

Istanbul : la naissance d'une mégapole

Stéphane Yerasimos

**Édition électronique**URL : <http://journals.openedition.org/anatoli/563>

DOI : 10.4000/anatoli.563

ISSN : 2498-0730

Éditeur

CNRS Éditions

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2016

Pagination : 15-40

ISBN : 978-2-271-09329-5

ISSN : 2111-4064

Référence électronique

Stéphane Yerasimos, « Istanbul : la naissance d'une mégapole », *Anatoli* [En ligne], 7 | 2016, mis en ligne le 17 mars 2017, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/anatoli/563> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/anatoli.563>

Istanbul : la naissance d'une mégapole

.....
Stéphane Yerasimos

Istanbul présente la double caractéristique d'être une ville historique majeure, capitale d'Empires pendant seize siècles, doublée d'une mégapole tiers-mondiste, dont le passé remonte à peine à un demi-siècle. Cette superposition qui marque fortement l'espace, influe aussi directement sur la littérature qui la concerne. Ainsi, si d'innombrables études sont faites, et continuent à se faire, sur Constantinople byzantine ou sur Istanbul ottomane, les textes sur la ville contemporaine choisissent soit de se réfugier dans la nostalgie ou la couleur locale, soit de se voiler la face en oscillant entre les imprécations contre l'anarchie, l'exode rural, l'incompétence des autorités et le catastrophisme, prédisant l'effondrement imminent de l'« agglomération tentaculaire ». L'Observatoire Urbain d'Istanbul, cellule chargée de la documentation sur cette agglomération au sein de l'Institut Français d'Études Anatoliennes, est bien placé pour constater l'absence d'une littérature analysant l'évolution de cette ville moderne et ses structures. Cette absence est tout aussi patente dans la production turque qu'étrangère et il faut se réfugier dans la « littérature grise », pour trouver quelques travaux monographiques, entrepris souvent avec des sources et des moyens limités. Au sein de cette bibliographie limitée, la production française reste particulièrement indigente, les thèses et les travaux d'envergure sur le sujet étant pratiquement inexistants.

Dans ces conditions, il n'est pas question d'essayer de pallier cette situation par un seul article. Celui-ci ne peut donc prétendre que tracer dans ses grandes lignes, et cela plutôt dans une perspective d'histoire urbaine, le processus menant à la mutation d'une ville historique vers une mégapole du tiers-monde.

Les années de rupture (1923-1937)

De 1923 à la fin des années quarante, Istanbul cesse d'être une capitale et ne commence pas encore à entamer sa montée quantitative en tant que mégapole. Les soubresauts de la fin de l'Empire entraînent pourtant des bouleversements et des blessures qui vont laisser des traces. Le premier choc résulte

Istanbul, capitale régionale et ville-monde

de la migration consécutive aux guerres des Balkans. La population qui est de 857 069 personnes en 1912 passe à 977 662 en 1914, parmi laquelle on trouve près de 300 000 non-résidents à côté d'environ 130 000 étrangers. Ce chiffre de non-résidents concerne en partie les migrants saisonniers et en partie les réfugiés des Balkans, lesquels transitent le plus souvent par Istanbul, en route vers l'Anatolie. La Première Guerre mondiale apporte son lot de misères avec le front proche des Dardanelles, les problèmes d'approvisionnement entraînant marché noir et disettes, les épidémies et le fléau local : les incendies. Ainsi le 31 mai 1918 le dernier des grands feux, dits « de la mer à la mer » commence à Cibali sur la Corne d'Or et se termine à Altimermer, mer près de la mer de Marmara, en brûlant sur sa route tout le quartier de Fatih (fig. 1 et fig. 4). Avec l'incendie du quartier proche de Vefa le 1^{er} août suivant, ce sont 8 000 immeubles qui disparaîtront, laissant un vide qui ne sera comblé qu'à partir des années 1950, favorisant le processus de modernisation de l'espace urbain.



Fig. 1. – Le vieil Istanbul et Beyoğlu

L'armistice de 1918 amène les forces d'occupation alliées, mais aussi les réfugiés russes, tandis que la bureaucratie turque déménage déjà vers Ankara et qu'une partie de la population grecque négocie son départ après les défaites militaires grecques d'été 1921. Un dénombrement mené par la police et achevé en juillet 1922 donne 710 826 habitants, dont 373 124 musulmans, 158 219 Grecs, 87 919 Arméniens et 40 018 juifs. Par rapport à 1914, le nombre de musulmans a diminué de 187 310 et celui des Grecs de 47 544. En revanche, les Arméniens marquent une légère hausse, sans doute parce qu'il n'y a pas eu de déportations significatives de cette ville pendant la guerre. Quelques mois plus tard, la défaite d'Asie mineure fera fuir un nombre supplémentaire de Grecs, tandis que l'année suivante, l'échange forcé des populations entre la Grèce et la Turquie touchera l'ensemble des Grecs résidant en dehors des limites municipales de la ville ainsi que ceux qui y sont établis après 1914. Seront exemptés de l'échange les Grecs habitant la ville *intra-muros*, ceux de l'arrondissement de Beyoğlu occupant les anciens faubourgs de Galata et Pera ainsi que leur extension nord, et ceux des parties urbaines des arrondissements suivants : Beşiktaş et Sarıyer le long de la rive européenne du Bosphore, Üsküdar et Beykoz sur la rive asiatique, Kadıköy sur la rive asiatique de la mer de Marmara, Makriköy (Bakırköy) sur la rive européenne, Eyüp, au fond de la Corne d'or et les Îles (Adalar). Ce qui sera désormais la minorité grecque d'Istanbul sera amputé de la périphérie rurale de la ville, majoritairement grecque. Enfin le transfert de la capitale à Ankara en octobre 1923, suivi de l'expulsion de la famille impériale en février 1924, privera la ville des derniers restes de la bureaucratie ottomane. Ainsi, le recensement de 1927 donnera 699 607 habitants pour la ville à l'intérieur de ses limites municipales et 742 763 y compris sa banlieue. Au recensement suivant, de 1935, la population stagne à 741 148 habitants.

Un bon tiers de cette population habite à cette date la ville *intra-muros* et un autre tiers l'arrondissement de Beyoğlu. La vieille ville est divisée depuis 1928 en deux arrondissements séparés par le Boulevard Atatürk en construction, reliant le pont d'Unkapanı à la mer de Marmara. L'arrondissement d'Eminönü occupe avec 5 km² la partie intérieure, et celui de Fatih avec 10 km² la partie extérieure. Fatih, qui porte toujours la plaie béante de l'incendie de 1918, reste un quartier résidentiel de 150 hab./km², ce qui correspond à la densité d'un tissu pavillonnaire dense et Eminönü, quartier d'affaires et d'administration, où les bâtiments publics occupent une superficie importante, atteint la densité de 20 hab./km².

Deux chiffres encore à retenir sur l'ensemble de la ville. En 1935, 43 % de ses habitants sont nés ailleurs. Même si ce chiffre atteindra 63 % en 1990, il infirme l'idée reçue d'une société de Stambouliotes de souche mise à mal

par l'immigration à partir des années 1950. En revanche les non-musulmans constituent toujours près d'un tiers de la population (217 142 personnes) et 40 % des commerçants de la ville, ce qui indique la persistance entre les deux guerres du caractère multiculturel, sinon cosmopolite de la ville.

Pour le reste, Istanbul entre les deux guerres semble prolonger les habitudes du siècle précédent. Les classes sociales montantes de toute confession traversent la Corne d'Or pour s'installer à Péra (Beyoğlu) et, au-delà, vers le Nord. L'artisanat persiste au centre-ville tandis que les quelques industries s'alignent toujours au fond de la Corne d'Or et la ville continue à conserver la primauté dans les domaines de l'économie, des finances, mais aussi de la culture.

Les débuts de la planification (1937-1947)

La stagnation d'Istanbul entre les deux guerres résulte certainement du transfert de la capitale à Ankara mais n'est-elle pas aussi le produit de la volonté du nouveau pouvoir républicain de redéployer l'économie et la population à l'échelle du nouveau territoire ? Les premières tentatives de planification économique et urbaine semblent confirmer cette hypothèse. Parallèlement aux premiers plans économiques des années 1930, qui programment les grosses implantations industrielles en Anatolie, la planification urbaine commence par Ankara, où le projet de ville nouvelle aboutit au plan Jansen en 1929, tandis qu'Istanbul attendra le milieu des années 1930.

