

Istanbul, ville européenne ?

Benoît Montabone

Cette intervention se situe dans un contexte bien particulier, qui associe trois événements majeurs au cours desquels la Turquie et plus particulièrement Istanbul se trouvent au centre de toutes les attentions. La *Saison Culturelle turque en France* tout d'abord, qui met à l'honneur ce pays pendant quelques mois. *Istanbul 2010* : désignée capitale européenne de la culture pour 2010, la ville, par l'intermédiaire du comité d'organisation, a sélectionné 400 projets pour honorer ce statut et lancer de nouvelles transformations urbaines. Et enfin dans le contexte rennais, le *Festival Travelling Istanbul* qui braque ses projecteurs cette année sur la ville d'Istanbul, et souligne au passage la vitalité du cinéma turc contemporain.

Istanbul compte aujourd'hui entre 12 et 14 millions d'habitants, les chiffres fluctuent selon les estimations et le territoire considéré. On parle maintenant de 14 millions « d'utilisateurs » de la ville, en prenant en compte les relais résidentiels, les urbains temporaires en visite dans leur famille, les commerçants et autres pratiquants du commerce à la valise. La continuité du bâti est impressionnante, allant de Silivri à l'Ouest jusqu'à Gebze à l'Est, urbanisant toute la côte Nord de la mer de Marmara sur un continuum urbain de plus de 150km. Pour autant, le territoire d'Istanbul comporte 50% de forêts, notamment sur le littoral Nord, servant à la fois de réserve foncière, de zones de captage d'eau, de terrains militaires et d'espaces de récréation.

Istanbul est-elle une ville européenne ? La dimension identitaire n'est pas au cœur de cette présentation, tout d'abord parce qu'il est très difficile de définir des critères pour qualifier l'appartenance culturelle ou continentale d'une ville, d'autre part parce qu'Istanbul, c'est un truisme mais il est important et déterminant ici, est une ville carrefour, une ville aux multiples facettes qui ne saurait se résoudre à un qualificatif géographique. Istanbul pourrait être une ville méditerranéenne de par sa situation géographique (le premier à le souligner a été Fernand Braudel), mais elle est éloignée de la mer Egée par la mer de Marmara et ignore les relations méditerranéennes, comme l'a montré Jean-François Pérouse. Istanbul pourrait aussi être une ville pontique, une ville de la mer Noire, car elle a été construite par les nombreux migrants des régions nord de la Turquie qui ont façonné le paysage urbain par leurs constructions en bois. Istanbul pourrait aussi être une ville fonctionnaliste européenne, car les nombreux incendies qui ont détruit ces maisons en bois tout au long du XX^e siècle ont facilité le remodelage urbain au profit des grandes percées et des immeubles en béton de style moderne, comme l'a bien décrit Orhan Pamuk dans son recueil de nouvelles *D'Autres Couleurs*.

De multiples influences donc, qui se superposent, se côtoient, se confrontent au sein des nombreux territoires urbains particulièrement différenciés, depuis les beaux quartiers bourgeois du XX^e siècle comme Nişantası jusqu'au gecekondu des périphéries comme Gülsuyu, des villes nouvelles comme Atakent aux quartiers historiques centraux délabrés ou reconvertis par le tourisme comme Sultanahmet. J'ai volontairement choisi de me limiter à trois grands traits caractéristiques d'Istanbul aujourd'hui, modes de fonctionnement ou processus en cours qui façonnent la trame, le paysage et le fonctionnement urbains de la ville. Istanbul est en effet une ville en flux (1^o point) qui connaît un renouveau culturel intense mais

très localisé (2° point), et qui subit une artificialisation au profit d'une certaine idéologie urbaine (3° point).

