



**Chantier de construction, à Istanbul, d'un tunnel ferroviaire sous les eaux du Bosphore.**

S. DAL POZZOLO/CONTRASTO-REA

# Istanbul n'est plus dans Istanbul

De 4 millions au début des années 1980, la mégapole est passée à près de 15 millions d'habitants trente ans plus tard, et elle n'en finit plus de repousser ses limites. Elle conjugue aujourd'hui les problèmes d'une ville du tiers-monde et ceux d'une métropole du XXI<sup>e</sup> siècle

**Guillaume Perrier**

L'année culturelle s'est refermée à Istanbul, comme elle s'était ouverte. Dans l'indifférence d'une ville trop vaste pour s'approprier l'événement. Les 600 expositions, concerts, ou performances organisées dans le cadre d'Istanbul capitale européenne de la culture 2010, ont certes stimulé la création artistique, accéléré l'ouverture de musées et de galeries d'art et propulsé Istanbul sur la scène de la culture globalisée, accueillant, par exemple, le show du groupe U2 au stade Atatürk. « *Istanbul est revitalisée. Et nous avons reçu environ 8 millions de touristes* », se satisfait Kadir Topbas, le tout-puissant maire de l'agglomération, élu en décembre 2010 à la tête de l'Assemblée mondiale des élus locaux (CGLU).

Mais, malgré un investissement de plus de 2,2 milliards d'euros, les activités culturelles sont passées inaperçues pour l'immense majorité des habitants de cette ville tentaculaire, étendue sur une centaine de kilomètres d'est en ouest. « *Nous n'avons peut-être pas réussi à toucher tout le monde. Istanbul fait la taille d'un pays* », concède Kadir Topbas. La majorité des crédits de financement a été employée à la restauration de monuments anciens, le reste s'est perdu dans les méandres de la bureaucratie. Et les organisateurs ont échoué à décentraliser la culture, cantonnée dans quelques arrondissements centraux.

Symboliquement, le coup de grâce à Istanbul 2010 a été porté en septembre, lorsqu'un soir, une escouade de casseurs armés de gourdins et de barres de fer a déboulé dans les galeries d'art contemporain qui ont essaimé récemment dans le quartier de Tophane, brisant les vitrines et menaçant le public d'un vernissage. Une réaction des habitants contre les artistes branchés, accusés de boiter de l'air cool dans la rue et de favoriser la gentrification, rapide du centre-ville, phénomène

ne qui chasse les classes populaires.

Ces violences révèlent surtout les profondes contradictions qui traversent Istanbul, « ville-monde » composée de milliers de petits villages, agglomération perdue « *entre global et local* », selon Caglar Keyder, urbaniste à l'université du Bosphore. Celles d'une ville qui a grandi trop vite et dont le processus de transformation est laissé à bride sur le cou. « *Istanbul est une ville chaotique, devenue ingouvernable car elle a été transformée en une simple marchandise. Les valeurs culturelles ont été sacrifiées pour le profit financier* », estime Mustafa Sönmez, éditorialiste au quotidien *Cumhuriyet* et farouche opposant au parti islamo-conservateur au pouvoir, qui dit redouter une dérive « *à la Dubai* ».

Soumise à la pression de l'exode rural et à un développement économique sans précédent, la mégapole n'en finit plus de repousser ses limites physiques pour aller vers la campagne et la forêt de Beğirade qui résiste au nord. Dans Istanbul (Nil Editions 2002), Daniel Rondeau résume cette fuite : « *Un jour Istanbul a sauté le mur* [le mur byzantin de Constantin qui entoure la cité historique]. Depuis elle galope ». De 4 millions au début des années 1980, la ville atteint près de 15 millions d'habitants trente ans plus tard, croissant certaines années au rythme de 800 âmes par jour. Istanbul concentre 20 % de la population et 40 % de l'activité économique de la Turquie. Des quartiers entiers sont construits ex nihilo en quelques mois, du côté asiatique comme du côté européen, autorisant des projets architecturaux délirants : cités japonaises, répliques de palais ottomans ou reconstruction de la lagune de Prutket, en Thaïlande.

Istanbul, gigantesque ville-champignon, est une mer d'échaudages et de grues, « *une foire permanente aux matériaux de construction* », sourit Burak Boy-san, architecte et coorganisateur d'une exposition monumentale, « Istanbul 1910-2010 », consacrée à un siècle de folie urbaine, et présentée à Sarıtraş Istanbul,

l'ancienne centrale électrique devenue l'un des musées les plus avant-gardistes de la ville.

Les journaux regorgent de petites annonces et de publicités vantant les nouveaux habitats de la périphérie. A 40 km du Bosphore, une réplique en béton du fameux détroit est, par exemple, en train de sortir de terre à la périphérie européenne de l'agglomération. « Bosphorus City » sera une résidence pour jeunes urbains modernes, comme il s'en construit des dizaines à Istanbul, avec ses terrains de sport, ses agents de sécurité et son Starbucks. « *Le deuxième Bosphore d'Istanbul* », affirme la brochure en papier glacé.