La volonté de modernisation de l'espace urbain de la capitale ottomane s'était manifestée dès 1839, l'année du déclenchement des réformes (Tanzimat), mais se borna, jusqu'en 1914, à des opérations ponctuelles d'alignement et aux lotissements après incendie. Toutefois, la fréquence de ceux-ci avait déjà abouti à une restructuration de bon nombre de quartiers, tandis que des lotissements réguliers prolongeaient la ville au Nord de Beyoğlu vers Şişli et Nişantaş, et sur la rive asiatique à Kadıköy. Aux lendemains du transfert de la capitale à Ankara, les quelques velléités de planification de la municipalité n'ont eu qu'un seul aboutissement : le projet de percement du boulevard Atatürk qui devait relier la Corne d'Or, à la hauteur du pont d'Unkapanı, à la mer de Marmara, projet dont la réalisation s'étalera sur l'ensemble de l'entre-deux-guerres.

Les premières tentatives d'aménagement global d'Istanbul sont intimement liées au nom de l'urbaniste français Henri Prost. Même le premier

« concours », organisé en 1934 entre deux Français, Alfred Agache et Joseph-Henri Lambert et un Allemand, Hermann Elgötz, semble avoir résulté du refus provisoire d'Henri Prost, occupé à cette date par le plan d'aménagement de Paris, de venir à Istanbul. Cette première tentative illustre pourtant la vision que le pouvoir républicain avait d'Istanbul, puisque les projets d'Agache, qui propose un « Grand Istanbul » moderne, et de Lambert, qui prévoit une ville future de 2,5 millions d'habitants, sont refusés et que seul celui d'Elgötz, qui maintient la structure et les dimensions de la ville, semble trouver grâce aux yeux des bureaucrates d'Ankara. Les commentateurs de l'époque s'insurgent contre la volonté de faire d'Istanbul un centre international et déclarent que sa vocation nationale est de se soumettre au nouveau recentrage opéré autour d'Ankara. L'allemand Martin Wagner, chargé en 1935 d'un rapport visant à donner un cadre régional aux propositions d'Elgötz, prétend même calculer sa population future à partir des ressources agricoles de son hinterland. Triste sort pour une ville-monde qui importait déjà son blé d'Égypte du temps de Justinien et de Soliman le Magnifique !

Henri Prost, libéré de ses obligations parisiennes, arrive enfin au début de l'année 1937. Il restera jusqu'en 1951, résidant même pendant toutes les années de la Deuxième Guerre mondiale. Le plan d'aménagement qu'il élaborera est à la base du mode de transformation de la ville historique en mégapole (fig. 2).

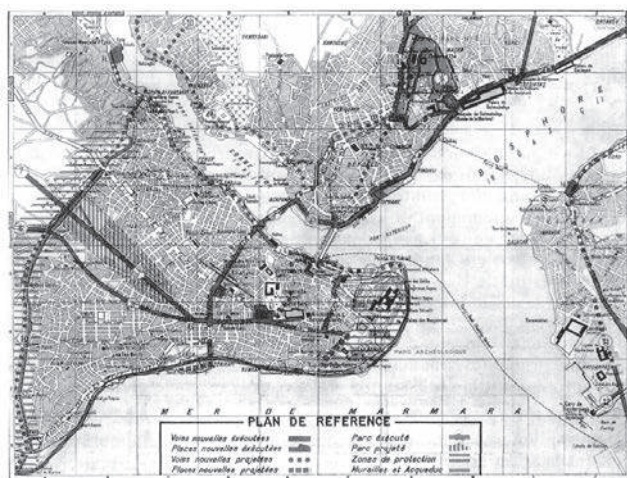


Fig. 2. – Plan directeur d'Istanbul par H. Prost, vers 1937.
(tiré de Istanbul, Bull. d'informations archives rurales,
n° 115, suppl., 1987).

Trois caractéristiques dominent ce plan. Premièrement, il ne s'agit pas vraiment d'une vision d'ensemble mais d'une recherche de solutions ponctuelles à un certain nombre de problèmes, même si ceux-ci sont plus ou moins hiérarchisés. Ensuite, l'Istanbul de Prost n'a pas d'avenir, c'est une ville dont la population doit stagner indéfiniment, en emboîtant tout au plus le pas à la marche du monde moderne, ce qui devait entraîner une certaine industrialisation et un accroissement de la circulation. Enfin, conséquence du deuxième point, si la ville doit se moderniser, cela ne doit pas se faire à côté du tissu ancien mais par la transformation de celui-ci.

Le troisième point pourrait être considéré comme le plus étonnant, venant d'un urbaniste principalement connu par son activité marocaine où il a partout appliqué la séparation de la ville « indigène » de la ville « européenne ». Pour résoudre l'énigme, il suffit de cesser de considérer l'urbaniste en général comme un maître absolu et le prendre tel qu'il est, l'exécuteur des directives politiques et économiques du pouvoir qui l'emploie. Prost appliqua au Maroc la volonté de séparation des deux sociétés émanant de Lyautey et du protectorat français et, à Istanbul, la volonté d'occidentalisation de la bureaucratie ankariote. Des ouvrages parus à l'occasion de la publication du plan de Prost trouvaient son plan trop timoré et réclamaient la démolition totale du vieux tissu d'Istanbul, à l'exception d'une dizaine de monuments. À la même date, le maire d'Izmir, peu satisfait de la seule rénovation des quartiers non-musulmans de sa ville, brûlés en 1922, faisait appel à Le Corbusier, lui demandant de raser les quartiers musulmans et de les remplacer par des tours. Prost résiste à cette tendance et veille à la protection des monuments. Mais sa vision, est, ni plus ni moins, celle de son époque, exigeant la mise en valeur des grands monuments architecturaux par dégagement de leurs environs, considérés comme du tissu amorphe et sans valeur, d'autant plus qu'il s'agissait ici de vieilles maisons en bois et d'un tissu de ruelles et d'impasses, unanimement décrié par des générations de voyageurs.

L'absence de prévisions d'accroissement de la population découle aussi bien de l'extrapolation de la situation d'alors que des directives ankariotes. Ankara ne voulait pas développer Istanbul et Prost ne pouvait pas prévoir, dans la situation d'après-crise économique des années 30, l'explosion démographique et l'exode rural consécutif, qui allaient affecter la Turquie comme tout le reste du tiers-monde au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Ainsi son plan devient excessivement malthusien. Les seules extensions concédées sont toujours en prolongement du quartier de Beyoğlu vers Nişantaşı, Maçka et Beşiktaş, mais à condition de « démolir autant de logements dans les vieux quartiers qu'il en aura été construit dans les nouveaux quartiers, en

pratiquant l'expropriation en hauteur (souligné par l'auteur) », c'est-à-dire en rasant les derniers étages.

Enfin, le caractère pointilliste de son intervention semble être la conséquence naturelle de la vision culturaliste de la ville qui domine l'école française dont il est le chef de file. Ses aménagements prévoient sans cesse des avenues, des promenades, des fronts de mer, des places, des dégagements, où rationalité et modernité riment avec esthétique et pittoresque. L'Istanbul de Prost est celle que souhaiterait rencontrer le voyageur de l'entre-deux-guerres débarquant de l'Orient Express – dans une nouvelle gare internationale proposée au point d'aboutissement du boulevard Atatürk sur la mer de Marmara – ou d'un paquebot de croisière, image à laquelle adhère sans réserve la nouvelle élite républicaine. S'il y a de l'utopie dans le projet de Prost, elle réside dans la croyance qu'à l'avenir toute la population aurait les mêmes aspirations – et éventuellement les mêmes ressources – que l'élite en question ; mais en cela l'utopie prostienne rejoignait l'utopie kémaliste. Or, le reste du siècle s'emploiera, méthodiquement, obstinément, à mettre à mal cette utopie.

Ce qui relie entre eux les aménagements aussi ponctuels que prestigieux de Prost, c'est son projet de circulation. Et c'est là qu'interviennent les percées taillant le vieux tissu urbain, aussi bien dans la ville *intra-muros* qu'à Beyoğlu. Ces percées ont une longue histoire, puisqu'elles sont déjà évoquées dans un texte officiel datant de 1839 et la ressemblance des tracés avec ceux qui figurent sur le plan de 1937 est telle qu'on ne peut pas ne pas imaginer une volonté souterraine qui relie les deux documents. Ainsi Prost se présente-t-il comme le catalyseur d'un siècle de volonté de modernisation du réformisme ottoman et turc et son plan sera par conséquent tout aussi déterminant pour l'avenir de la ville.

Il le sera pour trois raisons essentielles. Il instaurera le principe de la transformation du vieux tissu, qui continue encore de nos jours, achevant de faire du noyau historique – au-delà des lotissements et des incendies d'avant 1918 – une ville moderne parsemée de monuments anciens, à l'opposé des villes du Sud de la Méditerranée, où ces noyaux se maintiennent pour l'essentiel contre vents et marées. Par son absence de prévision et de gestion des terrains périurbains, il contribuera à prendre les autorités au dépourvu devant l'exode rural et les occupations de l'après-guerre. Enfin, il imposera un modèle de modernité dont la manifestation ultime sera la percée urbaine. Sur cet aspect, le plan de Prost continuera à se réaliser non seulement à travers les grandes percées du noyau historique des années 1950, mais jusqu'aux réalisations de la fin des années 1980, comme le boulevard de Tarlabaşı, reliant la place de Taksim au pont d'Unkapanı. Sa vision culturaliste de mise en valeur de monuments aura en même temps un effet bénéfique, puisque les servitudes de hauteur imposées à la vieille ville sont celles qui préservent encore aujourd'hui sa silhouette.

