde vers l'Amérique et les nouvelles routes commerciales jouèrent un rôle non négligeable mais il faut souligner la sclérose du système politique de cet Empire qui bloque toute modernisation

3. D'après le consul Rousseau, en poste à Alep au début du XIX^e (BARBIÉ DU BOCAGE 1825).

4. Mais en 1907 elle perd les sandjaks d'Urfa et de Mar'ach alors que d'après la carte du TAVO de la seconde moitié du XIX^e siècle, vers 1870, elle englobait Adana et son vilaya.

5. Kilis est une petite ville actuellement en Turquie, à une cinquantaine de kilomètres d'Alep, juste au nord de la frontière.

économique (MANSOUR 1990) et ne fait plus le poids dans tous les domaines face à l'Occident. Au milieu du XIX^e siècle, après l'offensive d'Ibrahim Pacha (d'Égypte) en Syrie et les défaites contre les Russes dans le Caucase, le pouvoir ottoman prend conscience de la nécessité des réformes pour éviter la destruction de l'Empire. Mais la modernisation introduite par les Tanzimat sous l'impulsion du Sultan Abdülhamid est arrivée trop tard pour sauver l'Empire.

Lors du traité de Sèvres, en 1920, l'Empire ottoman doit abandonner ses provinces arabes aux Français et aux Britanniques qui se partagent le Proche-Orient. Alep est intégrée dans les États du Levant sous Mandat français. Elle perd son arrière-pays anatolien et la Cilicie attribués à la Turquie kémaliste entre 1920 et 1923. Le vilaya de Mossoul, annexé à l'Irak britannique, échappe à son influence économique. En même temps que les territoires de la Syrie se constituent avec leurs frontières actuelles, le pays s'organise et se hiérarchise autour de Damas sa capitale nouvelle.

Devenir une vraie capitale de la Syrie n'était pas évident. À l'époque ottomane aucun lien hiérarchique ne rattachait Alep à Damas dans le maillage des systèmes locaux et régionaux du Bilad al-Cham : le temps et les événements de chaque ville lui étaient propres. Ainsi le temps d'Alep et de son histoire a presque toujours été décalé par rapport à celui de Damas, depuis des millénaires comme pendant la période de la lutte nationale contre la puissance mandataire française. Ces décalages persistent et sont évidents encore pendant les événements violents qui agitent le pays au tournant des années 1970 et 1980. Pourtant, l'essentiel est fait depuis les années 1950 pour que tout semble venir de Damas et aboutir à Damas.

La Syrie actuelle avec Damas pour capitale n'a pas été le fruit du hasard : Damas fut la capitale du premier califat arabe ayant dominé un espace musulman allant des confins de la Chine à l'Atlantique. Tout Syrien en tire une fierté. De même, certains caractères géographiques et historiques - morphologie, fleuves et rivières, montagnes et plaines, histoires de peuplements, migrations, lignes de contact entre groupes – peuvent expliquer une vocation et une destinée différentes dévolues à Damas et à Alep. Comme d'autres capitales arabes (Alger, Tunis), Damas, (al-Cham ou Dimachq), partage son nom avec celui d'une région ou d'un pays, le Bilad al-Cham. En revanche, Alep ne partage son nom avec aucune région⁶ : elle a toujours été une ville de marches, de contact, de transition, de passages, un carrefour, un lieu d'échange entre cultures, une ville polyglotte, limite entre monde arabe et monde byzantin puis turc⁷.

Le Mandat français est une période de maturation de l'idée de Syrie et de transformation des structures spatiales du pays. Au départ, les traités internationaux consignants la fin de l'Empire ottoman, le retrait militaire français du Taurus et de la Cilicie au nord (1921), la politique de la France avec la Turquie et la cession du Sandjak d'Alexandrette (1938), jouent certainement un rôle plus important dans la définition du tracé des frontières que l'idée de nation syrienne. Les combats contre l'occupation française permettent aux nationalistes syriens de différents bords

6. Sa région officielle au Moyen-Âge a longtemps été le Jund de Qinnasrin, ville forte sur un site voisin au sud d'Alep. Dès l'époque abbasside, cette place avait décliné alors qu'Alep s'affirmait sous les Hamdânides, et plus encore, sous les Mirdâsides. Certaines vieilles cartes désignaient le site déserté de Qinnasrine sous le nom d'Eski Halab, "l'ancienne Alep" en turc.

7. Mais toutes ces limites proches d'Alep ne sont pas nécessairement et en permanence des frontières. Les limites linguistiques notamment sont rarement des frontières : les territoires linguistiques ou confessionnels sont en général étroitement imbriqués. Dans ce contexte les villes sont souvent des espaces polyglottes et ceci, depuis la plus haute Antiquité.

d'occuper des positions et de se faire reconnaître : la révolte du Nord syrien est analysée ici par Nadine Méouchy dans son article (infra). Dans la Syrie du Mandat, Alep est identifiée comme un centre économique national et régional auquel les événements, et peut-être le souhait des Français, tendent à donner un caractère particulier, notamment grâce à l'apport des réfugiés arméniens et syriaques, gonflant une minorité chrétienne déjà importante et consciente de sa valeur. Alep, majoritairement arabe et sunnite comme Damas, est pourtant perçue tout autrement, sans doute du fait de la présence importante de minorités, de la prédominance d'une classe d'entrepreneurs et d'une aristocratie sunnite, latifundiaire, terrienne et entrepreneuriale, au nationalisme relativement accommodant.

Dans l'ancien espace de l'Empire ottoman, désormais découpé en petites "nations" fermées, l'importance du carrefour alépin faiblit. La frontière nationale est à une cinquantaine de kilomètres au nord et à l'ouest, l'est est presque vide. La ligne est-ouest de la frontière avec la Turquie, tracée par les traités de Sèvres et de Lausanne, suit la voie ferrée Istanbul-Bagdad, traverse arbitrairement des territoires relativement homogènes en Jéziré. Elle se pose en obstacle aux parcours nord-sud vitaux pour les éleveurs nomades surtout arabes et kurdes⁸, tronçonnant l'espace des familles et des tribus, coupant les villes de leurs hinterlands et Alep d'une partie de son ancien territoire officiel au nord. Au sud de la frontière les Arabes sont plus nombreux et au nord, les Turcs, mais avec des transitions. La frontière augmente la disparité, concentre plus ou moins les uns et les autres chacun de leur côté, mais les Kurdes et les Turkmènes demeurent de part et d'autre. Dans leurs exodes avant, pendant, et après la première guerre mondiale, les Arméniens, nombreux dans toutes les villes du grand vilayet d'Alep et au-delà vers le nord, l'est et l'ouest, se regroupent à Alep et à Beyrouth : ainsi Alep, grande ville arabe et sunnite demeure, jusqu'à maintenant, une ville importante pour les Kurdes, les Turkmènes et les Arméniens.

Bloquée par la frontière au nord et à l'ouest, Alep s'est tournée vers de nouveaux espaces à l'est, la vallée de l'Euphrate, la Jéziré, qui deviendront pour elle des territoires d'exploitation quasi coloniale dans les dernières années du Mandat français et jusqu'à la révolution baathiste. L'intensification des relations d'Alep avec la vallée de l'Euphrate et la Jéziré remontait pourtant au milieu du XIX^e siècle, avant la mise en place de la frontière, avec la politique ottomane de pacification et de remise en exploitation d'anciennes régions agricoles. La hiérarchisation des espaces de la Jéziré et les échanges complexes qui s'y opéraient passaient par des liens étroits avec plusieurs grandes villes qui se trouvent maintenant dans trois pays différents, Diyarbakir et Urfa en Turquie, Mossoul et Bagdad en Irak, Alep en Syrie. Dans la partie devenue syrienne Alep était le relais essentiel de cette politique ottomane puis syrienne, avec localement Deir ez-Zor et Raqqa. La sédentarisation, le développement de Deir ez-Zor, la recherche du rétablissement de la sécurité sur les pistes entre Alep, Diyarbakir, Mossoul et Bagdad, fait l'objet de l'article de Mohamad Jamal Barout (infra).