1° Ville en flux, ville en mouvement

Un carrefour régional

De par sa situation géographique, avantageusement mise en avant par les autorités stambouliotes et turques dans la promotion du territoire, Istanbul est à la croisée de nombreuses routes internationales, à la fois terrestres, maritimes et aéroportuaires. Au débouché des routes européennes et anatoliennes, elle est la voie de passage la plus facile vers l'Anatolie et au-delà le Proche-Orient ou l'Asie Centrale.

L'Etat central intervient d'ailleurs de manière massive dans la région d'Istanbul, notamment par l'intermédiaire du Ministère des Transports qui met en place des infrastructures lourdes pour renforcer la connexion de la ville avec le reste du territoire turc d'une part, et avec les autres métropoles régionales d'autre part. Istanbul est au débouché du corridor transeuropéen de transport (TEM) qui vise à intégrer au territoire européen l'Europe du Sud-Est, par des liens terrestres avec la Grèce et la Bulgarie. Elle est aussi une plaque tournante importante des programmes européens de la Politique Européenne de Voisinage, comme le programme TRACECA qui vise à intégrer par les infrastructures de transport toute la zone centrasiatique et le littoral de la Mer Noire.

Passage physique le plus aisé entre la Thrace et l'Anatolie, ne nécessitant pas de rupture de charge par la présence de deux ponts autoroutiers sur le Bosphore, Istanbul est traversée par des autoroutes servant autant au trafic intra-urbain qu'au commerce international. Ses ports jouent aussi un rôle particulier dans l'intégration de tout l'arrière-pays au commerce international, renforçant l'ouverture économique du pays et attribuant à la ville le rôle de tête de pont de la mondialisation (*Gateway city*). La présence de deux aéroports internationaux renforce ce rôle de carrefour régional, et accentue la fonction de redistribution de la ville vers la Russie, l'Asie Centrale, le Proche Orient et les Etats du Golf. Les cartes des vols de *Turkish Airlines* sont éclairantes à ce propos, et font d'Istanbul un relais à la fois national, régional et mondial dans les flux aériens de passagers et de marchandises.

Un hub migratoire

Istanbul est une ville en mouvement par le trafic routier qui y passe mais aussi par les flux incessants de population qui en font soit une destination finale, soit une ville-relais. Elle joue un rôle de commutateur dans le système complexe des migrations, mobilités et circulations internationales, assurant le passage d'une forme de mobilité à une autre de au moins trois grands types de populations mobiles : les touristes, les navetteurs et les migrants légaux et illégaux. Bien que les motivations des mobilités individuelles et collectives soient toujours complexes et se prêtent difficilement à une typologie évidemment réductrice, nous pouvons identifier trois grands types de flux à Istanbul : les flux touristiques, les flux commerciaux et les flux migratoires.

Héritière des capitales de deux grands Empires, Istanbul, autrefois Byzance puis Constantinople, recèle un patrimoine historique impressionnant doublé d'une vie culturelle et festive la faisant rivaliser avec Londres et Berlin dans les destinations des courts séjours européens (Allemands, Espagnols, Français en particulier), et la plaçant dans le circuit des immanquables européens pour les longs séjours internationaux (Américains, Japonais, Australiens, Russes notamment). Les touristes internationaux sont évalués à 6 millions par an pour la seule ville d'Istanbul ; 10 millions sont attendus pour l'année 2010 dans le cadre de la *Capitale européenne de la Culture*. Il faut ajouter à ces chiffres les touristes nationaux aux

quantités non-négligeables, qui profitent de séjour de travail, de vacances ou de visites à la famille pour découvrir la ville dont les charmes sont vantés à la télévision nationale.