La naissance des bidonvilles (1947-1950)

Istanbul continue sa lente croissance avec 793 749 habitants en 1940 et 860 558 en 1945. Les années de guerre, faisant revenir rationnement et disette, continuent à entretenir l'image de stagnation de telle sorte que le début de l'exode rural retentira comme le tonnerre dans un ciel clair. Les conjonctures, démographique – arrivée à l'âge de procréer des classes nées après la fin de la guerre, en 1923 –, politique – libéralisation du régime après les premières élections libres de 1946 –, et économique – plan Marshall se traduisant par une aide à l'agriculture entraînant la mécanisation des domaines et libérant les métayers traditionnels rendaient toutefois le mouvement prévisible. Déjà quelques baraquements de fortune avaient fait leur apparition dans les interstices des quartiers et dans les terrains vagues laissés par d'anciens incendies, mais presque toujours dans le tissu urbain existant.

Au printemps 1947, au moment où le cuirassé américain *Missouri* mouillait dans les eaux du Bosphore, marquant le début de l'ancrage de la Turquie dans le camp occidental, le mot *gecekondu* – indiquant la baraque clandestine édifiée pendant la nuit – fit son apparition dans la presse à l'occasion de la première occupation massive réalisée dans le quartier de Zeytinburnu (fig. 3). À cette date, l'agglomération stambouliote s'arrêtait encore à la muraille terrestre, bordée d'une large ceinture de cimetières, à l'exception de la rive de la Corne d'Or, où la ville faisait la jonction avec le faubourg d'Eyüp, et le littoral de la mer de Marmara où quelques villages comme Makriköy (devenu Bakirköy) et Ayastefanos (devenu Yeşilköy) étaient devenus des banlieues résidentielles grâce à la ligne de chemin de fer, mais restaient séparés aussi bien de la ville qu'entre eux par de vastes espaces vides. À l'endroit où les murailles terrestres aboutissaient à la mer de Marmara, près du Château des Sept tours (Yedikule), les tanneries installées par Mehmed II, immédiatement après la conquête de la ville, marquaient un lieu d'activité industrielle, auquel était venue s'adjoindre au début du xx^e siècle la cimenterie dite de Zeytinburnu, nom d'un petit promontoire devenu celui du quartier. C'est là qu'au début de l'année 1947 la municipalité d'Istanbul décida de créer une zone industrielle en prolongement de celle existante, ce qui a déclenché les premières occupations de terrains appartenant au domaine, à la direction des fondations pieuses (Vakıflar), ou à la Municipalité.

Le phénomène, qui allait s'amplifier, fit l'effet d'une bombe et fut immédiatement exploité politiquement à une époque où le nouveau parti libéral, le parti démocrate, après les élections contestées de 1946, entendait briser le monopole de parti unique du parti républicain du peuple, kémaliste, afin

d'accéder au pouvoir. Les uns crièrent à l'invasion de la ville et les autres au droit au logement, mais les besoins des deux partis de ménager de futurs électeurs favorisèrent l'extension des occupations. Le même phénomène devait se répéter le long du demi-siècle suivant.

L'invasion, spontanée au départ, se structura rapidement, créant ses propres règles de fonctionnement. Un marché de terrains, doublé d'un marché de matériaux de construction se forma, composé des premiers occupants, des maîtres-maçons de la ville et de ceux qui surent devenir les intermédiaires entre les occupants, la police, la municipalité et le pouvoir politique. Celui-ci se servit à son tour des intermédiaires locaux pour assurer son emprise sur ce nouvel électorat et le parti démocrate, qui accéda au pouvoir aux élections de 1950, a su implanter à travers les chefs locaux des nouveaux quartiers des cellules de parti qui lui assurèrent la maîtrise des votes pendant toute la décennie 1950.

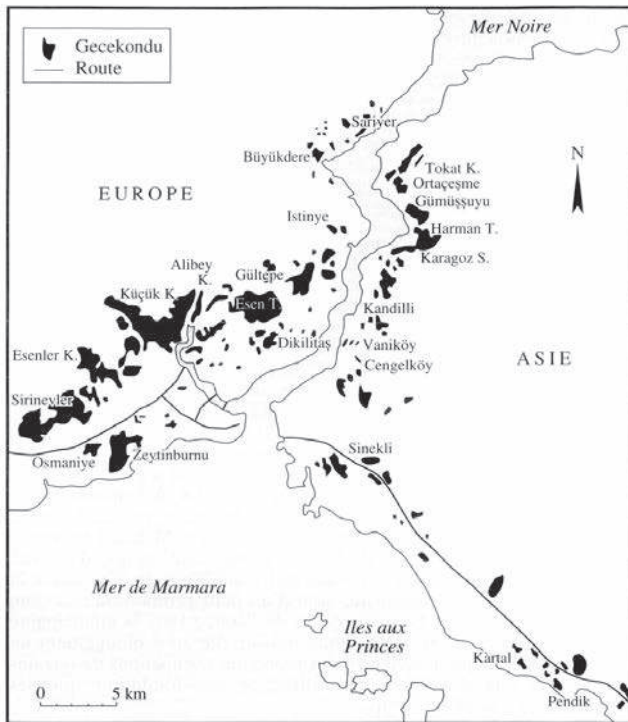


Fig. 3. – Les *gecekondu* dans l'agglomération d'Istanbul
D'après Kemal Karpat, *The gecekondu : rural migration and urbanisation*,
Cambridge Univ. Press, 1976

Dès 1949, on comptait déjà quelque 5 000 *gecekondu* dans la ville, dont 3 218 à Zeytinburnu. Les autres suivaient d'assez près les implantations industrielles, 200 à Mecidiyeköy, au Nord de Şişli, près de la fabrique des liqueurs du Monopole, 200 à Yıldız, 100 au Nord-Ouest de Şişli, près de la nouvelle zone industrielle, implantée autour de la brasserie de Bomonti, 50 derrière les industries d'Eyüp, d'autres autour de la verrerie de Paşabahçe ou de la fabrique de chaussures de Beykoz sur la rive asiatique du Bosphore.

Le vent de panique qui souffla à la suite de cette première invasion, à une date où Prost était toujours l'urbaniste de la municipalité et en charge d'exécuter son plan, mit à l'ordre du jour la question de l'extension de la ville ainsi que celle du logement social. Une opération fut programmée à la hâte au lieu-dit Levent, en prolongement de Şişli et de Mecidiyeköy. L'endroit choisi ne faisait que prolonger toujours vers le Nord l'axe de l'urbanisation, et l'opération, montée dans le cadre d'une accession à la propriété grâce à un crédit bancaire légèrement allégé, ne pouvait pas répondre aux besoins qui avaient entraîné les occupations. Ainsi, au moment où le nombre des *gecekondu* était officiellement chiffré à 8 239 par le recensement de 1950, une opération de 400 pavillons coquets avec jardin venait de se terminer, donnant naissance à un nouveau quartier résidentiel au Nord de la ville. Le parti démocrate, suivi en cela par ses successeurs, trouvera alors un autre moyen pour intégrer les nouveaux quartiers auto-construits, tout en conservant sa clientèle électorale. S'agissant presque toujours d'occupations de terrains publics, le pouvoir procéda régulièrement, et de préférence avant chaque échéance électorale, à des distributions de titres de propriété, légalisant en même temps la construction. Cette opération faisant entrer les constructions dans le marché légal, le reste suivait par reconstructions successives de la baraque initiale en immeuble de rapport, grâce à l'intervention de constructeurs-promoteurs acquérant gratuitement le bien et rétrocédant une partie des mètres carrés construits (généralement deux étages sur les quatre initialement autorisés) à l'occupant d'origine devenu propriétaire. Ce processus, en dégageant la municipalité de toute obligation préalable d'équipement, faisait de celui-ci l'objet de nouveaux marchandages politiques. C'est ainsi que s'engagea le processus de transformation d'Istanbul en mégapole tiers-mondiste.

Au recensement de 1950, l'agglomération d'Istanbul atteignait 983 041 habitants (contre 1 166 477 pour le département), dépassant pour la première fois le chiffre de 1914. À cette date, la population née hors d'Istanbul constituait 47 % de la population totale. Parmi eux, les gens venant de la région de la mer Noire formaient la plus grosse part, confirmant ainsi une tradition datant au moins du XIX^e siècle, suivis par ceux de la région de Marmara limitrophe d'Istanbul. Les régions égéenne et méditerranéenne envoient aussi peu de

gens à Istanbul en 1950 qu'en 1990, tandis que celles de l'Est et du Sud-Est paraissaient encore fermées à l'émigration en 1950.