Avec la flambée de la demande de céréales puis de coton, la seconde guerre mondiale et les années qui l'ont suivie voient l'apogée de la mainmise des entrepreneurs alépins, grands propriétaires, khanjis (négociants et grossistes en produits agricoles), prestataires de services et

8. Des films turcs, de metteurs en scène turcs ou kurdes, évoquent la contrebande sur cette frontière, longtemps vitale, notamment *Hudutlarin Kanunu* (La loi de la frontière) en 1966, d'Ömer Lütfi Akad qui met en scène la contrebande des troupeaux de moutons, ou des films de Yilmaz Güney.

vendeurs ou loueurs de machines agricoles et de pompes pour l'irrigation, sur les régions de l'Est. C'est dans ce contexte de prospérité et de développement, qu'à partir de l'Union avec l'Égypte (1958-1961), la réforme agraire prive Alep d'une partie de ses moyens économiques. Les articles de Myriam Ababsa et de Roman-Oliver Foy et Salim Badlissi, montrent surtout les phases de restructuration et d'aménagement régional visant au rééquilibrage des régions et des centres en Syrie du Nord. Ils présentent ensuite des éléments du retour actuel, non pas au passé, mais à un autre équilibre où Alep pourrait retrouver un rôle important partagé avec les villes intermédiaires, Raqqa, Deir ez-Zor, Hassaké, Qamechli, maintenant étoffées, plus dynamiques...

Alep s'adapte aussi à une nouvelle géographie des transports et notamment en ce qui concerne ses débouchés maritimes : elle a été privée de son débouché maritime historique avec la cession du sandjak d'Alexandrette par la France à la Turquie, mais finalement, cette perte n'a pas été dramatique car Alep utilisait déjà davantage les ports libanais auxquels elle était reliée depuis 1907 par la voie ferrée Alep-Homs-Tripoli ou Beyrouth. Alexandrette est plus proche en distance mais la ligne de chemin de fer qui le relie à Alep fait un détour par le Nord pour contourner les montagnes, ce qui rallonge nettement la distance et surtout la durée du transport. Par ailleurs, les lignes maritimes se sont progressivement détournées au cours des années 1920 de ce port excentré au nord-ouest de la Syrie au profit de Mersine, pour la Turquie et Beyrouth pour les États du Levant sous Mandat français (MONICAULT 1936). Après l'indépendance séparée du Liban et de la Syrie en 1945, les ports libanais continuent de drainer le trafic d'Alep, même après la rupture de l'union douanière en 1950. C'est à partir de 1956, date à laquelle le nouveau port international de Lattaquié fut inauguré, que les Alépinois commencèrent à se détourner des ports libanais. Lattaquié n'était qu'à 200 km d'Alep contre 500 km pour Damas. Par ailleurs, la route nationale qui reliait Damas à Lattaquié transitait durant quelques kilomètres par le territoire libanais, dans le 'Akkar (Wadi Khaleb), donnant lieu à de multiples trafics et problèmes douaniers. Entre 1956 et 1958, la relation entre Alep et Lattaquié va générer une très grande prospérité dans les deux villes (SAADÉ 1961). Les commerçants alépinois ouvrent des bureaux au port de Lattaquié, ils investissent dans l'industrie pour profiter de la nouvelle situation stratégique de la ville. Alep a enfin retrouvé son « port naturel ». Mais l'euphorie est de courte durée car l'Union avec l'Égypte et la politique dirigiste qui l'accompagne conduisent à une première fuite des capitaux et des entrepreneurs. La rupture de l'Union avec l'Égypte en 1961 inaugure une nouvelle période de prospérité économique pour les deux villes, qui va être rapidement interrompue par l'arrivée du parti baath au pouvoir en 1963. La réforme agraire, les nationalisations des industries et de ce qui restait du secteur bancaire, déjà très malmené par Nasser, conduisent à une nouvelle vague d'émigration des entrepreneurs vers le Liban et à un déclin de l'économie syrienne. L'État prend en main l'économie et lance une politique ambitieuse d'aménagement du territoire qui en principe renforce la liaison entre Alep et Lattaquié, puisqu'une voie de chemin de fer relie les deux villes et les met en contact avec la Jéziré. Cependant, le mode de développement autocentré d'inspiration socialiste ne suscite pas une réelle industrialisation du pays (HANNOYER et SEURAT 1979) et n'encourage pas les échanges internationaux.



Figure 2 : Limites de la zone d'urbanisation de 1974 à 2009.

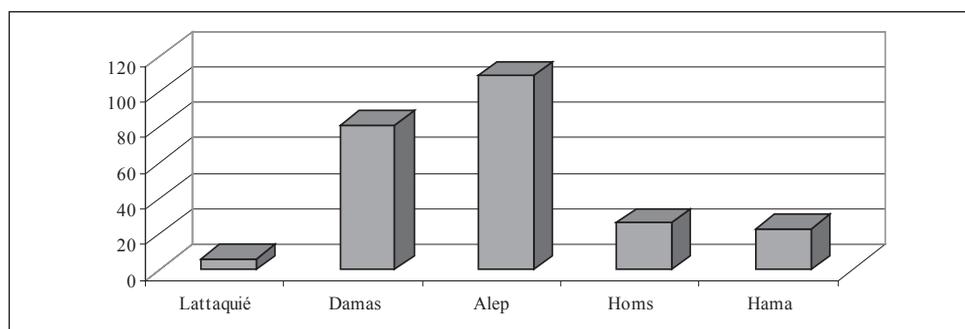
(D'après le rapport pour Al-Barnamej al-takhtiti, 2009, (Majles Madinet Halab) ; vue Google Earth.
Cartographie : F. Balanche, O. Barge, J.-C. David et H. David).

Le dynamisme et le poids démographiques d'Alep et de Damas sont souvent comparables. Ils sont pourtant fondés sur des atouts et des caractéristiques générales très différents. Damas est enracinée dans la Ghouta, son oasis, vaste, riche et densément peuplée, parsemée de nombreuses localités, villages ou bourgs ; elle entretient des relations plutôt stables avec une région plus étendue. La région proche d'Alep est plus réduite, moins riche et moins peuplée et les grandes frontières, politiques, culturelles, linguistiques, ont toujours été proches et ont été, paradoxalement, des facteurs de richesse. Le tissu construit d'Alep reste dense et continu, à la différence de celui de Damas, discontinu et distendu.

La centralisation damascène

La période 1945-1958 est considérée comme l'âge d'or d'Alep au ^{xx}e siècle. La ville connaît une grande prospérité économique grâce à son industrie textile et à l'exportation des matières premières de Jéziré, en particulier du coton dont les prix flambent. Certes, Damas s'affirme de plus en plus comme la capitale de la Syrie et, au milieu des années 1950, sa population dépasse définitivement celle d'Alep malgré une croissance démographique vigoureuse (**fig. 2**). Mais le régime parlementaire syrien assure un certain équilibre entre les deux métropoles puisque le Parti du Peuple, alépin, et le Bloc National, damascène, se partagent le pouvoir (PICARD 1980). L'Union avec l'Égypte de Jamal Abdel Nasser en 1958 puis la révolution baathiste de 1963 brisent l'équilibre au détriment d'Alep. Le Parti du Peuple et le Bloc National sont dissous, le Parti Baath devient le parti unique. Ses membres sont surtout issus des campagnes, et notamment des minorités confessionnelles (alaouites, druzes, ismaéliens), et n'ont que défiance pour les grandes villes et leur bourgeoisie sunnite, qui dominent les campagnes (BATATU 1999). La révolution baathiste peut être interprétée comme une revanche des campagnes sur les villes et de la société rurale sur la grande bourgeoisie citadine au pouvoir, tout comme la révolution des Officiers libres de Nasser en Égypte (1952) et de Kassem en Irak (1958). Cependant, il s'agit aussi de l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle génération de constructeurs nationaux, désireux de bâtir un État moderne et centralisé qui dissout les oligarchies locales et s'affranchisse des influences extérieures dont est victime la Syrie, à l'image du Liban actuel, sans atteindre le même degré de dépendance. Le Caire et Bagdad rivalisent alors sur le territoire syrien par acteurs interposés : pour simplifier, Damas est une tête de pont pour l'Égypte et Alep pour l'Irak. L'Union avec l'Égypte en 1958 marque la victoire des unionistes arabes, des pro-égyptiens et donc des Damascènes sur les Alépins.