Autre mobilité au chiffre d'affaire important mais plus difficilement quantifiable, celle des navetteurs ou pratiquants du « commerce à la valise ». Ce mode d'échange économique repose sur des trajets d'individus qui viennent à Istanbul pour vendre et/ou acheter des marchandises en petite quantité qu'ils transportent comme simple bagage, en bus ou en avion. La proximité avec la Bulgarie joue beaucoup dans ce commerce, mais l'aire de chalandise peut être nettement plus vaste, avec des navetteurs russes, syriens ou turkmènes. Cette forme d'échange se concentre dans certaines rues ou certains quartiers, recréant des formes informelles de bazar ou han, dont les établissements historiques ont aujourd'hui beaucoup plus une fonction touristique qu'une fonction de place de marché, et faisant revivre à la ville sa filiation historique avec les grands pôles de la route de la soie

Enfin, Istanbul est à la fois un but et un relais dans les circulations migratoires nationales et internationales. Elle est toujours le lieu d'immigration de populations anatoliennes ou kurdes, souvent d'origine rurale ou ayant passé du temps dans des villes provinciales, et qui se servent des relais locaux et familiaux pour s'intégrer dans le circuit stambouliote, parfois dans d'extrêmes difficultés. Elle est aussi un relais migratoire pour des migrants en partance pour l'Europe, de manière légale ou illégale. Différentes filières sont identifiées, notamment via les pays frontaliers : la filière géorgienne, la filière iranienne, la filière syrienne etc. Les deux frontières terrestres avec l'Union européenne (Grèce et Bulgarie) à moins de 3h de route d'Istanbul agissent comme un aimant pour toute une population de migrants dont le parcours migratoire peut prendre plusieurs mois, voire plusieurs années. Car si elle peut favoriser les passages, la ville peut aussi retenir captive des populations très précarisées de migrants illégaux désargentés, saignées par les filières migratoires clandestines et exploitées par des patrons locaux peu scrupuleux. Là aussi, cette population se concentre dans certains quartiers qui acquièrent des réputations peu reluisantes, comme Talarbaşı dans l'immédiate proximité de la place Taksim.

Le tropisme du Bosphore

Changeons d'échelle et intéressons nous maintenant aux mobilités intra-urbaines, révélatrices du mode de fonctionnement de la mégapole dans son ensemble. On peut simplifier ces mobilités résidentielles et quotidiennes en les replaçant systématiquement dans leur rapport au Bosphore, et aux rivages de la mer de Marmara plus généralement. On assiste à un « tropisme des rivages » qui définit les espaces et régit nombre de relations sociales et spatiales.

La géographie sociale générale de la ville définit deux grands types d'espace séparés par l'autoroute urbaine E5, qui s'établit parallèle au trait de côte à quelques kilomètres à l'intérieur des terres et qui emprunte le premier pont sur le Bosphore. Bien sûr, on sait maintenant que les ségrégations socio-spatiales s'établissent à une échelle beaucoup plus fine, au niveau de l'îlot voire de l'immeuble. Mais de manière générale, cette autoroute est une véritable ligne de fracture urbaine entre ceux qui habitent au Sud, donc près des rivages, et ceux installés dans la zone Nord, qui en sont relégués. Au Sud les immeubles tout confort et quartiers des classes moyennes à supérieures, au Nord un grand nombre d'habitations de mauvaise qualité, aux statuts plus ou moins légaux, tant sur le plan de la construction que du foncier. L'axe du Bosphore vient bien sûr relativiser cette division Nord/Sud, prolongeant jusqu'aux bords de la mer Noire la présence de quartiers plus riches et bien intégrés au système de transport.

Le Bosphore est justement un axe essentiel dans le fonctionnement de la ville. Bien plus qu'une séparation, c'est bien un élément de continuité très forte qui forge le paysage et les modes d'appropriation des espaces urbains. Il est parcouru par un grand nombre de bateaux de passagers, les autobus de mer (les fameux *vapur*) qui transportent d'une rive à l'autre les

stambouliotes dans leurs mobilités de travail ou de loisirs. Les « échelles » (*iskele*) ou embarcadères sont nombreuses ; les liaisons permettent de rejoindre tout point du Bosphore, même si les traversées se concentrent entre la Corne d'or et le cœur de la rive asiatique, d'Eminönü et de Karaköy vers Üsküdar et Kadıköy.