Cette cité nouvelle a son pont à cheval sur deux continents, les villas ottomanes kitsch qui imitent les yali traditionnelles en bois, les restaurants de poisson... Des centaines d'ouvriers s'affairent dans un chantier boueux pour tenter d'affiner la ressemblance. « *Notre idéal était de recréer* ».

**La péninsule historique, où se concentrent les grands sites byzantins et ottomans, est devenue un parc touristique déshumanisé**

*La vie au bord du Bosphore, en moins d'une heure. Une cité où l'on trouve tout à cinq minutes, où vont se retrouver les enfants d'une même milieu social. C'est la tendance. Vingt mille personnes vont venir vivre ici »,* montre sur la maquette l'un des vendeurs de ce vaste projet immobilier.

A défaut de la mer, le complexe, bâti sur le site d'une ancienne décharge d'ordures, borde l'autoroute, bientôt rejointe par une ligne de métro. Les 300 appartements avec vue sur le canal artificiel se sont arrachés en dix jours : 120 000 euros pour un deux-pièces. Dans une ville saisie par une frénésie immobilière dévorante, le prix

des logements a flambé et fait, en contrepartie, la fortune des rois du béton proches du parti au pouvoir. Dans certaines résidences, décorées par Armani ou par Philippe Starck, des logements se vendent à 18 000 euros le mètre carré. La bulle immobilière, qui repose sur les crédits menacés d'éclater.

Il y a cinq ans, la campagne courrait encore autour du stade Atatürk, là où aujourd'hui s'alignent des tours et des condominiums tout neufs. Auparavant, de petits hameaux de *gecekondu*, ces bidonvilles de maisons en dur, élevées illégalement au gré des vagues de migrations, s'étaient çà et là sur les collines. La plupart de leurs occupants, immigrés des zones rurales d'Anatolie, ont été relogés ou chassés. Les bidonvilles rasés à la pelle. Cette transformation radicale fait apparaître une nouvelle série de défis urgents. Les dossiers culturels sont restés au second plan.

La priorité du maire, Kadir Topbas, un fidèle du premier ministre, Recep Tayyip Erdoğan : les transports et les infrastructures, dans lesquels il a investi 4 milliards d'euros. La circulation automobile inter-nale, dans les rues étroites du centre, est devenue le cauchemar des Stambouliotes. Pour y remédier, Istanbul étend son réseau de métro et de ferris et s'est dotée d'un « métrobus » pour désenclaver les banlieues...

Un troisième pont va être édifié sur le Bosphore, en plus du tunnel ferroviaire creusé sous le détroit, le Marmaray, et un troisième aéroport est en projet. Autoroutes, centres commerciaux, hôpitaux, mosquées et universités sont bâtis à tour de bras. Depuis son arrivée au pouvoir, Kadir Topbas, architecte de formation, a changé l'image d'Istanbul. « *Si l'on s'en tient aux standards de la mondialisation néolibérale, Istanbul est une success story* », assure Caglar Keyder.

Mais le « programme de transformation urbaine » imaginé et appliqué sans concertation par la mairie est de plus en

plus contesté. La péninsule historique, où se concentrent les grands sites byzantins et ottomans, est devenue un parc touristique déshumanisé. « *Cet plus rentable pour Istanbul* », justifie Kadir Topbas. Le quartier de Sultukule, situé au pied des murailles byzantines, a fait les frais de cette politique. Les Roms, qui occupaient le district depuis plusieurs siècles, ont été chassés et la valeur des terrains, cédés aux promoteurs, a été multipliée par cinq. Le processus se répète à Tarlabasi, un ghetto kurde en plein cœur de la ville, et dont les immeubles historiques seront renovés et vendus à prix d'or.

L'habitat se déplace à la périphérie, dans des banlieues aseptisées, tandis qu'au nord, à Maslak, des tours de verre et de métal surgissent dans le nouveau Manhattan d'Istanbul. Le gouvernement turc souhaite également démenager le centre financier du pays, pour l'installer dans une « cité verte », qui verra le jour sur la rive asiatique de la mégapole.

Cette urbanisation galopante progresses souvent de manière anarchique. Les normes de construction sont rarement respectées, à tel point que deux tiers des habitats ont été bâtis, au moins partiellement, hors du cadre légal. C'est le cas de l'immense centre commercial, avec son Virgin Megastore, qui a ouvert en 2010 sur l'avenue piétonne Istiklal, le centre névralgique de la ville, et qui compte quatre étages de plus que ne le prévoyaient les plans.

En cas de séisme, ces constructions illégales pourraient provoquer un désastre à grande échelle. Située au bord d'une faille sismique particulièrement surveillée, Istanbul vit dans la crainte d'un grand tremblement de terre. Le maître-vent donc en faire le grand chantier de demain. « *Nous allons utiliser le risque sismique comme opportunité pour rénover Istanbul* », annonce Kadir Topbas. Et les géants turcs de la construction se frottent les mains. ●