Dès 1958, l'économie d'Alep est donc victime des premières nationalisations, davantage que Damas (**fig. 3**) dont la proximité avec le nouveau régime lui permet de bénéficier d'assouplissements dans l'application de la loi. Il en sera de même avec la révolution baathiste, les nationalisations et la réforme agraire (BIANQUIS 1989), qui sont à géométrie variable en fonction des liens avec le régime, lesquels sont plus nombreux à Damas qu'à Alep, tout comme à Homs plutôt qu'à Hama. La réforme agraire, outre le fait qu'elle prive de nombreuses familles alépine de la rente agricole, rompt les liens entre Alep et les campagnes du Nord de la Syrie au profit d'un réseau urbain



* La mouhafaza de Lattaquié comprend celle de Tartous et la mouhafaza d'Alep celle d'Idlib

Source : Jocelyne Cornand

Figure 3 : Le nombre d'entreprises industrielles nationalisées entre 1963 et 1965.

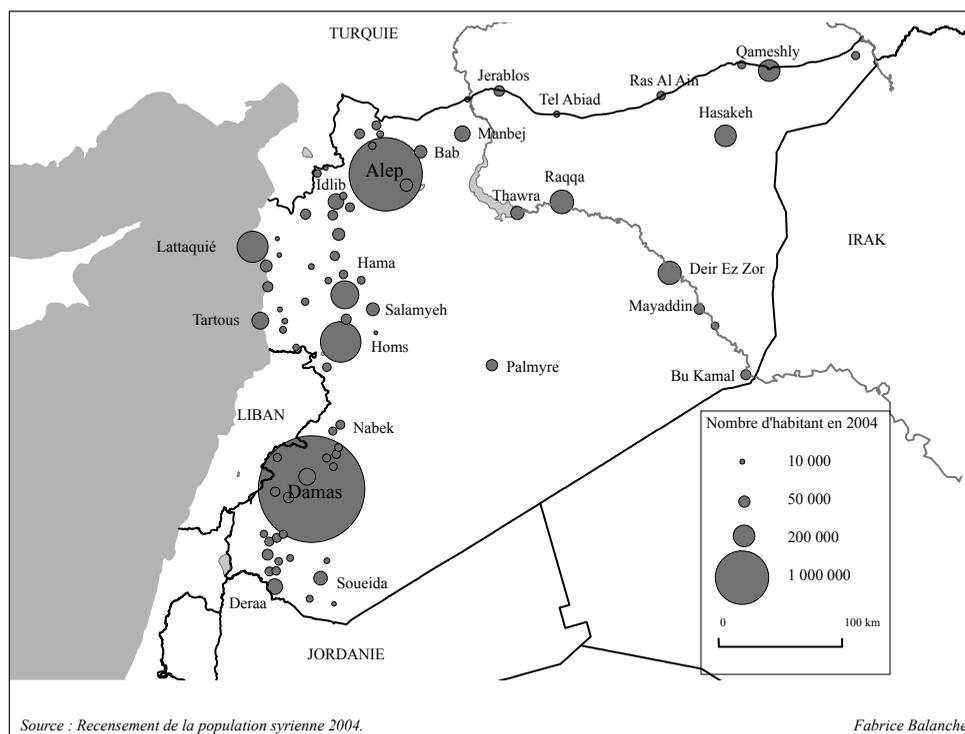
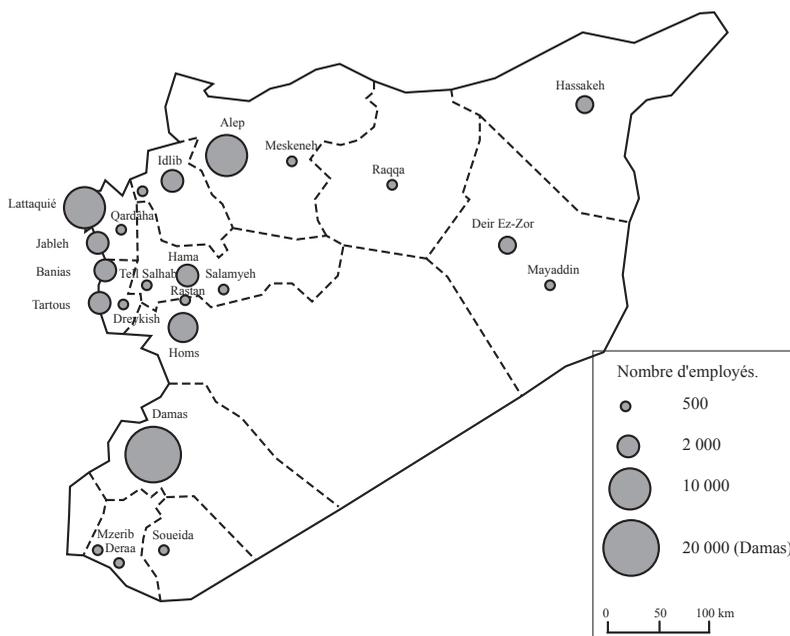


Figure 4 : Le réseau urbain syrien.

secondaire qui émerge à la faveur de la politique étatique de développement des campagnes. La création de la mouhafaza d'Idlib en 1967, la promotion de nombreux bourgs au rang de chefs-lieux de mantiqa et la diffusion des services publics dans les campagnes contribuent à l'émergence d'un réseau urbain⁹ qui concurrence Alep en Syrie du Nord (fig. 4). De nombreuses familles alépine émigrent vers le Liban, l'Europe ou l'Amérique dans le but de poursuivre leur activité économique puisque les conditions politiques en Syrie ne le permettent plus. Avec les nationalisations, l'État s'est emparé des bureaux, des ateliers, des machines et des stocks mais, en revanche, il n'a pu mettre la main sur le capital financier, placé en lieu sûr, ni s'approprier les réseaux et le savoir-faire des entrepreneurs : trois éléments fondamentaux qui ne peuvent être nationalisés.

Alep décline rapidement par rapport à Damas au sein du territoire syrien car la politique de construction nationale repose sur le rééquilibrage du territoire au profit des périphéries et sur la centralisation du pays autour de la capitale. Les investissements publics évitent Alep dont il faut réduire le poids politique et économique. Ainsi, la tradition industrielle d'Alep n'est-elle pas mise en valeur lors de la construction du secteur public industriel puisque les nouvelles unités sont essentiellement implantées dans la région côtière, les petites villes et Damas. Les seules industries publiques présentes à Alep sont en fait des entreprises nationalisées (fig. 5). En revanche, l'armée est beaucoup plus pragmatique car elle y concentre la majeure partie de ses usines d'armement.

9. Idlib, Mambej, al-Bab, Jerablous, Afrin, Azzaz, Ariha, Raqqa, etc.



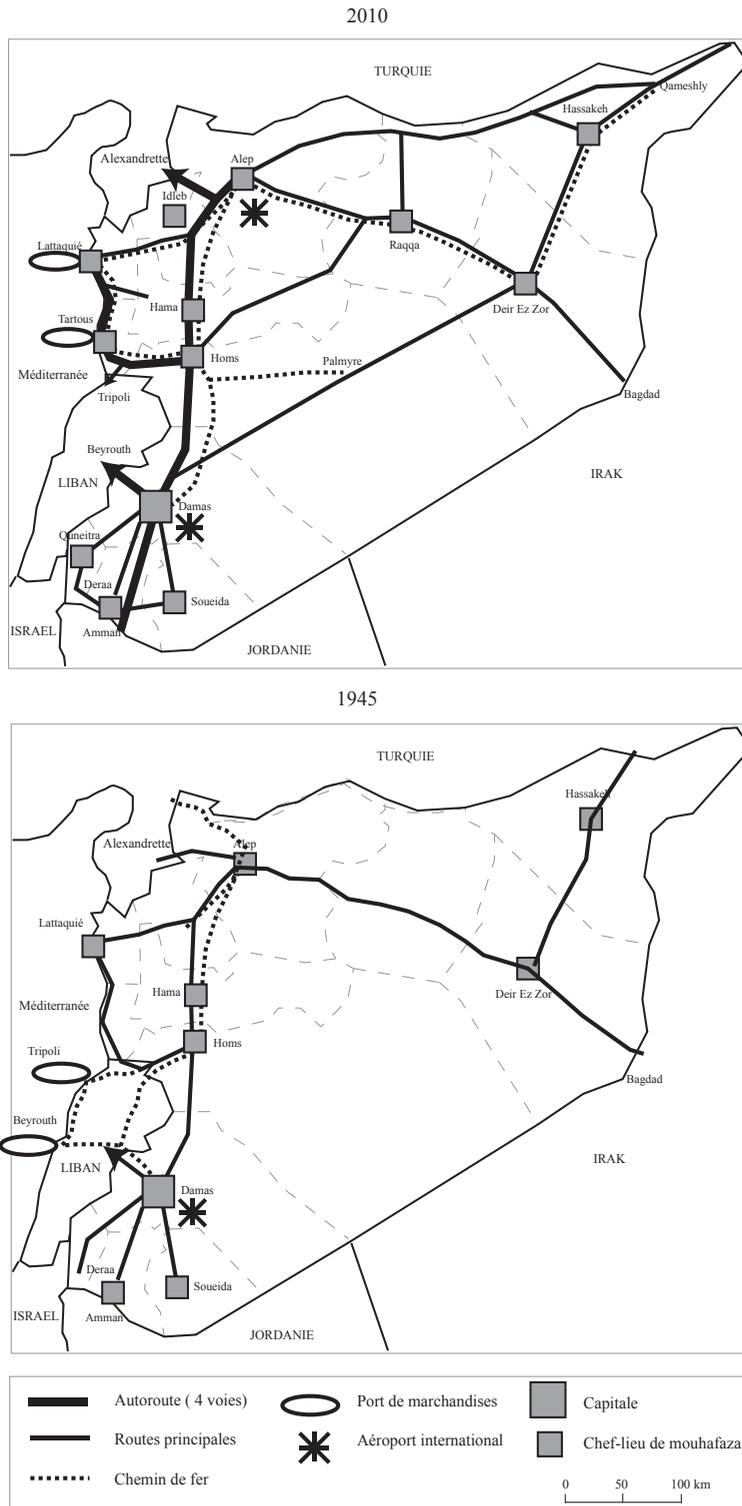
Source : Ministère de l'Industrie (2006)

