

Istanbul, la Ville du « passage »

Christiane GARNERO-MORENA - 5 février 2009

Le Conseil de développement du Grand Lyon et l'ENS LSH abordent cette année les territoires de la mondialisation que sont les villes. Celles-ci concentrent les tensions contemporaines qui s'accroissent entre augmentation de leur pouvoir et vulnérabilité de leurs ressources et de leurs modèles. Longtemps tributaires des industries, les villes le sont aujourd'hui des réseaux.

Quelles transformations en cours affectent l'usage et le partage des lieux ?

Les migrations humaines et les échanges commerciaux déterminent de profondes transformations culturelles et économiques. Ces bouleversements interrogent la robustesse des modèles de développement : nos vies sont aujourd'hui liées aux réseaux spatialisés, qui relient entre elles les grandes agglomérations. La mondialisation est bien le temps des villes, entre risques et responsabilités.

Nous avons souhaité vous offrir, à la suite de chaque conférence, une synthèse sous forme de vade-mecum où vous retrouverez la teneur de l'exposé, afin de tisser avec vous un lien tout au long du cycle.

Lisez vite ce petit - trait d'union -

La Conférence

Istanbul conserve la mémoire de la ville, et la nôtre, la mémoire de l'Occident. Mais cette ville vit au jour le jour tant ses changements sont rapides, drastiques. Fondée en 667 av. J-C, Byzantion fut une puissance maritime : passage obligé entre la Mer Noire et la Méditerranée, la vallée du Danube et l'Euphrate, l'Europe et l'Asie. Devenue siège impérial, Constantinople prend la place de Rome. Constantin ordonne un plan d'urbanisme colossal, le système d'adduction d'eau conviendra pour un million d'habitants ! Ses 26 km de murailles terrestres et maritimes sont toujours en place. Un millénaire durant, elle transmet la Culture antique, c'est un laboratoire de la Culture occidentale. Après 1453, centre de l'Empire Ottoman elle sera désormais Istanbul. Le Bosphore contrôle le passage vers l'Asie et celui de la Mer Noire vers la Méditerranée. Face à la capitale impériale, les Génois bâtissent Galata/Pera, où s'installent les représentations étrangères. Au XIX^e siècle la ville s'europeanise avec des aménagements urbains et des espaces verts (Parc de Yildiz). Mustapha Kemal Atatürk consulte des architectes de renom. Puisque Le Corbusier ne veut rien toucher dans la péninsule historique, on lui préfère Henry Prost (1937) qui prévoit un parc urbain englobant les principaux vestiges archéologiques et

sépare les remparts des habitants. Deux centres historiques. Sultanahmett la Byzantine, la continuation de Rome, la Ville conquise par Fathi, mise en scène par Soliman avec l'aide de Sinan. Et Pera, la génoise, la laborieuse, la libertaire, lieu des premières banques et des ambassades auprès de la Sublime Porte, regroupée autour de la tour de Galata.

Le changement commence dans les années 1950. Avec l'émigration des ruraux d'Anatolie, la mixité sociale, millénaire, disparaît. La population aura doublé tous les 15 ans et atteint 15 millions ! Complexité d'Istanbul : centres d'affaires avec gratte-ciel en construction entourés d'hôtels internationaux, centres commerciaux, tissu urbain compact d'habitations qui s'étalent sur des kilomètres, terrains militaires ; l'autoroute longe quelques kilomètres de garrigues. Puis tout recommence et se succède, avec prolifération des centres commerciaux vers l'aéroport. La ville est bouleversée, particulièrement sur la rive asiatique, où arrivent les migrants. Une première ceinture accueille la classe moyenne, au prix de la fragilisation du centre historique. Cette ceinture sera entourée d'une zone plus anarchique qui accueille les ruraux. Aux marges, des *gecekondu*, auto-construction illégales sur des terrains n'appartenant pas aux constructeurs élargissent le territoire et véhiculent un imaginaire architectural décalé (la maisonnette paysanne et son verger, une image nostalgique de la Turquie face à l'urbanisation forcenée). Le tiers des habitants vit dans ce type de logements, en cours de remplacement par les *apratkondu*, appartements et immeubles d'architecture banale au confort normalisé.

Puissance économique nouvelle depuis 1980, la Turquie exporte et la ville construit ses quartiers d'affaires et ses banques sur les deux rives du Bosphore. Une rénovation urbaine controversée commence par la création d'espaces verts : reconquérir le littoral de la Corne d'Or et du Bosphore permet d'améliorer l'hygiène – pendant des millénaires la Corne d'Or était la grande poubelle de la ville – et annonce la spéculation. Le deuxième pont du Bosphore (1987) accompagne une urbanisation et l'extension du maillage de communication plus au Nord. De nouveaux centres commerciaux sont bâtis et une ceinture de gratte-ciel sur les deux rives. La crise économique de 2001 après le séisme de 1999 (17.000 morts 500 000 sans abris en 1999) révèle l'abîme entre la société riche des rives du Bosphore et des nouveaux « ghettos fortifiés » et les migrants pauvres entassés dans les *gecekondu*. La ville fonctionne cependant, digérant tout comme un immense organisme.

MAIS QUI DECIDE ? PEUT-ON PARLER DE PLANIFICATION URBAINE ?