Du bidonville au lotissement clandestin (1950-1965)

À la fin de l'année 1950, Henri Prost, considéré comme trop lié au pouvoir précédent, quitte ses fonctions et une Commission de révision, entièrement composée d'experts et d'universitaires turcs, se penche sur son plan. Elle constate que celui-ci porte sur une superficie de 8 000 à 9 000 hectares, tandis qu'à cette date la ville s'étend sur 23 000 hectares. Elle critique le manque d'études scientifiques préalables à l'établissement du plan, mais il faut dire que Prost ne disposait au départ que de maigres données statistiques et de tout aussi maigres documents cartographiques pour élaborer son document. À l'automne 1951, une équipe de conseillers est chargée de l'établissement du Plan Directeur du Grand Istanbul (fig. 4). En réalité, elle va conserver le plan de Prost pour les parties concernées par celui-ci, entérinant ainsi le bouleversement du vieux tissu, et essaiera de l'étendre vers la périphérie en avalisant plus ou moins la situation existante sur le terrain. Elle s'occupera plus spécifiquement du Plan Directeur de Beyoğlu, en y englobant la totalité de la superficie de l'arrondissement. Des zones industrielles seront fixées au Nord et à l'Ouest le long de la rivière de Kâğıthane, mais la protection illusoire des terrains environnants par des interdictions de construire, sans ouverture équivalente de terrains constructibles, ne constitua en réalité qu'un appel à l'occupation. Le Plan Directeur de Beyoğlu fut approuvé en 1954 alors qu'il était déjà devenu caduc. L'année suivante, l'équipe démissionna, transférant ses compétences à la municipalité, dont le maire ne faisait qu'un avec le gouverneur, nommé par Ankara.

Cela donna l'occasion au Premier ministre et chef du parti démocrate Adnan Menderes de devenir l'aménageur du nouvel Istanbul, en appliquant à sa manière le plan Prost. Celui-ci devint ainsi un instrument de pouvoir aux mains d'un homme politique désireux de laisser sur la ville son empreinte mesurée en hectares de macadam. Ainsi la modernité, voulue par l'urbaniste, sera réduite à son expression la plus élémentaire, celle de la percée, et celle-ci portée aux dimensions d'une ambition haussmannienne. Les grandes percées depuis la place de Beyazıt jusqu'aux portes de la ville à travers les avenues Vatan (Patrie) et Millet (Nation), larges de 60 mètres, la voie littorale le long des murailles maritimes de Marmara, la tout aussi large avenue Barbaros,

Istanbul, capitale régionale et ville-monde

reliant Beşiktaş à Levent, seront parmi les plus spectaculaires de ces grands travaux qui nécessiteront l'expropriation et la démolition de 7 289 immeubles. L'administration se bornera à indemniser les expropriés par des bons du trésor et ceux-ci se dirigeront en grande partie vers les nouveaux quartiers des bidonvilles. La partie essentielle des travaux de Menderes porte toujours sur le vieux tissu urbain, achevant sa modernisation et le livrant à la circulation automobile rapide, tandis que le problème de l'aménagement de la périphérie reste entier.

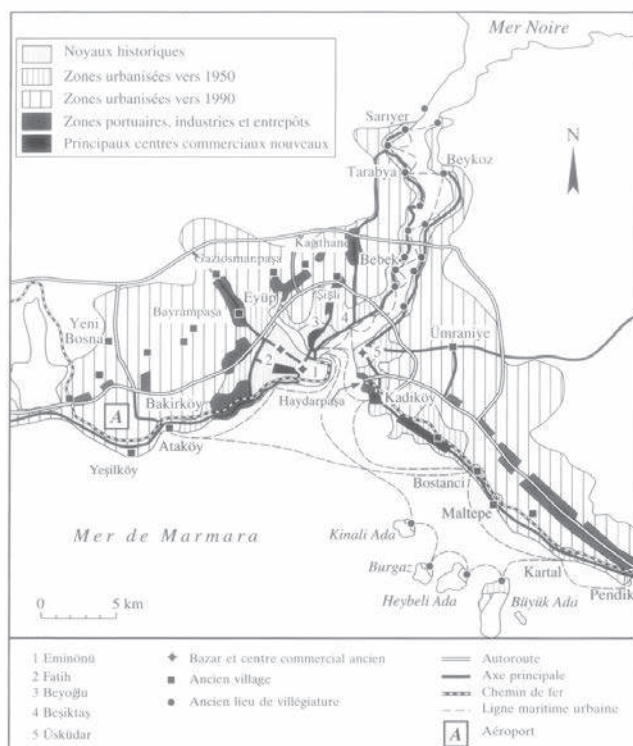


Fig. 4. – Le grand Istanbul

La population de l'agglomération atteint 1 268 771 habitants en 1955 et 1 466 535 en 1960 (contre 1 882 092 pour le département à cette dernière date). La population née hors du département atteint alors 57 % du total. 61 400 *gecekondu* sont recensés en 1959, et 120 000 en 1963, abritant 660 000 personnes. Les quartiers des bidonvilles forment alors un arc de cercle cernant l'agglomération du côté européen.

Le premier bidonville, celui de Zeytinburnu, érigé en arrondissement en 1957, compte en 1960 quelques 88 000 habitants, équivalant à la douzième agglomération de la Turquie. Il dépassera les 100 000 habitants en 1965. Au Nord-Est de Zeytinburnu, le long de l'« avenue de Londres », route partant de la muraille terrestre à Topkapı vers l'aéroport et, au-delà vers Edirne, le village de Sağmalcılar, qui avait recueilli entre les deux guerres des réfugiés de Bulgarie, se transforme en bidonville sous la pression des sinistrés des percées urbaines, qui ne font que se déplacer de quelques kilomètres sur le même axe. Il compte 29 000 habitants en 1960, et 69 000 en 1965. Plus au Nord encore, sur les hauteurs du faubourg d'Eyüp, arrivent en 1950 et 1951 des réfugiés de Bulgarie qui construisent leurs baraques au lieu-dit Taşlıtarla (champ pierreux). Autour s'agglutinent des ouvriers travaillant dans les industries de la Corne d'Or. Le quartier atteint 65 000 habitants en 1960. Il sera érigé en 1963 en arrondissement portant le nom de Gazi Osman Paşa, héros de la guerre de Bulgarie en 1877-1878. On compte en 1965 plus de 90 000 habitants occupant quelque 18 000 baraquements. En amont de la Corne d'Or, le village d'Alibeyköy, (arrondissement d'Eyüp) sur la rivière du même nom, qui approvisionnait jusqu'au début des années 1950 la ville en primeurs et laitages, reçoit à cette époque des réfugiés de Yougoslavie ainsi que son lot de migrants. Il atteint 15 000 habitants en 1965.

Sur la rive nord autour de la rivière de Kâğıthane se développe une série de bidonvilles : Gültepe démarre à partir de 1956 quand la municipalité d'Istanbul, incapable de payer les indemnités aux personnes expropriées pour les grandes percées de la ville, leur distribue des terrains à cet endroit ; Çağlayan, qui fut le produit d'un lotissement réalisé par les villageois, appartient déjà à la deuxième génération des agglomérations illégales. Le tout atteint 23 000 habitants en 1960 et 56 000 en 1965. Les bidonvilles font le tour du quartier résidentiel de Şişli et atteignent la zone artisanale qui borde le côté gauche de la route reliant l'extension nord de la ville au Bosphore par les hauteurs. Ainsi l'urbanisation résidentielle ne dispose plus pour s'étendre que de la bande restant entre cette route et le Bosphore. C'est là qu'après le premier ensemble pavillonnaire de Levent, les opérations résidentielles vont se succéder. Au cours de la décennie des années 1950, le modèle dominant de la reproduction urbaine étant le bidonville, il est normal que les lotissements réguliers de Levent soient considérés presque comme un luxe, et que, se trouvant sur la seule percée possible vers le Nord des quartiers résidentiels, ils soient de plus en plus convoités par les couches aisées. Ainsi les opérations Levent 2 et 3 concernent plutôt des villas que des pavillons, tandis que Levent 4 qui, débute au commencement des années 1960, introduit le grand

appartement en immeuble collectif qui semble mieux correspondre aux aspirations des couches montantes.

La voie littorale qui relie la vieille ville à travers les faubourgs de Bakırköy et de Yeşilköy à l'aéroport, permet également une percée des quartiers résidentiels au-delà du grand bidonville de Zeytinburnu. Ainsi, deux opérations verront le jour dans le grand espace vide situé entre Bakırköy et Yeşilşköy : le grand ensemble résidentiel d'Ataköy et l'ensemble pavillonnaire de Yeşilyurt. Ataköy, dont la construction de la première tranche commence en 1958, devient le premier exemple d'une opération menée selon les normes occidentales avec équipements et infrastructure réalisés en même temps que la construction. Cela suffit à en faire une opération haut de gamme qui influence à son tour la qualité des équipements (marina, piscine et terrains de sports, centre commercial où s'installent les magasins Printemps etc.). L'ensemble de l'opération, qui n'est toujours pas achevée en 1996, doit concerner 12 000 logements.

