

**OKTAY EKİNCİ**

*Istanbul secoué*

Traduit par

Philippe Blacher, Elif Gökteke  
et Habiba Boumlik

# Après les années 80,

Istanbul est entré dans le XXe siècle avec un arsenal de lois politiques favorisant la rente foncière au détriment des aspects architecturaux et urbanistiques de la ville. Si ces lois sont encore en vigueur à l'entrée du IIIe millénaire, le passé de la ville riche de 2700 ans risque alors de sombrer, et avec lui, son identité naturelle. "La ville de 2.700 ans" est une expression d'un usage fréquent pour évoquer la prospérité d'Istanbul depuis le VIIe siècle avant J.-C.

Istanbul a connu, à l'instar d'autres grandes villes dans le monde, un certain nombre de modifications tout au long du XXe siècle. Toutefois, à l'inverse d'autres métropoles, on ne peut parler ici de préservation urbaine qui serait fondée sur l'identité historique et naturelle de la ville.

Photographier aujourd'hui des lieux dont nous possédons des clichés de la fin du XIXe ou même des années cinquante ou soixante produirait un résultat bien différent. Si Istanbul n'avait pas une topographie urbaine et une identité géographique uniques au monde (Bosphore, Corne d'Or, Mer de Marmara), les observateurs du début du siècle regardant la ville actuelle ne pourraient croire qu'il s'agit du même lieu. Lors de la Deuxième Conférence mondiale sur l'Habitat, une campagne d'information avait été produite sur Istanbul, dont le slogan le plus significatif était :

*"La plus occidentale des villes orientales, et la plus orientale des villes occidentales..."*

Avant les grandes transformations des années cinquante, ce slogan avait sa pertinence dans un tissu urbain d'inspiration

architecturale tant occidentale qu'orientale. Aujourd'hui le même slogan ne pourrait s'appliquer qu'à la presqu'île historique (Suriçi) et, dans une moindre mesure au quartier de Beyoğlu aux paysages si pittoresques (Galata-Pera).

Hormis ces zones, tout Istanbul, depuis les collines du Bosphore, d' Üsküdar à Kadyköy, et jusque dans les forêts du Nord, a accueilli une multitude de "villages" qui se sont récemment fixés dans son environnement. C'est ce qui vaut à cette ville l'appellation de "grand village" de douze millions d'habitants. 350 à 400 mille personnes y migrent chaque année. La moyenne annuelle de l'accroissement naturel s'élevant à 4,8% par an, avec "un nouveau venu par minute", Istanbul est véritablement un gigantesque village!

Cette transformation est d'autant plus importante qu'elle prend sa source dans le maintien parmi les populations migrantes des identités originelles, en particulier anatoliennes. La ville perd alors sa définition de "structure urbaine".

Au premier regard, le constat est évident : 75% des migrants et de leurs enfants, voire de leurs petits-enfants apportent à Istanbul un mode de vie villageois. L'interaction toutefois entre les mouvements migratoires et l'urbanisation, plus spécifiquement depuis la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt, a favorisé une autonomisation de ces comportements par rapport aux lieux d'origine.

Pourtant, si Istanbul n'est pas une "ville" au regard de ces attitudes chez les populations migrantes, elle n'est pas non plus "un gros village". Elle n'est pas davantage le produit de l'agglomération de centaines de villages juxtaposés. Depuis dix ans, en venant s'établir à Istanbul, les néo-citadins originaires d'Anatolie ont progressivement abandonné leur mode de vie villageois et se sont adaptés à son "mode d'emploi".

Si les immigrés d'Istanbul laissent au village leurs coutumes et leur culture architecturale, ils y laissent aussi leurs propres valeurs au profit de nouvelles pratiques sociales et d'une autre éthique. Par exemple il n'est pas dans les habitudes anatoliennes de polluer les sources d'eau potable, les cours d'eau ou les forêts ou les emplacements pour pique-niquer; l'Anatolie n'a jamais été un site de développement et d'expansion urbains. Pourtant dans les années quatre-vingt, les espaces choisis par les migrants pour

s'installer étaient en majorité des bassins et réserves d'eau ou des forêts, lieux de prédilection ces dix dernières années des riches investisseurs immobiliers.

Ceux qui aujourd'hui s'insallent dans les zones boisées, aux sommets des collines du Bosphore, aux surfaces agricoles, aux terres de Thrace, sont en partie des migrants, mais aussi en partie des populations aisées.

Depuis les années quatre-vingts, pour la première fois depuis vingt-sept siècles, la politique destinée à faire entrer Istanbul dans le vingt-et-unième siècle ne la réconcilie pas avec sa nature, son passé et va jusqu'à la rendre prisonnière de changements d'identité radicaux, notamment en faisant le choix de la rente immobilière au détriment d'une réflexion sur la ville. Ces initiatives politiques sont directement à l'origine de la création d'un Istanbul illégal après les années quatre-vingt. Des millions de personnes se sont ainsi greffées sur cet environnement qui a fini par les intégrer à la ville. La responsabilité en incombe donc aussi aux politiques.