Fabrice Balanche

Figure 5 : Les emplois dans le secteur public industriel par ville en 2004.

Le savoir-faire des Alépins est un atout dont elle ne veut pas se priver mais, surtout, le conflit israélo-arabe implique d'éloigner les industries d'armement de la frontière israélienne.

Le développement d'un réseau routier centré sur Damas participe à la marginalisation d'Alep en reliant directement à la capitale des villes qui étaient traditionnellement dans l'orbite d'Alep : Hassaké, Qamechli, Deir ez-Zor et même Raqqa (**fig. 6**). Mais là encore, l'impératif stratégique s'impose face à la centralisation damascène puisqu'en 1992, une route directe entre Alep et Qamechli est inaugurée. Cette route qui longe la frontière turque, dans le but de la surveiller, réactive les liens entre les territoires qu'elle traverse et Alep : Jerablous, Ras al-Aïn, Aïn al-Arab, Qamechli et Hassaké s'insèrent de nouveau dans un réseau urbain nord-syrien dont Alep est la tête. En revanche, vers l'ouest, l'absence d'autoroute bloque l'influence d'Alep sur Lattaquié et sa région. La ligne de chemin de fer est beaucoup moins efficace que la route. Le trafic passager est pénalisé par les faibles fréquences (deux trains « rapides » par jour) qui n'encouragent pas les Syriens à utiliser ce moyen de transport. Le bus, même s'il s'avère dangereux dans la traversée du Jabal Ansariyyé, est privilégié par les Syriens en raison de sa souplesse et des départs à toute heure sans réservation. Quant aux marchandises, seules les entreprises publiques utilisent le service de fret de la Société des Chemins de Fer Syriens, organisme bureaucratique et peu fiable. Là encore, le secteur privé préfère le camion, plus souple et rapide, même s'il est officiellement plus onéreux que le train, et qui présente aussi l'avantage de préserver le secret sur les quantités transportées. Les entrepreneurs sont arrivés à un tel niveau de défiance à l'égard de l'État dans les années 1970-1980 qu'ils évitent tout contact avec les services du secteur public pour protéger leur activité de la « prédation » fiscale. L'absence d'autoroute entre Alep et Lattaquié est donc un véritable handicap non compensé par le chemin de fer. Les camions de marchandises doivent transiter par Homs



Source : Ministère des Transports, Damas.

Fabrice Balanche

Figure 6 : Le réseau de transport en Syrie en 1945 et en 2010.

pour rallier Lattaquié, car la route nationale qui serpente dans la vallée du Nahr al-Kebir est trop étroite et parfois trop pentue pour eux. L'hiver, la pluie et la neige la rendent souvent impraticable. En revanche, Lattaquié et le nouveau port de Tartous sont parfaitement reliés à Damas par une autoroute depuis 1987. Les travaux autoroutiers entre Alep et Lattaquié ont été interrompus en 1982 à la suite de la révolte des Frères Musulmans. L'attitude frondeuse d'Alep avait fortement mécontenté Hafez al-Assad et il avait décidé de punir la bourgeoisie alépine en bloquant son accès à la mer (BALANCHE 2003). La situation s'est lentement détendue dans les années 1990 et les travaux autoroutiers ont repris grâce à un prêt koweïtien mais l'inauguration prévue en 2005 est repoussée au moins jusqu'en 2015. Ce ne sont pas les difficultés techniques qui ralentissent le chantier mais divers problèmes administratifs et financiers entre la société koweïtienne en charge des travaux et les autorités. Plus précisément certains responsables corrompus qui souhaitent monnayer leur action profitent de l'absence de volonté politique de la part du pouvoir central pour la réalisation de cette autoroute : si le pouvoir avait souhaité vraiment désenclaver Alep, l'autoroute serait déjà terminée.

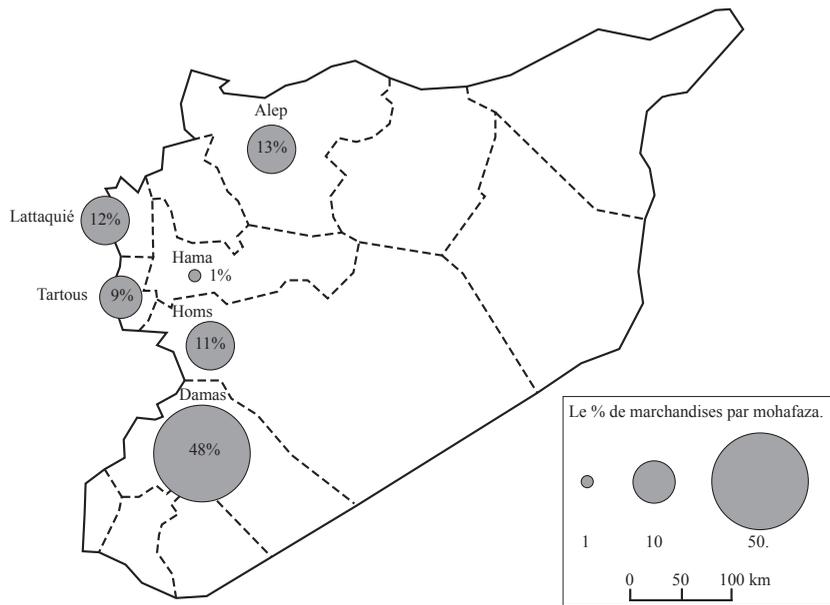
La libéralisation économique réactive Alep

La fermeture de la frontière syro irakienne entre 1978 et 1998¹⁰ et la persistance de problèmes politiques entre la Syrie et la Turquie¹¹ jusqu'à la fin des années 1990 ont contribué à bloquer le rayonnement international d'Alep. Damas, grâce à son aéroport, ses bonnes connexions avec les ports syriens et surtout la proximité avec les cadres du régime baathiste, renforce sa position. Au début des années 1990, Damas distance donc nettement Alep sur tous les plans : supériorité démographique (1,5 million d'habitants dans la ville d'Alep contre plus de 3 millions dans l'agglomération de Damas selon le recensement de 1994), domination en matière commerciale et même industrielle, puisque le nombre d'entreprises commerciales et industrielles est nettement supérieur à Damas. Alep conserve un tissu de petites entreprises plus dense que Damas mais cette dernière possède un nombre supérieur de moyennes et de grandes entreprises. Damas est le principal commanditaire des marchandises transbordées dans les ports syriens, 48 % contre 13 % pour Alep, ce qui place cette dernière presque au même niveau que Homs (**fig. 7-8**). La mauvaise desserte autoroutière de la métropole du Nord est directement en cause. Quant à l'aéroport d'Alep, tant pour le fret que pour les passagers, il ne dépasse pas 5 % de celui de Damas. Il n'existe que quelques lignes directes avec l'étranger, assurées par Syrianair, Aeroflot et ses successeurs, vers les nouvelles républiques indépendantes de la CEI, en particulier Erevan du fait de la présence d'une forte communauté arménienne à Alep.