Un nouvel élément dans les mobilités quotidiennes vient cependant remettre en cause ce schéma de tropisme du Bosphore. La mise en place d'un transport en commun en site propre, le *metrobus*, sur la même autoroute E5, qui ignore totalement les rivages du Bosphore transforme la géographie quotidienne de la mégapole, en plus de transformer les temps et trajets de circulations de ses habitants. Les pôles d'échange ou zones de rupture de charge ne sont plus les mêmes. Les embarcadères sont délaissés au profit des connections métro/metrobus, même si l'intermodalité est encore loin d'être la norme. Rapprochant les lieux d'habitation des lieux de travail en contournant l'obstacle maritime, ce TCSP risque fort de changer l'organisation générales de la ville et la répartition spatiale de ses groupes sociaux.

2° Un renouveau culturel ?

Le marketing territorial, pas toujours coordonné mais déterminé, des multiples acteurs de la ville aspire à la rendre incontournable dans l'agenda urbain européen. Le sacre d'Istanbul en tant que *Capitale Européenne de la Culture 2010* autour du thème « Istanbul, ville des quatre éléments », lui entrouvre la porte d'une certaine reconnaissance de l'Union Européenne, comme un pont symbolique dans des négociations politiques parfois difficiles. Les retombées politiques sont indéniables derrière cette désignation, à tous les niveaux, européen, turc et surtout à celui de la ville elle-même qui depuis plusieurs années cherche à se positionner sur la scène mondiale.

Agenda culturel et promotion internationale de la ville

Le point de départ de ce tournant international est, pour de nombreux observateurs, la parution en 1992 de l'article, publié dans une revue stambouliote, « *Comment vendre Istanbul ?* » par Çağlar Keyder, qui montrait la nécessité d'attirer et de concentrer les activités de service tout en renforçant l'image de la ville selon les normes internationales. En 1996, l'accueil de la conférence internationale *Habitat 2* est l'élément déclencheur de cette politique. Il s'agit du premier événement d'envergure internationale accueilli au cœur même d'Istanbul, qui démontra aux yeux du monde qu'elle avait le potentiel d'une ville de culture, de conférences et de grands événements internationaux.

Depuis lors, la « ville » au sens large, c'est-à-dire l'ensemble des acteurs qui font fonctionner le système urbain et produisent son image, et plus particulièrement la Mairie Métropolitaine du Grand Istanbul (*Istanbul Büyükşehir Belediyesi*), s'est dotée d'un agenda pour promouvoir sa fonction « culturelle », large panel comprenant patrimoine historique, architecture, peinture, création, musique, littérature, événements sportifs etc. Candidate malheureuse à plusieurs reprises à l'organisation des Jeux Olympiques (2008, 2012), la quête de l'olympisme a justifié le vote de plusieurs lois spéciales et la construction d'un grand stade, la « Stade Olympique Atatürk ». A défaut, la ville accueille des compétitions européennes, comme la finale de la coupe de l'UEFA en mai 2009 au stade *Şükrü Saraçoğlu* où évolue habituellement l'équipe de Fenerbahçe, ou un grand prix de Formule 1 inscrit au championnat du monde et dont la construction du circuit (sur la partie asiatique) a fait et fait toujours polémique.

La dernière grande conférence en date est le Forum mondial de l'eau sous l'égide des Nations Unies, qui a accueilli en mars 2009 des représentants du monde entier. L'année 2010 sera bien entendu le point d'orgue de cette construction d'image de ville culturelle internationale : de

nombreuses manifestations sont organisées dans le cadre de la capitale européenne de la culture, parmi lesquels des festivals de théâtre, les rencontres littéraires et musicales, la mise en valeur du patrimoine historique reconnu comme le plus important d'Europe à travers la rénovation de nombreux bâtiments, comme la mosquée *Süleymaniye*. De manière symbolique, il existe également un projet de collaboration avec deux autres pays européens mais non membres de l'UE, la Suisse et la Norvège.