Cette option économique est largement soutenue par une politique d'investissement et une politique urbaine visant à transformer les habitudes d'épargne d'une armée de milliers de migrants-consommateurs potentiels.

Les parties illégales de la ville abritent ainsi la plus grande part des acheteurs d'équipement électro-ménager mais aussi de villas luxueuses, et fournissent la majorité des opportunités pour le secteur du bâtiment en Turquie.

Le simple fait de jeter un coup d'oeil sur l'état et les fonctions des gratte-ciel dans les quartiers centraux d'Istanbul suffirait à comprendre le contenu des nouvelles politiques qui marquent la ville de leur empreinte et qui ont peu d'égards pour les agglomérations illégales qu'on appelle les "banlieues urbaines". Hormis ceux construits après les années 80 et devenus des hôtels, presque tous les gratte-ciel sont des bureaux à loyer élevé ou des bureaux à vendre. Comme on peut aisément le remarquer, ces bâtiments ne sont pas construits conformément à un plan général de la ville, ils l'ont été en fonction du lieu où l'investisseur possédait un terrain. Ces gratte-ciel fonctionnent comme des "tours de rente". De telles constructions ont été autorisées grâce à l'influence du propriétaire foncier et à ses relations au sein des

institutions, locales ou centrales, responsables de l'aménagement urbain.

Certains gratte-ciel sont entièrement consacrés à une grande entreprise, mais presque tous sont des centres commerciaux. Ces étages ne répondent pas à des besoins précis, et ne se justifient pas non plus par des nécessités de normes architecturales, ils obéissent seulement aux impératifs de rentabilité : on multiplie ainsi les possibilités offertes par un terrain constructible.

Après 1980, les méthodes principales auxquelles les politiques ont recours consistent à favoriser des constructions de rente, dans les quartiers périphériques, grâce à des autorisations attribuées illégalement et en dépit des règles fondamentales de l'urbanisme. Dans les quartiers centraux, ils n'ont pas pris en considération l'aspect de la ville, sa configuration et sa richesse architecturale ; ils lui ont imposé des gratte-ciel ne répondant à aucune règle de planification urbaine.

Jusqu'aux années 80, de nombreuses lois ont légalisé des constructions illégales, notamment ce qu'on appelle les constructions d'une nuit, *gecekondu*. Or, aucune loi ne permettait d'ajouter aux bâtiments déjà construits d'autres constructions. En 1983 et 1984, deux lois sont venues autoriser les propriétaires de *gecekondu* à construire un immeuble de quatre étages. Avant, ce type de construction répondait aux besoins de première nécessité, elles servaient d'abris urgents. Plus tard, elles ont servi de prétexte, d'alibi juridique pour construire un immeuble. Ces lois d'amnistie ont suscité une avalanche de constructions sur des terrains pourtant protégés.

Une loi de réforme des plans de construction, en 1984, eut des effets encore plus négatifs. Elle dispensait de se conformer au plan général d'aménagement. Cette réforme permettait de répertorier les terrains sur lesquels on était susceptible de construire des *gecekondu* afin de les ouvrir à la construction. Les administrations locales ont voulu invalider les restrictions apportées à la construction sur les terrains protégés, sous prétexte qu'on pouvait justement y construire des *gecekondu*. Elles ont donc proposé d'ouvrir ces terrains à la construction alors qu'il s'agissait de forêts, de réserves d'eau et de terrain agricoles. Ces terrains ont donné lieu à une urbanisation d'une extrême intensité.

Ces lois sont encore en vigueur aujourd'hui et Istanbul s'apprête à accueillir le III<sup>e</sup> millénaire avec un plan d'urbanisation qui lui dénie ses richesses naturelles.

L'état d'esprit général après 1980 est de transformer la construction illégale en rente et d'instaurer un laisser-aller en matière d'urbanisme. En 1985, des transformations radicales sont apportées à la loi de construction et d'aménagement. Désormais, les administrations locales sont autorisées à mettre en place des planifications précédant toute construction. Cependant, la nouvelle loi n'a prévu aucun contrôle, aucune sanction ou restriction à l'égard de tels plans, dont on attend pourtant qu'ils découragent les constructions. De même, on notait l'absence de toute réglementation sanctionnant les municipalités qui n'exerçaient pas leur fonction de contrôle sur les constructions. L'aberration est telle qu'il arrive parfois qu'une administration locale se retrouve dans une situation où elle ne peut s'opposer à une construction car le propriétaire est protégé par la législation! Par conséquent, construire illégalement à Istanbul est devenu très facile et financièrement très avantageux. Construire légalement suppose en revanche la conformité aux lois, le paiement de taxes, le respect du plan d'aménagement ainsi que des démarches bureaucratiques. La construction illégale se fait en dehors et en dépit de toutes ces règles. C'est rentable, si bien que cela est devenu la démarche courante.