Au début des années 1990, malgré la libéralisation économique, l'économie alépine paraît toujours en sommeil. Elle profite peu des nouvelles opportunités d'investissements syriens et

10. Au cours des années 1970, les relations entre les deux régimes baathistes se dégradent pour des raisons plus géopolitiques qu'idéologiques. Une des conséquences est la fermeture de la frontière entre les deux pays. En 1990, la Syrie fait partie de la coalition anti-irakienne mais elle renoue avec l'Irak en 1998.

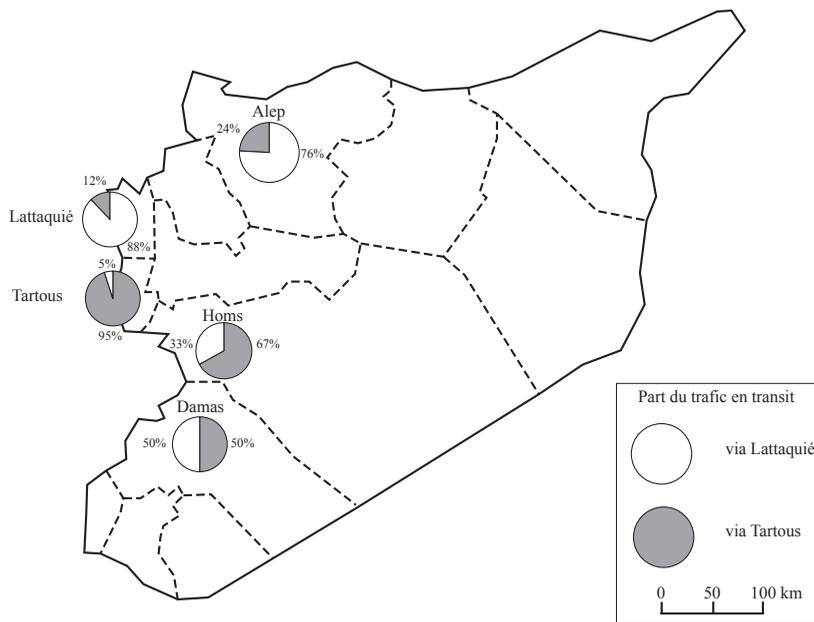
11. En 1998, l'aviation turque bombarde une base du PKK dans la Bekaa, alors sous occupation syrienne. La Turquie menace la Syrie d'une intervention militaire si elle n'expulse pas le chef du PKK, Abdullah Odjolan, de son territoire. Hafez al-Assad s'exécute permettant une normalisation des relations entre les deux pays.



Source : The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, 1995

Fabrice Balanche

Figure 7 : Répartition des marchandises transbordées dans les ports syriens en 1994 (en % du poids total).



Source : The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, 1995.

Fabrice Balanche

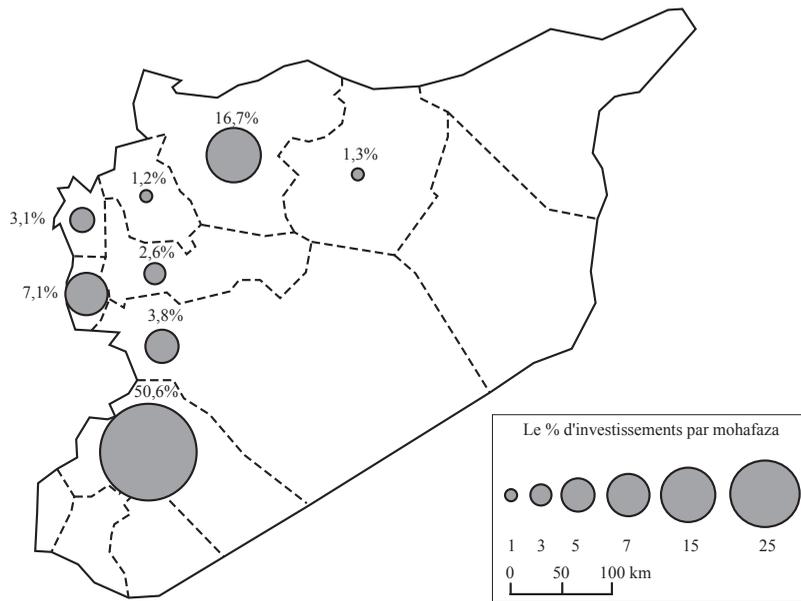
Figure 8 : La préférence portuaire des principales villes syriennes en 1994 (d'après des marchandises).

étrangers dans des secteurs autrefois réservés à l'État, depuis la loi n°10 de mai 1991. Selon le Haut Conseil pour l'Investissement, elle ne draine que 16,7 % du montant des investissements agréés en Syrie entre 1991 et 1995 contre plus de 50 % pour Damas (**fig. 9-10**). En revanche, cela représente 25 % du nombre de projets car les entreprises alépineuses sont de plus petite taille en moyenne que celles de Damas. Avec un recul d'une quinzaine d'années, on se rend compte que le secteur industriel alépin a prospéré à l'abri des protections douanières de l'infatigable syrienne tandis que les promesses d'investissements massifs à Damas se sont peu concrétisées. En 2004, le nombre d'entreprises industrielles privées (10 salariés et plus) de la mouhafaza d'Alep est supérieur à celui de Damas (Damas-ville et Damas-campagne) : 974 contre 633. Alep concentre 50,1 % de ces entreprises en Syrie (**fig. 11**) tandis que Damas reste en tête pour les grandes entreprises (50 employés et plus) : 55 à Damas contre 38 à Alep (**fig. 12**). Entre 1994 et 2004, dates des deux derniers recensements, le nombre d'entreprises industrielles s'est maintenu à Alep dans un contexte de déclin dans l'ensemble de la Syrie et particulièrement à Damas (**fig. 13**). Certes, la ville d'Alep n'est pas seule à profiter de ce développement mais sa région ou plutôt son « aire métropolitaine » incluant Idlib, A'zaz, Mamej, Sfiré et d'autres petites villes qui constituent son district industriel.

Au début des années 2000, le mouvement de libéralisation s'est accéléré avec la suppression des taux de change multiples, l'ouverture du secteur bancaire et l'adhésion de la Syrie au Grand Marché Arabe le 1^{er} janvier 2005. Les entrepreneurs damascènes bénéficient toujours de plus de facilités que les Alépins dans le nouveau système économique syrien en raison de la proximité du pouvoir politique et de l'aéroport international de Damas qui facilite les contacts avec l'extérieur. Cependant, Alep parvient à surmonter ces handicaps notamment grâce au dynamisme et aux réseaux de sa classe entrepreneuriale. Dans la mondialisation actuelle, les lieux qui gagnent sont ceux qui possèdent une forte identité territoriale capable de retenir la population active et de lui donner les moyens de s'investir sur place. Les lieux où l'on ne fait que passer pour profiter des opportunités n'ont pas d'avenir sur le long terme : la moindre crise peut être fatale à leur économie. Enfin, il faut que le lieu soit correctement relié au système monde par les voies maritimes, aériennes et terrestres. L'insuffisance de ces liens à Alep est encore un handicap, car malgré sa position géographique stratégique de carrefour sur le corridor Méditerranée – Irak (Lattaquié – Mossoul) et Anatolie – péninsule arabique, elle ne dispose pas des infrastructures adéquates. La ville de Homs est actuellement mieux positionnée. La modernisation de l'axe Lattaquié – Alep – Mossoul est indispensable pour permettre à Alep de bénéficier de la reconstruction de l'Irak. L'aéroport international d'Alep est connecté directement depuis 2008 à Istanbul grâce à la Turkish Airways qui dessert Alep quotidiennement et permet à son aéroport de s'affranchir du détour par Damas. De nouveaux vols directs relient Alep aux principales villes du Golfe (Dubai, Djeddah, Riyad, Doha), et au-delà, vers l'Asie et l'Afrique. Dans un contexte général de croissance du trafic aérien en Syrie, le trafic de l'aéroport d'Alep atteint désormais 10 % de celui de Damas pour les vols internationaux. L'ouverture complète du ciel syrien améliorerait encore les liaisons entre Alep et le monde mais l'ouverture de nouvelles lignes est toujours dépendante du bon vouloir de Damas.