Parallèlement à ces grandes manifestations, la municipalité d'Istanbul a entrepris plusieurs actions de réhabilitation urbaine qui s'inscrivent dans une politique de « transformation urbaine » ouvrant sur une vaste requalification de ses nombreuses friches industrielles le long du Bosphore et surtout de la Corne d'Or. Situé au fond de la Corne d'Or, le site de l'ancienne centrale thermique *Silahtarağa* a été transformé en un centre d'art contemporain et un campus universitaire. L'effet « vitrine » de l'opération nommée *Santralistanbul* est assuré par l'accueil de grandes figures internationales, comme le président de la Commission européenne Jose Manuel Barroso en avril 2008, ou le président du FMI Dominique Strauss-Kahn en 2009 qui, pour l'anecdote, s'est fait prendre pour cible par un « lanceur de chaussure » turc dans ce lieu.

Gentryfication des quartiers centraux

Cette transformation des activités des quartiers pour la plupart centraux n'est pas sans conséquence sur le tissu urbain. L'activité industrielle a pratiquement disparu, libérant de grands espaces et de grands bâtiments dont la réutilisation se fait avec plus ou moins de succès. Le port de Karaköy est ainsi devenu le quai d'accueil des bateaux de croisière, tout en abritant, dans un ancien entrepôt sur plus de 8000m² et sur deux étages, le musée d'art contemporain *Modern Istanbul*. L'ambition de ce dernier est de devenir la référence d'art contemporain en Turquie, symbolisant à lui tout seul le tournant touristique et culturel de la structure productive du centre-ville d'Istanbul. Mais la superstructure de ce musée et sa représentativité fonctionnelle s'imposent à un environnement encore très peu réhabilité : des entrepôts en ruine, une voie ferrée ancienne, des hangars...le tout formant un accès peu esthétique.

Ce musée participe à forger l'image d'une métropole culturelle, accompagnant le statut international fortement valorisé dans les domaines artistiques hybrides, l'art contemporain et la musique. La communauté artistique stambouliote, et notamment celle de Beyoğlu, a acquis une aura qui dépasse la Turquie et même l'Europe ; certains lieux, comme le *Babylon*, dans le quartier de Tünel, s'imposent dans les grandes tournées européennes. De manière générale, c'est tout le quartier de Beyoğlu qui apparaît comme le fer de lance de ce renouveau artistique et culturel : à Tophane, on ne compte pas moins de cinq galeries d'art contemporain ; à Tünel, ce sont les bars et salles de concert branchées qui sont légion ; Péra accueille une population artistique et des étrangers en résidence prolongée. A la place des entrepôts de Karaköy, des terrasses pour boire des bières et fumer le narguilé sont installées. Immanquablement, les populations d'origine ne peuvent pas suivre le prix des loyers et doivent partir ; les immeubles sont rachetés, réhabilités et revendus par des grands groupes immobiliers : la gentryfication est en marche selon des processus tout à fait classique et facilement identifiables. D'autres lieux plus péricentraux confirment ou émergent comme pôles culturels : Nişantaşı restent le quartier de la bourgeoisie cultivée ; Kuzguncuk sur la rive asiatique devient un lieu privilégié pour les artistes depuis sa réhabilitation pour servir de décor de cinéma.

De manière paradoxale, cette internationalisation plutôt réussie d'Istanbul n'est pas ou peu valorisée par la Municipalité et est principalement promue par des structures privées, parce qu'elle n'est peut-être pas contrôlable politiquement ou peu rentable, alors qu'elle constitue un des critères indispensables pour attirer des populations qui font rayonner la ville, les « *creative class* » de Florida.