En dehors de ces deux percées résidentielles, la ceinture des bidonvilles finit par cerner au début des années 1960 la partie européenne de la ville. Elle franchit même par endroits la barrière de la haute route du Bosphore. En 1958, le petit personnel du collège américain (Robert College) de Rumeli Hisarı commence à édifier le bidonville de Nafi Baba, tandis que les carrières de pierre des hauteurs d'İstinye, la fabrique d'allumettes de Büyükdere, les pentes raides des hauteurs de Sarıyer engendrent à leur tour de petits bidonvilles.

Sur la rive asiatique, le même schéma se reproduit, mais en ordre plus dispersé. Le premier bidonville apparaît à Üsküdar dès 1947 et on compte en 1960 dans l'arrondissement quelques 4 000 baraques. Vers l'intérieur, le grand bidonville d'Ümraniye commence à se former en 1955 et atteint en 1965 14 800 habitants. Sur la rive asiatique du Bosphore, la concentration se fait surtout autour des industries de Paşabahçe et de Beykoz. L'arrondissement de Beykoz compte déjà 1 601 baraques en 1950, elles seront 5 100 en 1960. Au Sud, sur la rive de Marmara, où la ligne de chemin de fer d'Anatolie et la chaussée de Bagdad avaient engendré dès la fin du XIX^e siècle un quartier résidentiel, l'encerclement commence par les hauteurs qui bordent la rive gauche de la nouvelle route d'Ankara. L'arrondissement de Kadıköy compte en 1960 2 000 baraques.

La tache des bidonvilles s'étend à la périphérie de la ville sur une sorte de *no man's land* qui ne bénéficie même pas d'une infrastructure de type rural. La terre, plutôt ingrate, de l'hinterland stambouliote, qui était à l'origine des problèmes d'approvisionnement que la ville avait connus dans son histoire, l'était devenue plus encore avec le départ des villageois, en grande partie chrétiens, renvoyés en Grèce en 1922, très inégalement remplacés par quelques

réfugiés des Balkans. Ainsi l'arrière-pays de la ville, en grande partie déserté, n'était occupé que par quelques métairies approvisionnant la ville en lait et par quelques jardins maraîchers dans le creux des vallées d'Alibeyköy et de Kâğıthane. Le statut foncier en était tout aussi imprécis, des paysans occupant le plus souvent sans titre des terrains domaniaux.

La première vague d'occupations, celle des années 1950, choisit des terrains domaniaux ou appartenant à la direction des fondations pieuses, ce qui opposa directement les occupants à l'État, menant au compromis de la distribution des titres de propriété *a posteriori*. L'insuffisance, toutefois, de ces terrains, ainsi que la mainmise sur les terrains périphériques, valorisés par l'extension urbaine, par des lotisseurs, des spéculateurs, ou les paysans eux-mêmes, fit bientôt succéder à cette première période d'occupation celle du lotissement illégal. Des terrains situés en dehors du périmètre municipal ont été lotis hors de toute règle et vendus aux nouveaux arrivants qui ont construit des logements, le plus souvent en dur, mais illégaux parce qu'hors normes et édifiés sur des parcelles considérées comme inconstructibles. Ces parcelles, estimées en 1961 à 700 000, ont constitué la matière première de l'extension ultérieure de l'agglomération. Dans ce processus, le rôle des lotisseurs devenait primordial. Présents sur les lieux même après la vente des parcelles pour servir d'intermédiaires entre les occupants et les autorités, ils finissaient par devenir les chefs naturels de la nouvelle entité ainsi créée et les porte-parole de sa revendication de se constituer en municipalité, quitte à occuper les postes clés dans les nouvelles mairies. La constitution de 1961, promulguée après le coup d'État de 1960, chassant le parti démocrate du pouvoir, avait interdit les structures locales des partis, pour empêcher précisément leur implantation dans les quartiers périphériques auto-construits. Mais la même constitution introduisait pour la première fois en Turquie l'élection des maires et le clientélisme politique fut rétabli par ce biais. Le lotisseur devenu maire constituait maintenant la pièce maîtresse du système.

La vague d'immigration n'affecta pas seulement la périphérie mais aussi le centre. Le doublement de population de l'arrondissement de Fatih entre 1945 et 1965, malgré les grandes saignées des avenues Vatan et Millet, percées dans son sein, est dû au remplissage des derniers vides laissés par l'incendie de 1918 ainsi qu'au remplacement des vieilles maisons de bois par des immeubles collectifs dans la limite des hauteurs autorisées par le plan Prost. De son côté, l'arrondissement d'Eminönü reste le refuge traditionnel des migrants individuels, souvent saisonniers, qui s'abritent sur les lieux de travail ou à proximité : en 1955, la population de l'arrondissement est à 62 % masculine, contre 57 % en 1935.

Parallèlement à la montée de la population d'origine rurale, le vieux fonds de population non-musulmane s'amenuise rapidement. Tandis que la population juive peu fortunée subit l'attrait de l'émigration vers Israël, le pillage des magasins et propriétés grecques, organisé en septembre 1955, sonne le glas de cette communauté. L'émigration progressive de celle-ci vers la Grèce modifie sensiblement les structures du quartier de Beyoğlu, qui subit déjà les effets du déplacement des classes aisées vers le Nord. La propriété immobilière des émigrés grecs, souvent bloquée, se trouve occupée par des nouveaux migrants, transformant rapidement le quartier.

Les échecs de la planification

En 1960, un coup d'État met fin au régime du parti démocrate. Les échecs de la décennie précédente sont mis sur le compte de la politique libérale et populiste de ce parti et on pense pouvoir les pallier grâce aux vertus de la planification économique et spatiale. Parallèlement au lancement de plans économiques quinquennaux à partir de 1963, l'urbaniste italien Luigi Piccinato, qui avait déjà été invité en 1958 par la Banque de Crédit Immobilier pour réaliser le projet Ataköy, est chargé du Plan Directeur d'Istanbul. Celui-ci doit s'insérer dans un plan régional de Marmara-Est, comprenant les départements limitrophes de celui d'Istanbul. La volonté d'appréhender la question sur une plus vaste échelle découle du traumatisme causé par la vision étriquée des plans précédents, mais le seul changement d'échelle ne peut pas suffire en lui-même sans les moyens de maîtrise des terrains péri-urbains. Or la spéculation foncière, qui est en passe de devenir dans une économie sous-développée un phénomène de société affectant toutes les catégories sociales, interdit toute tentative de transfert de la plus-value foncière du privé vers le public.

Les planificateurs régionaux se bornent alors à formuler trois hypothèses : la poursuite des tendances d'alors, l'évolution linéaire de l'agglomération en direction de l'Est, la création d'une métropole à plusieurs centres. En réalité, ces options n'apparaissent pas après coup tellement contradictoires puisque le développement de l'agglomération le long de la route Istanbul-Ankara autour des grandes industries qui s'y sont implantées à partir des années 1960 ne constitue que la poursuite des tendances spontanées et que, le point de départ de ce développement étant localisé dans les bourgs et villages existants, il pouvait conférer au début de ce processus l'illusion d'une urbanisation multipolaire. Piccinato s'accroche à son tour à cette solution multipolaire,

mais personne ne dispose des moyens de préserver les espaces interstitiels et aucune réserve d'équipements n'est capable d'arrêter le rouleau compresseur de l'urbanisation.

Le nouveau régime entend également s'attaquer à la question des bidonvilles. La solution consistait à la création de secteurs de prévention, c'est-à-dire de lotissements dotés d'une infrastructure minimale assortie d'une aide technique et financière aux occupants. La loi de 1963, tout en amnistiant les occupations précédentes, offrait pour la première fois un lotissement avec 230 noyaux sanitaires à Osmaniye, en prolongement ouest de Zeytinburnu. Une nouvelle loi compléta le dispositif en 1966 et jusqu'en 1970, 19 secteurs de prévention d'une superficie de 518 hectares ont été ouverts sur la rive européenne et 34 secteurs totalisant 816 hectares sur la rive asiatique. L'ensemble devait accueillir 272 000 personnes jusqu'en 1982, mais le manque de crédits limita à cette date le chiffre à 51 000 personnes, tandis que la périphérie de ces secteurs se transformait de nouveau en bidonvilles. L'avantage de cette opération aurait pu résider dans le choix des sites, mais comme ceux-ci ont été choisis plutôt en fonction des disponibilités de terrain et de la proximité des bidonvilles existants, ils n'ont pas pu contribuer à l'organisation de l'espace péri-urbain.