Les avantages comparatifs d'Alep dans la mondialisation

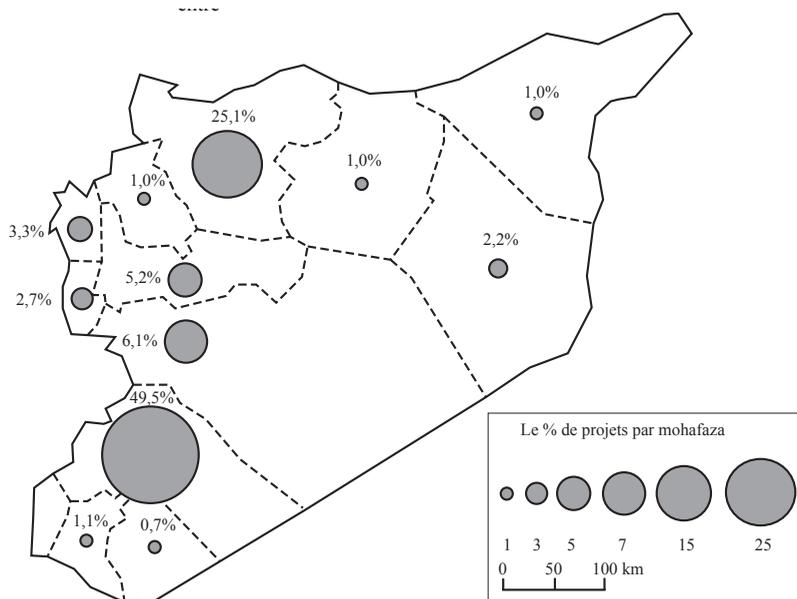
Alep possède pourtant des avantages indéniables par rapport à Damas. Elle est correctement alimentée en eau et ne souffre pas de pénurie chronique comme la capitale (BALANCHE 2008). Elle



Source : Conseil supérieur des investissements de la loi n°10, Damas 1997.

Fabrice Balanche

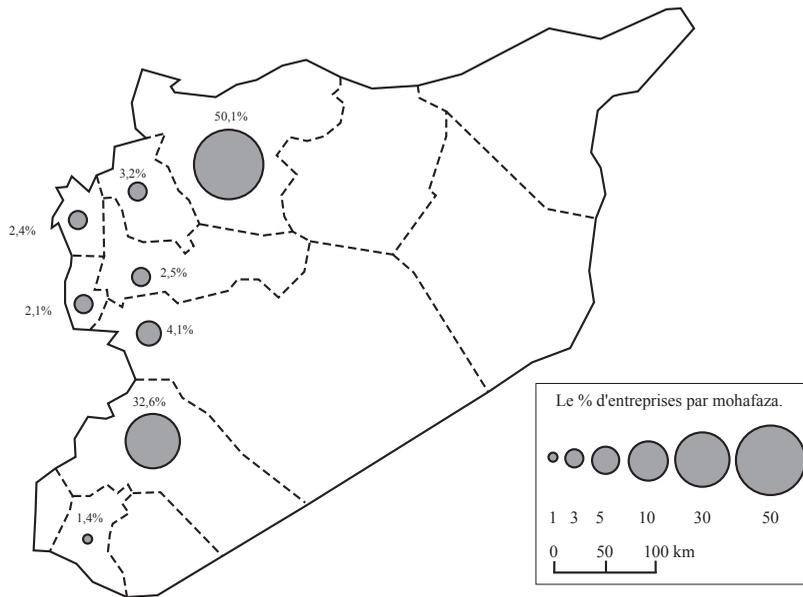
Figure 9 : Répartition du montant des projets d'investissements agréés dans le cadre de la loi n° 10, entre 1991 et 1995 (en % par mouhafaza).



Source : Conseil supérieur des investissements de la loi n°10, Damas 1997.

Fabrice Balanche

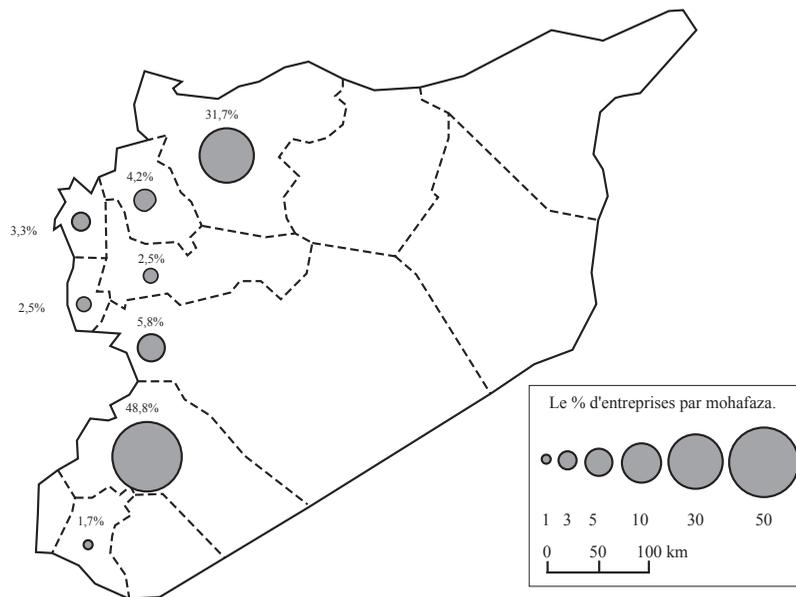
Figure 10 : Répartition du nombre de projets d'investissements agréés dans le cadre de la loi n° 10, entre 1991 et 1995 (en % par mouhafaza).



Source : Recensement des activités économiques, Bureau central des statistiques, Damas, 2004.

Fabrice Balanche

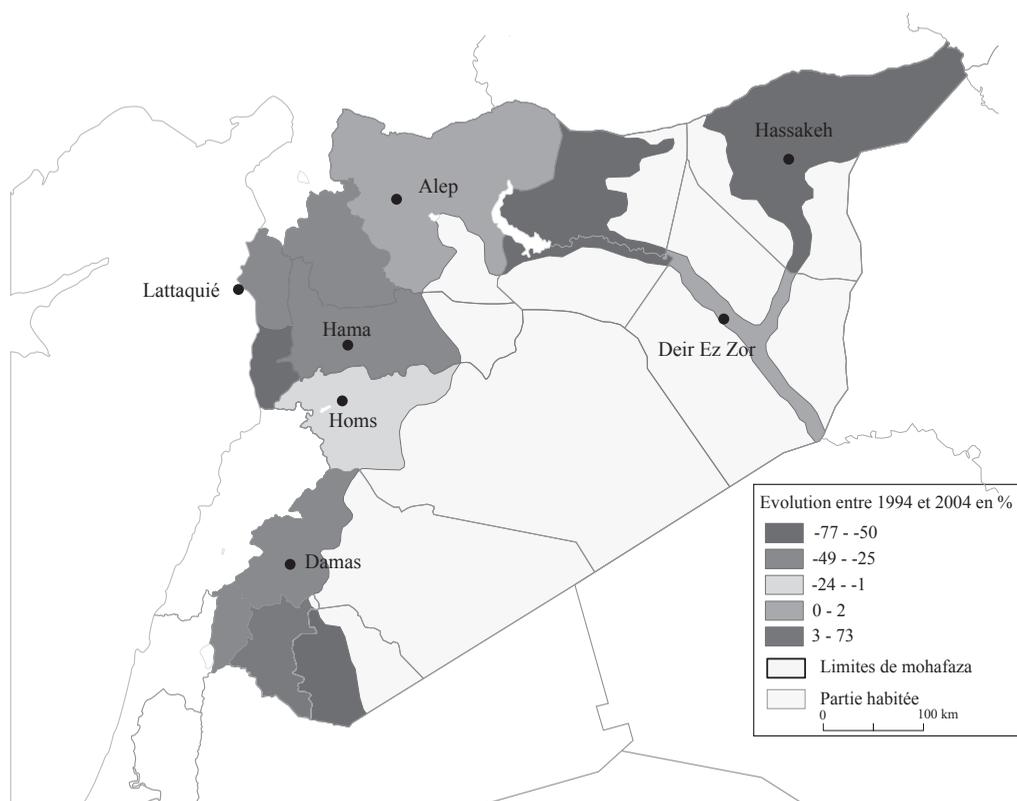
Figure 11 : Répartition des entreprises industrielles privées de plus de 9 employés par mohafaza.