3° Un modelage au profit d'une certaine idéologie urbaine

Parallèlement à ce dynamisme culturel, de nombreux projets immobiliers intégrés voient le jour, promouvant des modèles d'urbanité ultra-moderne et répondant à une idéologie urbaine néolibérale présente dans toutes les grandes villes mondiales et transmises par les grands cabinets mondiaux d'architecture. Mais les spécificités stambouliotes sont mises en avant même par les promoteurs privés dans le but de souligner les aménités spécifiques de la ville.

Des grands projets internationaux

Le projet de Zaha Hadid pour redessiner le quartier de Kartal selon des lignes futuristes, dans le but de créer un pôle de services supérieurs à l'Est de la mégapole pour rééquilibrer les emplois tertiaires, a été récemment publié dans le magazine *Géo Hors série* sur Istanbul, il est donc inutile de s'y référer trop longuement. Soulignons cependant que le master plan ne tient absolument pas compte des réalités du terrain actuel et laisse présager une réalisation très difficile de ce projet complètement déterritorialisé.

Mais d'autres grands projets existent dans la ville, comme le projet « *Kumsal* » à Küçükçekmece. A l'Ouest de la ville, sur l'étroit cordon de sable qui sépare la mer de Marmara et le lac de Küçükçekmece, le cabinet *Llewelyn Davies Yeang* a remporté un concours d'architecture pour réaménager la zone stratégiquement bien placée, face à la mer de Marmara et le long d'un axe de communication majeur pour pénétrer dans le cœur d'Istanbul. L'architecte a voulu dessiner un quartier à vocation environnementale, conçu comme un corridor écologique, mais qui réponde aux normes d'utilisation des *waterfronts* à travers une marina et des immeubles de standing. La municipalité d'arrondissement entend, avec ce projet, devenir un nouveau centre de l'agglomération stambouliote, mettant en avant les liens avec la mer et la modernité urbanistique de l'opération reprenant en partie le modèle d'une « petite Venise ». Pour les résidents, ce projet ne tient pas compte des réalités du territoire et encore moins de leurs préoccupations et attentes. La mairie utilise la vulnérabilité sismique pour justifier une expulsion, qui s'apparente plus à une élimination drastique du risque social que représente cette population composée majoritairement de célibataires plutôt aisés et instruits, qui plus est d'un autre bord politique. Refusant la négociation individuelle, les habitants se sont constitués en association, active dans la défense du quartier mais pas hostile à la négociation, si celle-ci est fondée sur des bases jugées équitables. Le quartier littoral de Küçükçekmece, visité une première fois en 2009 n'est toujours pas détruit en 2010, mais le maire d'Istanbul, Kadir Topbaş¹, a déclaré à ce sujet : « Nous avons détruit quatre cent vingt huit habitations pour faire une zone de récréation pour tous les habitants d'Istanbul ». Cette phrase illustre à elle seule les conflits de territorialité entre le quartier local, défendu par ses habitants, et la politique métropolitaine qui vise à conformer la ville aux ambitions internationales. Comme le souligne Jean-François Pérouse, ce projet traduit bien les conflits qui peuvent exister entre les diverses interprétations possibles de la durabilité environnementale selon les échelles considérées. S'il correspond aux normes internationales des « éco-quartiers », ce projet n'en reste pas moins une opération immobilière qui s'appuie sur les aménités paysagères du site à l'échelle de l'agglomération, tandis que les habitants s'élèvent contre une procédure imposée sans aucune prise en compte des complexités du territoire initial ni aucune concertation.

Un autre projet est aussi révélateur d'une certaine idéologie urbaine, celui-ci beaucoup plus localisé que le précédent, le projet « *Bosphorus City* ». Il s'agit tout simplement de créer un mini Bosphore artificiel à plusieurs dizaines de kilomètres de l'original, sur la rive

¹ Déclaration faite lors d'une conférence de presse le 20/01/2010, disponible en ligne sur le site www.ibb.gov.tr.

européenne, à un endroit facilement accessible depuis l'aéroport international. Un canal va être creusé et mis en eau pour développer un quartier tourné vers une vie au bord de l'eau à l'ottomane, avec des architectures rappelant les *yali* du Bosphore et des embarcadères pour des promenades en barque. Le but est de recréer les villages qui longent le Bosphore à une échelle beaucoup plus modeste bien sûr, et surtout d'artificialiser totalement un lieu idéalisé pour en faire un symbole type de la vie stambouliote. On récupère ainsi la tradition ottomane pour la mélanger au modernisme architectural et faire un quartier fermé sur lui-même, mais uni dans l'idéologie stambouliote de l'urbanité ottomane.