Les années 1965-1970 furent marquées par le retour du libéralisme et l'intervention militaire de 1971 ne se manifesta pas dans le domaine urbain. La population municipale atteint 1 742 978 habitants en 1965, 2 132 407 en 1970 et 2 547 364 en 1975, tandis qu'à cette dernière date la population du département était de 3 904 588 habitants, l'écart de près d'un million et demi d'habitants étant dû à la nouvelle population agglomérée en périphérie. En 1972, le nombre de constructions illégales était estimé à 195 000.

En 1975, les quartiers de bidonvilles de la première génération suivent leur évolution en se densifiant. Les constructions de fortune sont remplacées par des immeubles à carcasse de béton-armé remplie de briques, de trois à quatre étages. Des services municipaux ne demandant pas une infrastructure lourde – électricité, eau, transports en commun (bus), ramassage d'ordures – sont assurés au niveau minimal, les commerces sont pris en charge par l'initiative privée ainsi que souvent les équipements (écoles, dispensaires, mosquées). À cette date, Zeytinburnu atteint 123 000 habitants, l'ensemble de Bayrampaşa, englobant l'ancien village de Sağmalcılar, 157 000, Gaziosmanpaşa 162 000, Alibeyköy 33 000 et la constellation des bidonvilles de Kâğıthane 164 000 habitants. Dans les interstices séparant Zeytinburnu de Bayrampaşa, s'insèrent encore les quartiers d'Esenler et de Güngören, avec 49 000 habitants chacun. Ainsi le vieux noyau se trouve-t-il entouré d'une masse de 737 000 personnes habitant des bidonvilles ou d'ex-bidonvilles.

Au-delà de cette ceinture, l'extension se fait d'une façon radiale. L'extension de Zeytinburnu vers l'Ouest se trouvant bloquée par les opérations résidentielles proches de la mer et l'aéroport, le premier axe de développement suit l'avenue de Londres vers l'aéroport et au-delà. Les villages de Sefaköy (ex Safraköy), de Kocasinan et de Yenibosna, développés plutôt sous la forme de lotissements illégaux, atteignent respectivement, à la même date, 47 000, 51 000 et 26 000 habitants. Au-delà, le vieux village de Küçükçekmece compte 59 000 habitants et plus loin, mais toujours sur la route d'Edirne, Avclar, chef-lieu d'un futur arrondissement, atteint déjà 15 000 habitants.

L'étouffement du centre-ville et des quartiers résidentiels sur la rive européenne ainsi que la volonté de développer les transports individuels conduisent à la réalisation du premier pont sur le Bosphore, dont l'inauguration se fait en octobre 1973. Cela permet aux classes moyennes et aisées de sauter par-dessus la ceinture de la misère pour aller s'établir autour de l'avenue de Bagdad, où les dernières résidences en bois sont loties et transformées en immeubles de rapport. L'arrondissement de Kadıköy passe de 166 000 habitants en 1965 à 362 578 en 1975. Il atteindra 648 000 habitants en 1990. Mais la ceinture des bidonvilles se montre tout aussi implacable sur cette rive, suivant par les hauteurs la route d'Ankara. Ümraniye est à 39 000 habitants, Yakacık et Dolayoba à 20 000 habitants chacun. Les anciens bourgs maritimes de Kartal et de Pendik gonflent à leur tour à 53 000 et à 38 000 habitants, bloquant également l'extension résidentielle vers cette direction.

L'ensemble de ces zones est à cette date constitué en municipalités, grâce au processus décrit plus haut, mais le climat politique confus de la seconde moitié des années 1970, où des coalitions de partis de droite se partagent le pouvoir, tandis que la lutte gauche-droite fait de plus en plus de victimes dans le pays, se reflète aussi dans ces nouveaux quartiers où les oppositions tendent à se radicaliser. Les autorités locales offrent aux candidats au logement leur protection contre les tracasseries policières en créant des « zones libérées » d'extrême gauche ou d'extrême droite. Il serait sans doute plus juste de dire que les chefs locaux, devant la liquéfaction du pouvoir central à la fin des années 1970, travaillent pour leur propre compte sous couvert d'une idéologie. Le coup d'État du 12 septembre 1980 mettra fin à cette situation en supprimant les municipalités pour les reliaer à la municipalité du Grand Istanbul qui sera créée en 1984.

Les interventions militaires de 1960 et 1980 se sont systématiquement employées à couper les réseaux de clientélisme entre les quartiers auto-construits et le pouvoir. Effectivement, à partir des années 1980, les partis traditionnels n'agiront plus qu'à partir des médias au niveau national. Mais la place laissée vide sera occupée par le réseau islamiste, ce qui explique la

montée du vote islamiste à partir de la fin des années 1980 et la première moitié des années 1990 dans des quartiers existant déjà pour la plupart depuis les années 1950 ou 1960 et où la composition sociale et l'origine régionale ne se trouvent pas radicalement modifiées.

L'ère des coopératives

L'extension de l'agglomération, entraînant la raréfaction des terrains destinés aux classes moyennes ou au moins aux catégories solvables, mais peut-être surtout les mesures prises par le pouvoir militaire après 1980, entravant le processus de clientélisme politique lié à l'occupation et à la gestion des terrains périurbains, ont contribué à développer les coopératives de construction. Celles-ci, d'origine corporatiste ou issues des cotisations des affiliés à la sécurité sociale, datent des années 1970, mais elles se sont développées dans les années 1980, quand elles sont devenues le meilleur moyen de collecte de fonds pour les lotisseurs promoteurs. Cette procédure n'entraîna pas forcément la légalisation de la construction, ni, *a fortiori*, l'insertion de ces ensembles dans une structure urbaine planifiée ou équipée. Les promoteurs chercheront toujours des terrains non constructibles d'après les différents plans d'urbanisme et essayeront d'imposer leur choix, forts du soutien des adhérents à leur coopérative.

Les opérations en coopérative auront une prédilection pour la tour de 10 à 20 étages, consommatrice de peu d'espace au sol, et leurs ensembles seront de préférence situés aux interstices des quartiers déjà développés à l'horizontale. Elles se manifestent ainsi notamment dans les arrondissements de Bakırköy, où 45 % des permis de la fin des années 1980 concernent des coopératives, ainsi que dans les arrondissements de Beşiktaş sur la côte européenne et dans ceux de Kadıköy et de Kartal sur la côte asiatique. Toutefois, si dans l'ensemble de la Turquie et pour les années 1985-1990 la part des permis délivrés pour des logements en coopérative concerne 30,8 % du total, ce chiffre est de 21,4 % pour Istanbul pendant la même période. Ceci est sans doute lié à la cherté du terrain, mais surtout à l'attrait spéculatif du lotissement clandestin en périphérie. D'ailleurs, la chute brutale des coopératives à partir de 1990 peut être aussi bien liée à l'inflation de près de 80 % par an, qui réduit à néant les apports initiaux et fait monter sans cesse le coût de la construction, qu'à la libéralisation du régime qui permet de nouveau les opérations périphériques, notamment aux endroits où sont implantées les nouvelles mairies d'arrondissement islamistes.

Le bureau de planification continue de son côté pendant cette période (1975-1985) à produire des documents, satisfaisants peut-être pour l'esprit, mais destinés à rester lettre morte devant la poursuite inexorable de la tache d'huile. Le seul domaine où la planification est suivie d'effet est la programmation et la réalisation des grandes infrastructures routières, mais l'effet de celles-ci sur la progression et l'orientation de l'urbanisation est tel qu'elles ne peuvent que rester sous l'influence des tendances spéculatives. Au lieu de devenir des moyens de désenclavement, elles servent à engendrer de nouvelles concentrations urbaines. Le boulevard périphérique, tracé à l'occasion du premier pont sur le Bosphore, entraîna la revalorisation des terrains dans les bidonvilles de Kâğıthane qu'il longeait et la transformation plus rapide de ces quartiers. Le deuxième pont, dont la réalisation commença en 1985 et se termina en 1988, devait servir au transit entre l'Europe et l'Asie ; aucune sortie n'était prévue à l'origine sur le second périphérique commençant à la hauteur de l'aéroport, plongeant à l'intérieur des terres vierges en amont de vallées d'Alibeyköy et de Kâğıthane et traversant après le passage en Asie une zone de taillis exempte de toute habitation, jusqu'à sa jonction avec l'autoroute d'Ankara. Des échangeurs ont pourtant commencé à se construire aussitôt après, entraînant une urbanisation de part et d'autre. En 1996, sur une bonne partie de son trajet européen, le second périphérique traverse des espaces urbanisés, tandis que sa partie asiatique et son prolongement autoroutier ont engendré le dernier fleuron des quartiers auto-construits de l'agglomération : Sultanbeyli. Dans ces conditions, la nécessité affirmée d'un troisième pont, encore plus en amont, près de l'embouchure du Bosphore sur la mer Noire, ne sera qu'un moyen pour attirer l'urbanisation vers le Nord en lui ouvrant de nouveaux espaces à travers le troisième périphérique.