Source : Recensement des activités économiques, Bureau central des statistiques, Damas, 2004.

Fabrice Balanche

Figure 12 : Répartition des entreprises industrielles privées de plus de 49 employés par mohafaza.



Source : Recensement général de 1994 et 2004, Damas

Fabrice Balanche

Figure 13 : Évolution du nombre d'entreprises industrielles privées de plus de 9 salariés entre 1994 et 2004.

La mouhafaza de Soueïda, au sud de Damas, et celles d'Alep et de Deir ez-Zor au nord du pays sont les seules à avoir une évolution positive ; celle de Homs est proche de l'équilibre ; le déclin est accentué à Damas.

possède des réserves foncières autour de la ville grâce à l'étendue de son territoire municipal. La gestion urbaine y est facilitée par le développement de la ville et de l'agglomération sur un territoire municipal unique, au contraire de l'agglomération de Damas divisée en une multitude de municipalités et surtout partagée entre deux mouhafazat : Damas ville et Damas campagne. La complexité de la gestion administrative de Damas est la cause de nombreux dysfonctionnements en matière d'aménagement urbain qui limitent son développement économique (BALANCHE 2007). L'extension anarchique de la capitale syrienne dans un environnement soumis à la contrainte de l'aridité commence à provoquer un phénomène classique de « déséconomie d'agglomération », encore inconnu à Alep. Par ailleurs, le niveau de vie à Alep est deux fois moins élevé qu'à Damas (enquête sur les ménages) quelle référence, ce qui rend le coût de la main d'œuvre meilleur marché. L'immense réservoir de main d'œuvre des campagnes alépine, dont la croissance démographique dépasse toujours les 3 % par an durant la dernière période intercensitaire (1994 - 2004), contribue aussi à maintenir une forte pression sur les salaires (fig.14).

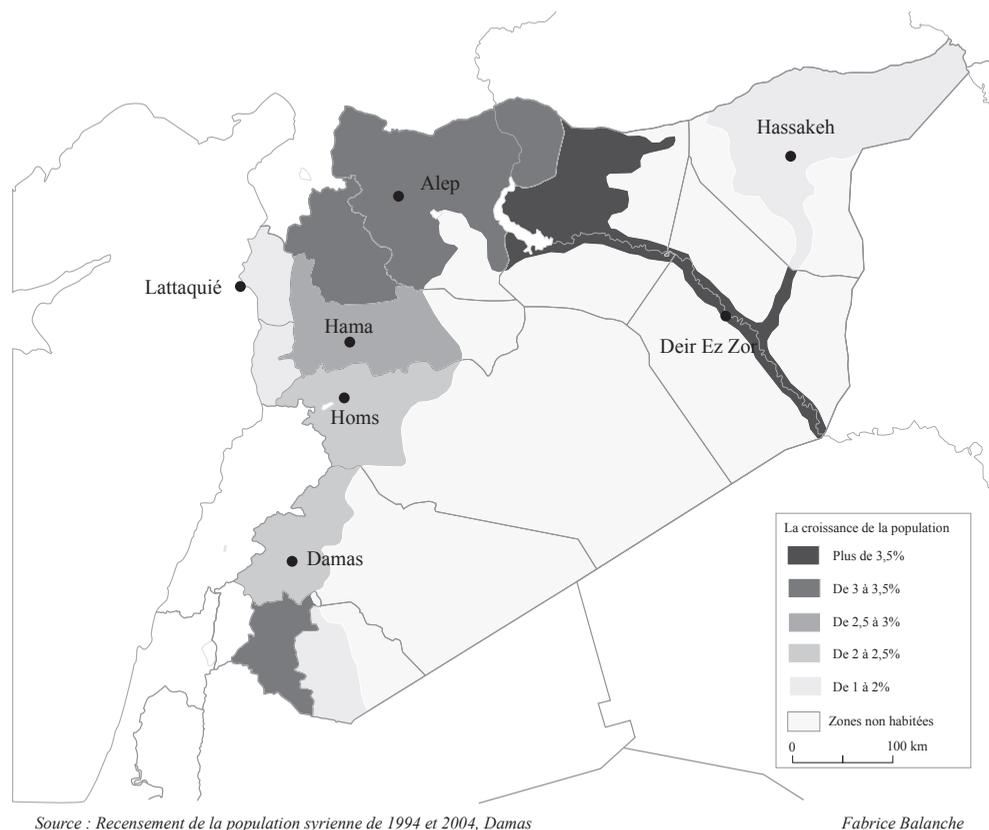


Figure 14 : La croissance démographique par mouhafaza entre 1994 et 2004.

Ces dernières années, les salaires ont fortement augmenté en Syrie en raison de la politique de revalorisation du pouvoir d'achat des employés du public (fonctionnaires, militaires, employés du secteur public industriel). Les augmentations successives depuis 2000, date de l'arrivée au pouvoir de Bachar al-Assad, ont abouti à tripler les salaires (passant en moyenne de 4 000 LS à 12 000 LS¹²). Elles ont également doublé le pouvoir d'achat, ont entraîné la hausse des salaires du secteur privé, rognant ainsi un avantage comparatif de la Syrie dans la région et dans l'économie mondiale. Cette politique d'augmentation des salaires a pour but de resserrer les liens clientélistes entre le régime et sa base sociale mais également de stimuler l'économie syrienne par la demande selon les principes keynésiens. Cependant, l'augmentation du pouvoir d'achat dans le nouveau contexte d'ouverture économique profite avant tout aux importations étrangères, en particulier aux produits asiatiques qui envahissent le marché syrien, et non à la production locale. Les entreprises d'Alep furent cependant moins fortement contraintes d'augmenter les salaires qu'à Damas, Homs ou Lattaquié car la part des employés du secteur public (33 % de la population active au niveau national) est la plus faible de Syrie : l'effet d'entraînement fut donc moindre. L'industrie alépine

12. Selon le cours officiel du 1^{er} mai 2010, un euro représente 60 LS et un dollar 45 LS.

profite donc de ce différentiel de salaires au niveau national. Certes cela ne concerne que les produits à faible valeur ajoutée, mais c'est l'essentiel de la production industrielle syrienne et un élément décisif dans le secteur textile.

La pratique ancienne de la municipalité d'Alep d'intégrer les quartiers informels (40 % de la population de la ville et 60 % de la superficie) en fournissant les services urbains à posteriori, voir, plus récemment, en anticipant la venue de nouveaux migrants par la viabilisation de terrains en périphérie, témoigne d'un urbanisme pragmatique et responsable contrairement à Damas qui semble plutôt adopter la politique de l'autruche face aux quartiers informels. Les quartiers informels à Alep ne sont pas stigmatisés systématiquement car tous les acteurs du territoire sont conscients de leur importance pour la prospérité de la ville. Effectivement, l'industrie alépine dispose dans ces quartiers d'une main-d'œuvre peu onéreuse et flexible qui contribue au niveau régional et international à lui donner une meilleure compétitivité économique. Certes, l'industrie alépine souffre de la concurrence des produits chinois et turcs qui provoquent de nombreuses faillites mais cette situation est inévitable en raison de la surprotection dont bénéficiait jusqu'alors le marché syrien et qui permettait à de petits ateliers artisanaux de se maintenir. Les entreprises survivantes pourront se repositionner sur des productions plus rentables et en phase avec la demande nationale et internationale.

Le savoir-faire textile d'Alep ne demande qu'à être valorisé par l'intégration de la ville dans les filières mondiales de la production : Alep n'est qu'à deux heures de vol d'Istanbul et quatre heures des capitales européennes (en vol direct), ce qui intéresse de nombreux donneurs d'ordres lassés par les longs voyages en Chine. Les liens avec la Turquie peuvent contribuer à cette reconversion du textile alépin puisque la Turquie s'est positionnée depuis des décennies dans la sous-traitance textile pour les grandes marques européennes. L'augmentation des salaires en Turquie et la concurrence chinoise ont frappé de plein fouet la filière turque. Après une période de transition, la Turquie a réussi à adapter son outil de production et les commandes affluent de nouveau. Cependant, une Turquie intégrée dans la zone de libre-échange européenne et en voie d'adhésion à l'Union européenne se doit de respecter toute une législation sociale qui lui retire des avantages comparatifs. Elle peut contourner les contraintes en délocalisant certaines productions en Syrie, pays avec lequel elle possède un accord de libre-échange et qui refuse toujours d'intégrer l'Euroméditerranée. La Syrie, via la Turquie, se trouve ainsi dans la zone de libre-échange euro-méditerranéenne sans subir les contraintes sociales, économiques et politiques que cela implique.