Artificialisation et nettoyage de la ville

Cette « ottomanisation » de la ville se voit de différentes manières plus ou moins conscientes et plus ou moins coordonnées. Redécouvrir le passé ottoman de la ville, accepter enfin d'être les héritiers d'un Empire qui avant de connaître des déboires a eu son heure de gloire est nouveau dans l'agenda stambouliote, et semble correspondre avec l'affirmation des ambitions de l'AKP (parti au pouvoir au gouvernement et à Istanbul) pour la ville. Affirmer l'identité ottomane de la ville permettrait ainsi d'assurer une spécificité propre à la ville pour se démarquer des autres capitales d'envergure internationale. Cela passe par exemple par une surutilisation de la Tulipe dans les parterres de fleur municipaux, en référence à la période des tulipes de l'Empire ottoman. Cet engouement pour la tulipe va même jusqu'au design de la nouvelle rame de tramway dessinée par Alstom qui devrait avoir une vitre avant et des sièges rappelant le pétale de la tulipe.

Cette ottomanisation se voit aussi dans les chantiers de restauration du patrimoine, qui privilégie par exemple les périodes ottomanes pour la Grande Muraille de Constantin ou qui restaure à l'ottomane des parties byzantines. Le traitement fait par la Municipalité à la Muraille est d'ailleurs un enjeu crucial du classement au patrimoine mondial de l'UNESCO qui menace de déclasser le site si rien n'est fait pour la conserver dans le respect de son aspect initial. De même, les restaurations des quartiers Fener/Balat a privilégié un style néo-ottoman dans des quartiers où l'ambition initiale était de réhabiliter l'architecture dite « minoritaire », grecque ou juive. Enfin, et pour faire court, certains quartiers sont complètement rasés car dérogeant trop à la norme urbaine stambouliote, notamment le quartier rom de Sulukule complètement détruit pour laisser place à des complexes immobiliers touristiques de fausses maisons en bois, toujours à l'ottomane...

Conclusion : Istanbul 2010 : capitale européenne ou capitale turque ?

Il est bien sûr trop tôt pour conclure sur la tenue de la manifestation *d'Istanbul Capitale européenne de la Culture 2010*. Mais les premiers éléments observés laissent planer un doute sur la dimension vraiment européenne de cette manifestation. On aurait pu penser que le gouvernement turc se saisirait de cette occasion pour promouvoir sa candidature à l'UE ; les festivités d'inauguration de l'année ont démontré le contraire. Des rues pavées de drapeaux turcs sans aucun symbole européen ; un discours plaçant Istanbul au cœur des civilisations sans une seule mention à l'Europe ; et pour couronner le tout un concert de musique militaire ottomane en guise d'ouverture entre Sainte Sophie et la Mosquée Bleue! Plus qu'européenne, Istanbul semble ainsi s'affirmer comme la capitale de la Turquie avant tout, prenant en quelque sorte sa revanche sur Ankara, en s'imposant sur la scène internationale, grâce à sa réconciliation avec son passé ottoman, ou par une instrumentalisation de ce dernier.

Questions/Réponses

Comment replacer Istanbul dans l'espace de la turcité ? Est- ce une ville turque ? Polarise t-elle les pays turcophones ?