État des lieux provisoire (fig. 5 et fig. 6)

Rien ne semble devoir arrêter la progression de l'agglomération stambouliote. La population municipale qui atteint 2 772 708 habitants en 1980 passe à 5 475 982 en 1985 avec l'adjonction des municipalités périphériques, ne restant plus que légèrement en-dessous de la population du département qui compte 5 842 985 habitants. Le dernier recensement disponible, celui de 1990, donne 6 620 241 habitants pour la population municipale et 7 309 190 pour le département, tandis que l'aire métropolitaine, qui déborde sur le département limitrophe de Kocaeli, compte plus de 7,5 millions. L'estimation du service des statistiques

porte la population municipale en 1995 à 8 300 000, ce qui porterait la population du département à plus de 9 millions, tandis que la rumeur publique s'accorde sur le chiffre de 10 millions. D'autre part, le poids démographique d'Istanbul au sein du territoire national ne fait qu'augmenter. Si elle groupait en 1950 5,5 % de la population du pays, elle en concentre en 1990 près de 13 %. Depuis le recensement de 1965, et à l'exception de celui de 1985, le taux d'accroissement d'Istanbul est supérieur à celui de la population urbaine en général.

L'apport migratoire qui résulte de cet accroissement fait tomber la part des Stambouliotes nés sur place à 37,27 %, le plus faible taux connu jusqu'alors. Dans cet ensemble, la primauté des personnes originaires de la région de la mer Noire (1 638 652) fait un bond en avant, passant de 12,5 % en 1950 à 22,5 % en 1990. La part des habitants originaires de l'Est s'accroît aussi, passant de 4 à 12 %, de même que celle des natifs du Sud-Est, même si elle n'est que de 2,9 % (211 793). Donc, au moins jusqu'en 1990, l'hypothèse d'une immigration excessive due à la question kurde ne semble pas se vérifier.

Les migrants se répartissent dans l'ensemble de l'agglomération de sorte qu'aucun de ses arrondissements ne possède une majorité d'habitants natifs d'Istanbul. Les nouveaux arrondissements périphériques : Kartal, Pendik et Ümraniye sur la rive asiatique, Küçükçekmece, ainsi que le grand arrondissement de Bakırköy avant son éclatement en 1993 possèdent moins d'un tiers de natifs au sein de leur population, mais le plus faible taux est détenu par l'arrondissement central d'Eminönü, qui conserve sa fonction d'accueil de migrants célibataires, avec 26 % seulement de natifs d'Istanbul.

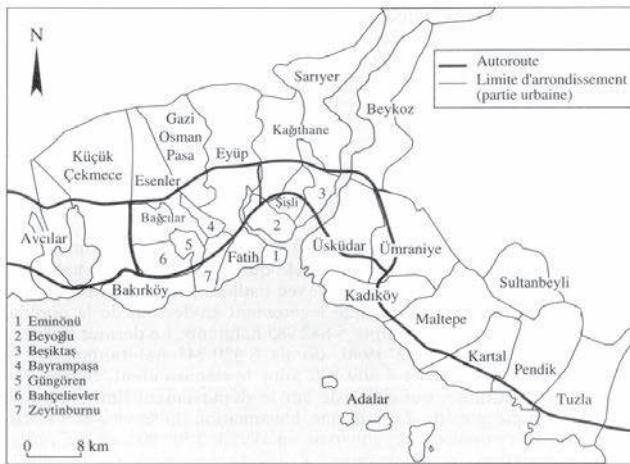


Fig. 5. – Les arrondissements d'Istanbul en 1996

Istanbul, capitale régionale et ville-monde

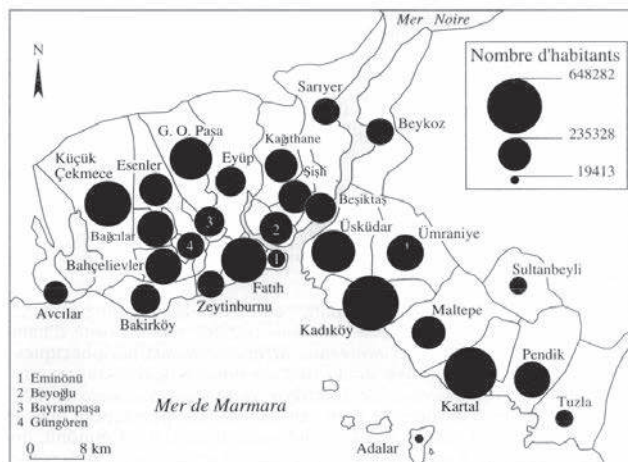


Fig. 6. – La population d’Istanbul par arrondissement en 1990

La construction des deux ponts sur le Bosphore n’a pas déversé un surplus de population sur la rive asiatique, sauf pour une partie des classes moyennes dans les années 1970 et 1980 : bien que les migrants arrivent d’Asie, les deux tiers de la population résident du côté européen. Parmi les dix arrondissements actuels (après la réorganisation de 1992-1993) qui ont montré le plus fort taux d’accroissement entre 1975 et 1990, la moitié se trouve en Europe et l’autre moitié en Asie.

L’accroissement des années 1975-1990 sur la partie européenne s’est fait d’une part au Nord, entre l’avenue de Londres et le second périphérique, où les nouveaux arrondissements d’Esenler et de Bağcılar ont vu leur population multipliée respectivement par 5 et par 10 (306 000 et 235 000 hab.) et d’autre part, en prolongement de l’avenue de Londres, où les arrondissements de Küçükçekmece, Avcılar et Büyükçekmece ont respectivement atteint 480 000, 126 000 et 120 000 habitants, multipliant leur population par 8, 9 et 6.

Un schéma analogue se présente sur la rive asiatique. Les arrondissements en fort accroissement se situent d’une part à cheval sur l’ancienne route d’Ankara avec Maltepe, Pendik et Tuzla, dont la population de 1990 est de 4, 7 et 4,5 fois supérieure à celle de 1975, et d’autre part dans l’arrière-pays, proche de la nouvelle autoroute, où Ümraniye voit sa population multipliée par 6 (242 000 habitants), tandis que Sultanbeyli possède le record absolu d’une population passée de 1 804 habitants en 1975, à 3 741 en 1985 et à 82 298 en 1990 (multipliée par 45 en quinze ans !). Dans ce fief des islamistes où l’ouverture de nouveaux terrains relève aussi bien de la justice sociale

que de l'investissement électoral, on estime la population de 1995 à près de 250 000 habitants.

Face à ce fort accroissement de la périphérie, les arrondissements centraux stagnent ou sont en baisse. C'est le cas des trois arrondissements du noyau historique : Eminönü, Fatih et Beyoğlu, mais aussi de Şişli et de Beşiktaş sur la rive européenne et d'Üsküdar sur la rive asiatique, qui commencent à perdre de la population entre 1985 et 1990 (déjà Eminönü avait commencé à reculer entre 1965 et 1970). Autour de ce noyau, côté européen, Zeytinburnu, Bayrampaşa, Eyüp, ayant accueilli la première génération des bidonvilles et ayant perdu leurs territoires d'expansion au profit des arrondissements périphériques, s'essoufflent, tandis que Gaziosmanpaşa et Kâğıthane, qui possèdent des terrains vers le Nord en bordure du second périphérique, trouvent le moyen de gagner respectivement 100 000 et 150 000 habitants entre les deux derniers recensements. Côté asiatique, Kadıköy et Kartal poursuivent une progression stable mais soutenue, de même que les deux arrondissements des deux rives du haut Bosphore : Sarıyer et Beykoz. Dans l'ensemble, la période de la première consolidation – qui transforme la construction initiale en immeuble de trois à quatre étages – passée, l'accroissement de la population semble se faire plus par extension que par densification. Ainsi les arrondissements qui ne possèdent plus suffisamment de terrains libres voient leur expansion se ralentir, voire s'arrêter. Les exemples de densification donnés par les coopératives ne semblent pas se généraliser, la ville paraît condamnée à s'étaler sans cesse.

Cette présentation quantitative des choses n'épuise pas le sujet, même si la quantité semble repousser les éléments qualitatifs au second plan. L'accroissement des quinze dernières années a fait prendre conscience à la population, ou au moins à la population la plus anciennement établie, des limites des ressources de la ville. Ressources naturelles d'abord, pollution de l'eau de mer (on ne peut pratiquement plus se baigner dans les limites de l'agglomération) mais aussi de l'eau potable : certains barrages approvisionnant la ville en eau comme celui Elmali sur la rive asiatique ont dû être abandonnés à cause de la pollution des bassins versants par les bidonvilles ; pollution de l'air, notamment à cause de l'utilisation pour le chauffage d'une mauvaise qualité de lignite dégageant du soufre. Ressources patrimoniales ensuite qu'il s'agisse du patrimoine historique de la vieille ville, ou naturel, comme le Bosphore. Mais dans la lutte entre les intérêts individuels et l'intérêt public, les premiers, renforcés par la volonté du millier de nouveaux Stambouliotes qui s'ajoute chaque jour à la population de la ville, de trouver un logement, ont toutes les chances de prendre le dessus pendant un certain temps encore.