Mondialisation et dissociation ville-campagne accentuée

Les territoires d'Alep sont en perpétuelle évolution. Le territoire administratif reste réduit mais les territoires économiques sont beaucoup plus étendus. Les modifications de frontières au cours du XX^e siècle ont corseté Alep dans un espace national réduit où elle a dû se soumettre à l'hégémonie de Damas. La réintégration de la Syrie dans l'économie mondiale et l'affaiblissement du centralisme syrien réactivent Alep qui se réinsère naturellement dans son territoire historique et dans les nouveaux réseaux économiques internationaux. La fréquence des liaisons aériennes avec les pétromonarchies du Golfe persique et les pays d'Extrême-Orient témoigne de la capacité d'Alep à nouer des relations internationales directes avec les nouveaux centres de l'économie

mondiale. Le traité de libre-échange avec la Turquie avec l'intégration de la Syrie dans le Grand Marché Arabe et bientôt dans l'aire euro-méditerranéenne pourront redonner à Alep le rôle d'interface qu'elle a perdu au XX^e siècle.

Alep possède donc en ce début de XXI^e siècle un fort potentiel de développement économique dans le cadre de la mondialisation grâce à sa situation géographique au Proche-Orient, au dynamisme de sa classe entrepreneuriale et aux avantages comparatifs par rapport à Damas. Elle s'appuie sur un arrière-pays qui lui fournit main-d'œuvre, espace et matières premières mais elle ne nourrit pas en retour cet arrière-pays, si ce n'est quelques villes comprises dans sa région métropolitaine. Les bénéfices sont uniquement réinvestis dans la ville, ce qui contribue à la flambée de l'immobilier, ou à l'étranger. Contrairement au XIX^e siècle et à la première moitié du XX^e siècle où la terre et l'agriculture étaient des investissements privilégiés de la bourgeoisie alépine, il existe désormais une défiance à l'égard de ce type de placements dont la confiscation a été très mal vécue. La mondialisation actuelle induit une fragmentation des territoires qui accentue en Syrie, et dans tous les pays touchés par une réforme agraire dans le passé, la dissociation ville-campagne et la concentration des investissements sur un territoire urbain restreint (voir infra l'article de Salwa Sakkal).

Depuis quelques années, imaginer Alep au cœur d'un système transfrontalier à cheval sur la Syrie et la Turquie, est redevenu possible. Cyril Roussel, Anne-Fleur Delaistre et Camille Lafrance évoquent les premières manifestations de ce changement dans leur article et Samir Aïta en rêve les développements possibles dans la conclusion de ce livre. Mais surtout, il envisage les possibilités de réactivation d'une grande région d'Alep et de ses liens anciens à longue distance. Il se fonde sur les nouveaux projets de régionalisation administrative, esquissés tant en Turquie qu'en Syrie, où l'idée de région, *iqlim*, est l'objet de la loi 26 du 24 juin 2010¹³, et sur les tracés de liaisons routières et ferroviaires envisagés. De l'intérêt avait été récemment manifesté pour le développement des liaisons entre la Syrie et la Turquie par la réactivation des axes transfrontaliers entre Alep et Gaziantep comme en témoigne la restauration de la voie ferrée, A'zaz et Kilis, Raqqa ou Tell Abyad avec Urfa, Hassaké ou Qamechli, avec Nisibin et Mardin, et jusqu'à Diyarbakir.

La crise politique que connaît la Syrie depuis mars 2011 a interrompu ce processus. La Syrie peut-elle de nouveau se couper de son puissant voisin du nord comme ce fut le cas depuis la fin de l'Empire ottoman ? Il semble aujourd'hui qu'Alep se tourne davantage vers l'Irak que vers la Turquie. L'ouverture récente du marché irakien aux produits syriens favorise directement Alep où les commerçants irakiens viennent se fournir.

13. Voir en conclusion de cet ouvrage, le texte de Samir Aïta, p. 521-531.

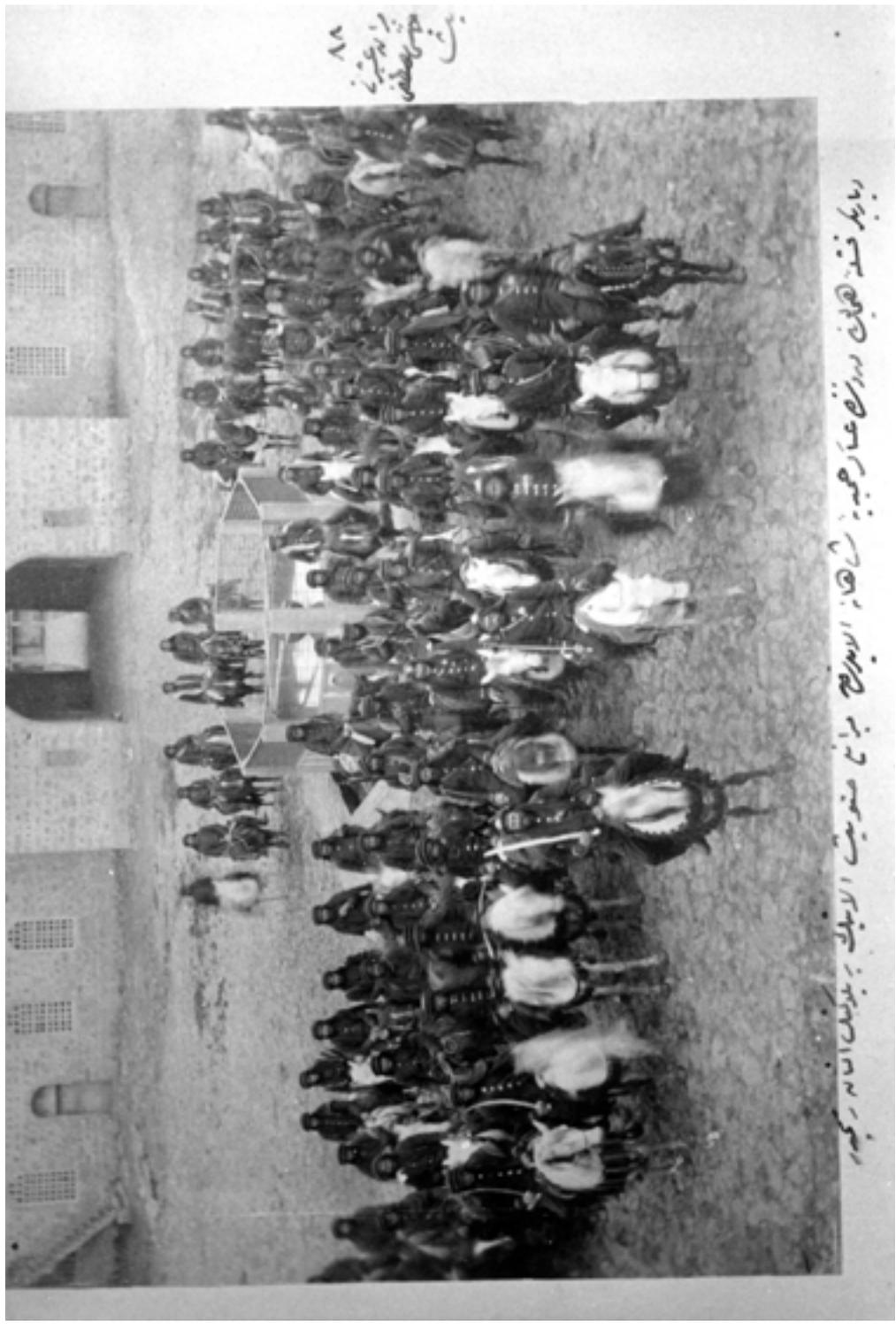


Photo 9 - La cavalerie Hamidiyyé à Diyarbakr (Photographie vers 1900, collection privée).