Aire urbaine chapeauté depuis 1984 par une Municipalité Métropolitaine, Istanbul est aussi un département urbanisé à plus de 95%. Et encore une vaste région urbaine au-delà des limites de la MM et du Département : le « Grand Istanbul ». A la tête des services départementaux,

le représentant de l'Etat, le Vali (Préfet) a des compétences de police, d'état civil et le contrôle des constructions. 38 arrondissements relaient son pouvoir. La Municipalité (élue pour 5 ans) et son Conseil Métropolitain n'ont compétence que sur les arrondissements centraux. La fluctuation incessante des limites administratives et des aires de compétences est renforcée par les pressions spéculatives et les ambitions politiques. Les terrains périphériques non officiellement urbanisés relèvent de l'administration centrale : les territoires vécus et fonctionnels ne recoupent pas les divisions administratives, les décisions d'usages sont arbitraires et provisoires. Le processus d'urbanisation a pour moteur l'intérêt privé et des perspectives de spéculations foncières et immobilières. A la veille des élections, on légalise des aires entières de constructions abusives, sans aucune autorisation : clientélisme. Les municipalités d'arrondissements islamistes cèdent des terrains publics à des fondations ou des associations islamistes, pour construire des écoles coraniques (10.000 à Istanbul) : les contrôles publics s'estompent, les confréries religieuses se taillent des fiefs habités par des migrants récents, proies faciles à l'enrôlement idéologique. Ajoutons la puissance foncière de l'armée...

Le vieux rêve de moderniser et d'occidentaliser la ville s'accélère depuis l'arrivée au pouvoir (2004) du parti AKP (pour la justice et le développement). La Municipalité du Grand Istanbul cherche à mettre la ville aux normes internationales sur le modèle de Dubaï. Sous prétexte du risque sismique, on détruit des quartiers entiers, libérant de l'espace pour les investisseurs qui reprennent les centres historiques dégradés et les quartiers périphériques d'habitat spontané : Solukule, le quartier Rom millénaire situé au long des murailles terrestres, qui pendant des décennies fit les soirées musicales d'Istanbul, est détruit pour récupérer des terrains. Les illusions des habitants ne pèsent pas lourd face aux destructions qui menacent de raser ce quartier et d'effacer son histoire.

Quel avenir pour Istanbul: MASTER PLAN OU UNE SUCCESSION DE PROJETS ?

Trop occupées par la quête vers la modernité, et à digérer les cohortes de migrants anatoliens, ou à satisfaire la demande des investisseurs privés, les autorités ont négligé le centre d'Istanbul. Depuis peu, cette expansion excessive et incontrôlable fait sentir que la péninsule historique risque de devenir un simple lieu pour touristes, une parodie de Paris en vis à vis d'un nouveau Dubaï attirant des capitaux étrangers : centres d'affaires et centres commerciaux ouvrent partout. Istinye Park (oct. 2008) rassemble la mode internationale, les shoppings center sont adaptés aux possibilités financières des habitants. La dynamique de la destruction/reconstruction ne laisse que peu de place à la réhabilitation/restauration/rénovation du parc immobilier. La construction publique de logements est aux mains du pouvoir central et exclu toute forme de gouvernance. Les marinas se multiplient, un 3^e pont sur le Bosphore est en gestation, 30 tunnels routiers percent le sol : mégaMonaco, Hong-Kong ? Le transport ferroviaire Marmaray reliera en 2012 l'Europe et l'Asie par 76 km entre Halkali et Gebze (75.000 passagers/heure). La Banque européenne d'investissement a prêté de 400 M€ pour ce chantier confié à un consortium japonais. A 55 mètres de profondeur, le tunnel côtoie la grande faille nord-anatolienne en mer de Marmara. Les géologues prédisent un séisme majeur : le tube en acier doit se courber comme un arc. Depuis 2004 un programme de privatisation de la construction a rapporté environ 4 Mds€ à l'Etat.

La vente des ponts, des autoroutes, des entreprises publiques doit faire entrer des sommes comparables à l'avenir. Au-delà de l'image touristique du Grand Bazar, la ville est un lieu d'échanges à tous les niveaux économiques. Aksaray et Laleli sont le cœur du nouveau Grand Bazar de l'habillement, où la Russie et l'Afrique viennent s'approvisionner. L'équilibre spatial, hiérarchisé, des lieux de transactions de la ville traditionnelle, est remis en cause par la mondialisation. La ville est au cœur de très grands projets d'infrastructure de transport transnational, d'expansion du transport intermodal et d'amélioration des systèmes de gestion portuaires.

Une reconstruction culturelle

Istanbul abrite des lieux culturels comme toutes les grandes capitales : nostalgie slave, exubérance méditerranéenne, mélancolie turque, l'image de l'Istanbul de la fin de l'empire Ottoman a repris cours avec la première Biennale d'art contemporain en 1987. *Istanbul Moderne*, ouvert en 2006, est installé dans une ancienne centrale électrique de 110.000 m2. C'est l'un des lieux de retrouvailles de l'élite stambouliote, à côté des nombreuses galeries d'art, des théâtres, des clubs de jazz... Istanbul offre aussi une nouvelle forme de création artistique indépendante des institutions, privée. Face à la volonté effrénée de la ligne officielle d'ouverture à la mondialisation, et d'une certaine forme d'islamisation, encouragées toutes deux par le gouvernement AKP, ce ferment artistique alimente la résistance et l'identité rebelle d'Istanbul. En 2010 Istanbul sera capitale européenne de la Culture, 2010 sera également en France l'année de la Turquie.

ÉCHO DES DÉBATS

Le site géographique résiste par lui-même à tout ce qu'on tente de lui faire subir : c'est la force du paysage. La croissance va se stabiliser, et les citoyens devraient pouvoir reprendre progressivement barre sur la ville.

Le risque sismique est un facteur considérable et une menace permanente pour penser le développement. Il conviendrait de passer de la connaissance des failles à de vraies capacités d'intervenir sur les conduites de gaz, par exemple, qui restent un danger permanent en cas de séisme. Mais les investissements ne vont pas d'abord vers des projets de ce type. Ici, les investissements européens seraient vraiment utiles. Penser le développement durable à Istanbul, ce serait plutôt cela.