Les maisons et immeubles ne sont pas seuls à être construits illégalement. On relève par ailleurs des centres commerciaux à plusieurs étages, des tours de bureaux, des galeries réservées à la vente de voitures, des pavillons, des mosquées et divers édifices religieux. Il existe même des municipalités totalement illégales comme Samandra et Sultanbeyli mais dans lesquelles on trouve des constructions de l'Etat comme des écoles et des hôpitaux. Tout ceci est bâti sur des terrains protégés. Leurs conséquences sur l'écologie sont extrêmement graves.

Après 1980 et sous le régime militaire, la constitution était suspendue. Une nouvelle loi fut passée pour favoriser les investissements touristiques. Conformément à cette loi, les grands hôtels et autres édifices considérés nécessaires à l'encouragement du tourisme peuvent être construits sans se conformer au plan d'aménagement de la ville dès lors que l'on

dispose de l'autorisation du ministère du tourisme.

Pour obtenir un droit de construction privilégié, un investisseur possédant un terrain adresse une demande au ministère du tourisme. Lorsque le conseil des ministres approuve et déclare un terrain "centre de tourisme", ce dernier n'est plus soumis aux plans d'aménagement de la ville. On y applique ce que le gouvernement approuve.

Entre 1985 et 1995, quasiment 50 terrains et zones ont été déclarés "centres de tourisme" dont 20 ont vu émerger des gratte-ciel qui donnent sa silhouette à Istanbul aujourd'hui.

Les espaces verts ont été loués pour une période de 49 ans. Aussi, les hôtels Swiss et Conrad ont-ils été construits sur de tels espaces et en vertu des autorisations privilégiées. Quant aux hôtels Gökkafe et Park, ils ont été édifiés sur des terrains privés, mais ils ont également bénéficié de cette loi de faveurs. Un litige oppose encore l'hôtel Park - dont les travaux de construction sont suspendus - aux habitants du quartier et à l'ordre des architectes. Le tribunal a annulé les autorisations de construction et les étages dépassant la hauteur conforme à la silhouette de la ville ont été détruits lors d'une cérémonie qui avait pour objectif de manifester contre la politique urbaine menée dans les années 80. Mais en vérité, les lois encourageant de telles constructions sont encore d'actualité.

En conséquence, non seulement l'identité culturelle d'Istanbul est en passe de disparaître, mais celle aussi des Anatoliens qui y ont immigré. A l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, une question se pose avec acuité : cette ville historique qui porte les traces d'une civilisation de 27 siècles, quelles traces de celle du XX<sup>e</sup> siècle portera-t-elle au III<sup>e</sup> millénaire? Si les lois qui s'appuient sur les politiques de construction d'après 1980 ne sont pas abolies, les dernières richesses historiques et naturelles d'Istanbul vont disparaître dans les méandres de l'histoire avant même le XXI<sup>e</sup> siècle.

Je termine par un appel à tous les amis de la culture, en Turquie et dans le monde, et aux institutions de culture, d'architecture et d'urbanisme comme l'UNESCO, l'ICOMOS, l'UIA. Istanbul est un héritage universel. Ce ne sont pas seulement les politiques nationales insensibles qui menacent et défigurent cette ville, ce sont aussi les politiques de rente

internationales en relation avec les premières. Par exemple, les lobbies exercés par les monopoles de l'industrie automobile ont laissé Istanbul sans métro pendant des années. Or Istanbul, cette ville d'histoire et de nature, devrait être entièrement libérée de tout trafic automobile. Au lieu d'un passage sous le Bosphore, on envisage de construire un troisième pont. Le tissu historique de la ville est écrasé sous autoroutes, ponts et viaducs. Nous souhaitons que nos amis qui ont signé la charte urbaine européenne de 1992, nous donnent leur appui pour protéger Istanbul contre cette catastrophe et qu'ils appuient par exemple la construction d'un passage souterrain à rails au lieu d'un troisième pont. De même Istanbul est menacé de devenir un canal pétrolier. Le Bosphore est le seul passage maritime qui soit considéré comme un site et qui se trouve inscrit sur la liste de l'héritage universel de l'UNESCO. Il ne faut pas le considérer comme une simple voie maritime. La circulation maritime est devenue d'une telle intensité qu'elle menace l'écologie du Bosphore qui a été la scène, lors des trente dernières années, de 20 accidents maritimes. Nous appelons nos amis à nous rejoindre pour appuyer un projet favorisant les pipe-lines au détriment des tankers. Parallèlement aux projets découlant de la globalisation, la mission de "centre financier" envisagée pour Istanbul nous inquiète. Des expressions comme "un nouveau Beyrouth", "un Singapour en Europe" en sont révélatrices. De nouveaux projets géants, émanant des pays asiatiques, et ayant pour cible Istanbul, menacent la particularité de cette ville.

Nous voudrions qu'Istanbul soit vue comme elle est et non comme une place financière potentielle .