Istanbul est une ville turque qui a une dimension internationale. A ce titre, elle rayonne aussi sur les pays turcophones d'Asie centrale. Les migrations existent dans les deux sens, tout comme les visites pour tourisme. Elle est surtout un relais pratique, une porte d'entrée ou de sortie vers l'Europe, avec la majeure partie des correspondances aéroportuaires internationales en provenance d'Asie centrale. Mais elle n'est pas la capitale du « monde turc », ensemble qui ne constitue pas une entité forte, encore moins un territoire, et qui n'a pas réellement d'unité. A ma connaissance, il n'y a pas de « haut lieu » transnational de la turcité qu'Istanbul pourrait incarner, car l'expression panturque reste très faible et parfois relève plus du rêve ou du fantasme que de la réalité.

L'internationalisation de la ville décrite ici fait peu état des dimensions économiques ? Est-ce parce qu'Istanbul n'est pas une ville très productive ?

Non, c'est un élément important bien sûr sur lequel je ne suis pas revenu mais qui a toute sa place dans le processus d'internationalisation de la ville. Istanbul n'est pas une grande place boursière certes, mais c'est une mégapole qui cumule les fonctions de décisions économiques : elle est donc aussi métropole. Elle concentre les sièges sociaux des grands groupes industriels du pays, c'est elle qui reçoit avant les autres régions les investissements directs étrangers. On assiste à une véritable concentration de la productivité dans la région du Grand Istanbul. La Municipalité Métropolitaine vise d'ailleurs à concentrer le tertiaire supérieur dans les quartiers d'affaire d'Istanbul et à déconcentrer la production industrielle dans l'arrière pays en utilisant la région Marmara comme son arrière-cour productive.

Existe-t-il des plans d'urbanisme qui permettent de réglementer et de planifier l'urbanisation de la ville ?

De tels plans existent, et ce depuis longtemps. Le premier plan d'Istanbul a été réalisé par l'urbaniste français Henri Prost au début des années 1930. Il prévoyait la percée de grandes avenues pénétrantes et limitait la hauteur des constructions, règle qui aujourd'hui encore permet à Istanbul, notamment dans les quartiers centraux, de conserver son paysage si particulier. La Municipalité Métropolitaine, notamment à travers son agence de planification IMP, fait des plans à plusieurs échelles pour délimiter les zones à urbaniser, à préserver, à restaurer etc. Mais ces plans ne sont pas toujours suivis d'effet et sont en tout cas contournés, d'autres logiques plus terre à terre rentrant en compte dans la production de la ville, notamment l'accès au foncier et les constructions illégales, souvent légalisées a posteriori par des jeux de clientélisme économique et politique.

Indications bibliographiques

Mustafa Aslan et Jean-François Pérouse, 2003, « Istanbul : le comptoir, le *hub*, le sas et l'impasse », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 19 - n°3 | 2003, URL: <http://remi.revues.org/index2683.html>.

Marcel Bazin, 2006, « Protection du patrimoine et dynamique socio-économique au Caire et à Istanbul », *Travaux de L'Institut de Géographie de Reims*, n°127-128, vol.32, p.43-72.

Sébastien Fleury, 2005, « Les rivages d'Istanbul : des espaces publics au cœur de la mégapole », *Géographie et Cultures*, n°52, p.55-72.

Benoît Montabone, Martine Candelier-Cabon, 2009, « Istanbul, une internationalisation forcée ? », *Echogéo*, Sur le vif, <http://echogeo.revues.org/index11523.html>

Jean-François Pérouse, 2007, « Istanbul entre Paris et Dubaï : mise en conformité internationale, nettoyages et résistances », in Berry-Chikhaoui I., Deboulet A. et Roulleau-Berger L. dir. *Villes Internationales. Entre tensions et réactions des habitants*, Editions La Découverte, collection Recherches, Paris.

Jean-François Pérouse, 2003, « Istanbul, une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], vol. 64 | 2002, URL : <http://cdlm.revues.org/index76.html>

Compte rendu : Benoit Montabone et Luc Berger