Quoi qu'il en soit, la ruée vers la ville, la spéculation foncière – qui s'intéressent plus au terrain nu qu'au bâti – et l'altération de ce qui reste de l'ancienne ville, qui risque de compromettre les ressources touristiques, semblent avoir fait avorter les velléités de densification de la ville *intra-muros*. Le dernier coup qu'a essuyé l'ancien tissu était la volonté du premier maire de la municipalité du Grand Istanbul, Bedrettin Dalan (1984-1989), de vouloir imiter les exploits de Menderes en interprétant à sa manière – encore – le plan Prost. Effectivement, la percée de Tarlabaşı entre la place de Taksim et le pont d'Unkapanı, réalisée en 1987, fut l'un des grands projets de Prost, tandis que le dégagement des rives de la Corne d'Or figurait déjà dans les souhaits du document officiel de 1839. Depuis, les discours de protection des centres historiques semblent avoir fait leur chemin, et des aménagements habituels : voies piétonnières, mobilier urbain, sont réalisés. Autour des lieux de grande concentration de monuments dans la vieille ville, la mise en valeur des restes du tissu ancien est essentiellement prise en charge par le tourisme, avec les limites et les inconvénients que cette solution présente. Pour le reste, les tentatives d'évacuation de l'artisanat, installé souvent dans les bâtiments historiques de la vieille ville – khans mais aussi medreses ou hammams – afin de rendre cet ensemble au tourisme, sont contestables puisqu'elles visent à vider le centre de son activité traditionnelle, mais la question de la dégradation des monuments par les activités en cours et la prolifération de ces activités dans le tissu résidentiel reste entière.

Côté Galata et Beyoğlu, une revalorisation du tissu, essentiellement composé d'immeubles d'habitation de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècles, occupés depuis les années 1960 par les migrants, est en cours et on peut parler d'une « reconquête du centre » menée par l'intelligentsia stambouliote. Plus au Nord, un certain retour résidentiel semble s'opérer, du quartier résidentiel de l'avenue de Bagdad vers les hauteurs de la rive européenne du Bosphore entre Levent et le second pont, avec l'installation de commerces de luxe et de lieux de loisir. Quant au Bosphore dans son ensemble, il est l'objet d'une lutte serrée entre le littoral et les premières pentes, préservés par l'excessive cherté des terrains et le prix du mètre carré construit, et les hauteurs envahies par les bidonvilles et les lotissements qui se font de plus en plus menaçants sur la ligne de crête.

Dans ce puzzle qui ne fait que se compliquer d'année en année, chacun cherche son emplacement selon ses moyens. Les centres d'affaires se placent sur le réseau du second périphérique, soit à İkitelli et Güneşli près de l'aéroport, soit en prolongement de Levent dans des bâtiments de prestige, tandis que les grandes industries vont au-delà de la conurbation Istanbul-Izmit, vers le lac de Sapanca, en profitant de l'autoroute Istanbul-Ankara. Les nouveaux ensembles résidentiels, à l'étroit dans le tissu actuel, cherchent des échappatoires derrière les lacs de Küçükçekmece et de Büyükçekmece en bordure

du trajet de l'autoroute d'Edirne. Les nouvelles infrastructures routières, qui sont sans doute appelées à se multiplier, permettent des sauts de plus en plus grands dans l'espace environnant, mais cela ne constitue qu'un appel pour le remplissage des espaces interstitiels qui deviennent de ce fait accessibles.

Le discours sur le présent et l'avenir d'Istanbul, qui oscille le plus souvent entre désespoir et imprécations, ne manque pas de chercher des responsables à la situation actuelle. Mais le survol rapide de ces cinquante années ne pousse-t-il pas vers un certain fatalisme ? L'exode rural est un phénomène mondial affectant l'ensemble des pays en voie de développement depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et la situation de la Turquie n'est nullement atypique. Effectivement, ni le taux d'accroissement naturel, de l'ordre de 2,5 % par an lors des précédentes décennies, qui est en train de descendre actuellement en-dessous de 2,0 %, ni le taux d'urbanisation, de l'ordre de 60 %, ne paraissent excessifs. De même, Istanbul n'est pas un monstre dans un désert anatolien. La Turquie dispose, d'après le recensement de 1990, de deux autres agglomérations de plus d'un million d'habitants (Ankara et Izmir), de quatre de plus de 500 000 habitants, dont Bursa dans la même région, et de trente-six de plus de 100 000 habitants, dont Izmit. La différence entre les taux d'accroissement de ces villes et celui d'Istanbul n'est pas si importante pour permettre d'espérer des résultats significatifs d'une politique de détournement de l'exode rural vers les villes moyennes.

Ces constatations ne conduisent pas à des perspectives optimistes. La population urbaine de la Turquie atteint 59 % de la population totale en 1990, avec un taux d'accroissement de plus de 4 % par an. Dans un pays en cours d'industrialisation, où la population rurale a doublé entre 1935 et 1980, saturant les terres cultivables, il est normal de s'attendre à une augmentation de la part de la population urbaine jusqu'aux environs de 75 % de la population totale. Donc, si à l'horizon 2020, il y avait 67,5 millions de citoyens dans une Turquie de 90 millions d'habitants, cela signifie un doublement de la population urbaine au taux actuel de 4 % par an et, par conséquent un doublement de la population d'Istanbul jusqu'à 17-19 millions d'habitants.

La dernière constatation est d'ordre économique. Dans un pays qui vit depuis 1980 avec un taux d'inflation aussi élevé que constant, de l'ordre de 75 % par an, la terre devient le refuge principal, et la rente foncière la ressource la plus importante pour toutes les couches de la population. La spéculation foncière n'est pas ainsi la seule conséquence de l'exode rural et de l'urbanisation anarchique, mais devient un phénomène capable, sinon d'engendrer, au moins de perpétuer et d'amplifier ceux-ci. Dans ces conditions, il est illusoire d'espérer un hypothétique consensus social et politique nécessaire à la mise

en place et à l'application des mesures destinées à réguler cette spéculation et à transférer la plus-value aux mains des collectivités ou de l'État.

Il en résulte que les chances d'influer sur l'évolution actuelle de l'urbanisation par des moyens de planification nationale, régionale ou urbaine paraissent faibles. Cela ne signifie pas pour autant une catastrophe imminente. L'illégalité qui a constitué la pratique dominante de production et de gestion de l'espace urbain a créé ses propres mécanismes, assurant un fonctionnement certes chaotique, et par moment à la limite de la survie, mais, qui a su en même temps pallier les carences patentes de la légalité. À l'avenir, les situations de fait engendreront leurs propres pratiques, qu'il sera toujours utile d'observer. Ainsi, l'extension démesurée de l'agglomération est en passe de transformer en réalité les projets multipolaires développés par les schémas directeurs depuis les années 1960. Bientôt, Istanbul ne sera qu'une fiction administrative couplée à un sentiment d'appartenance symbolique, et l'habitant du dernier quartier auto-construit à 70 km du centre ne s'y rendra que pour ses courses la veille de la fête du sacrifice, ou pour montrer un dimanche à ses enfants les splendeurs des mosquées impériales. Téhéran et Le Caire, villes de populations comparables immergées dans des pays proches et de même poids démographique, montrent déjà l'exemple.

Les goulots d'étranglement risquent en revanche de se présenter dans les questions d'approvisionnement (eau et électricité) et d'environnement : pollution de l'eau de mer, des bassins d'eau potable, de l'air, traitement des ordures et des eaux usées. Des travaux de grande envergure seront sans doute bientôt nécessaires. Pour le reste, et la Conférence Habitat II, tenue précisément à Istanbul en juin 1996, l'a montré, l'heure n'est plus à l'affrontement entre une légalité inopérante et une illégalité qui produit au jour le jour l'espace urbain, mais à la complémentarité nécessaire de ceux qui détiennent le pouvoir et de ceux qui font la ville.

octobre 1996

Note. – Cet article a été réalisé essentiellement à travers les chiffres fournis par les différentes publications du service des statistiques turc (*DİE*) et d'après des articles parus dans *Istanbul Ansiklopedisi*, publiée par la Fondation de l'Histoire Sociale Turque en 1993-1994 (huit volumes).

Les figures, à l'exception de la figure 2, ont été réalisées par Samuel Robert, cartographe de PRODIG, UMR 183 du CNRS, 191, rue Saint-Jacques, 75005 Paris.

Cet article a été initialement publié dans la *Revue Géographique de l'Est*, tome 37, n° 2-3, 1997, pp. 189-215. L'éditeur remercie la RGE d'avoir autorisé la reproduction de l'article.