



« Merci Istanbul ». Au lendemain des élections municipales du 31 mars 2019, des affiches représentant le président Erdoğan et le candidat de son parti, Binali Yıldırım, ont été déployées dans l'ensemble de l'agglomération, en dépit de leur défaite à ce scrutin : un déni de réalité comme pour mieux signifier sa contestation par la suite ? Ou, involontairement, un remerciement en guise d'au revoir ?

Photo : Yoann Morvan

PROLOGUE

« La nature de toute marche est la révision perpétuelle, une voix chassant l'autre. Accomplissez-la, bien sûr, puis rentrez chez vous et lisez les publications faisant autorité ; revenez plus tard voir ce qui a disparu, ce qui est en rémission, ce qui est entré en éruption. »

Iain Sinclair, *London Orbital*, Babel Actes Sud, 2016

« Écrire n'a rien à voir avec signifier, mais avec arpenter, cartographier, même des contrées avenir. »

Gilles Deleuze et Félix Guattari, *Mille Plateaux*, Capitalisme et schizophrénie, vol. 2, Éditions de Minuit, 1980

Dans les limbes d'Istanbul

Le parcours proposé ici invite le lecteur, dès les premières pages, à quitter les polarités historiques de l'ancienne Constantinople, et à partir à la découverte des confins de l'actuelle mégapole. Explorer cet autre Istanbul, qui repousse toujours davantage ses limites, interroge avec une certaine acuité le devenir de la métropole turque. En effet, il s'agit d'espaces lisières : lisières à la fois de l'urbanisation et, bien souvent, lisières aussi au sens propre de forêts en cours d'annihilation. Ces espaces liminaux s'apparentent à des limbes. Cette notion existe, dans une acception assez proche, dans

le monde turco-musulman. L'*araf*¹ serait un haut lieu doté d'un rideau ou d'un mur contenant une porte, situé entre le paradis et l'enfer. Il est destiné aux morts dont le sort est équivoque car leurs vertus et leurs péchés se neutraliseraient, les enfermant dans une attente sans trop de souffrance mais synonyme de privation. Les franges d'Istanbul représentent, peu ou prou, une telle forme indéfinie d'entre-deux, entre nouveaux fronts d'urbanisation et restes ruraux. À travers leur description, se dessine plus largement un portrait en creux de l'évolution de la mégapole du Bosphore, voire même de celle du pays, tant ces espaces sont paradigmatiques de la « Nouvelle Turquie » promue par le pouvoir (Insel, 2017). Depuis l'élection de Recep Tayyip Erdoğan à la présidence de la République (2014), la dérive autoritaire s'est accentuée sans relâche, en particulier à la suite de la tentative de coup d'État (juillet 2016). Les pressions politiques de toutes parts (médias, syndicats, « épurations » dans la fonction publique, etc.), dans un contexte économique et social en berne, ont transformé Istanbul et la Turquie en un vaste purgatoire, non pas antichambre du paradis, mais vestibule d'un enfer pour de larges pans des sociétés locales.

Fruit de pérégrinations répétées dans ces limbes stambouliotes, ce livre constitue une sorte de récit de voyage urbain d'un genre pas tout à fait nouveau. Il s'inscrit en effet dans la continuité d'ouvrages tels que *Les Passagers du Roissy Express* (Maspero, 1990), *L'Éblouissement des bords de route* (Bégout, 2005), ou encore *London Orbital* (Sinclair, 2016), pour n'en citer que quelques-uns. Ces récits ont tous en commun, *via* une démarche originale, de mettre au jour un certain nombre de rebuts urbains qui pourtant pavent nos quotidiens, si nous y prêtons attention. En véritables voyages, ces narrations décalées viennent nous dérouter de nos trajectoires habituelles pour partir à la découverte d'environnements suburbains si loin si proches. *Méga Istanbul, traversées en lisières urbaines*

1. Ce mot, parfois également traduit par « purgatoire », est issu du pluriel de l'arabe *urf*, « colline de sable » ; il donne son nom (*Al-A'raf*) à la septième sourate du Coran. Plus prosaïquement, *araf* est passé dans le langage courant. Un film turc récent (2012, de Yeşim Ustaoglu) s'intitule ainsi ; il décrit la situation d'une jeunesse engourdie, en manque cruel de perspective.

a été conçu dans cet état d'esprit. Le parcours en sept chapitres, panorama inédit des franges urbaines d'Istanbul, est ponctué par les quelques haltes de la série « *Out of Istanbul* ». Celle-ci offre un contrepoint à l'approche développée. Au mouvement depuis l'intérieur vers l'extérieur déployé par les chapitres, « *Out of Istanbul* » opère le cheminement inverse, à partir de postes d'observation encore plus ou moins préservés de l'urbanisation. La complémentarité, dans l'espace et dans le temps, entre les mouvements des chapitres et les pauses de ces excursions, offre au lecteur un regard de part et d'autre des lisières de la mégapole.

Ce sont sur les franges de l'agglomération stambouliote que les mutations urbaines sont les plus saisissantes. Si les polarités historiques connaissent de profondes transformations, leur ampleur est moindre que celles s'effectuant aux nouvelles et toujours plus lointaines « portes » d'Istanbul. De surcroît, hors du champ de vision de la majorité des Stambouliotes, sans même parler des touristes les plus chevronnés, ces territoires sont peu ou mal connus². Les arpenter révèle l'intensité et l'étendue des décompositions/recompositions qui affectent l'immense aire urbaine. Parcourir ces espaces de l'entre-deux, en cours d'urbanisation, confère à l'arpenteur un double regard, similaire à celui de Janus, là où le passé et le futur se font face. Ainsi, ausculter le devenir des franges urbaines, c'est déjà entrevoir la mégapole « qui vient »³. *Mutatis mutandis*, aux confins stambouliotes s'entrechoquent *Campagnes hallucinées* et *Villes tentaculaires*, pour reprendre deux titres de recueil de poésies d'Émile Verhaeren (1982), décrivant les métamorphoses urbaines peu avant 1900. Un long siècle plus tard, Istanbul est l'un des points chauds de l'urbanisation généralisée. Sous la houlette d'Erdoğan et de l'AKP, la mégapole du Bosphore s'étend sans limite.

2. Cela n'est pas spécifique à Istanbul. Du fait de leur étendue, la plupart des mégapoles demeurent inconnues de leurs habitants. Il en va ainsi de New York City, patiemment investigué par William B. Helmreich (2015).

3. En référence à Marcel Hénaff, *La Ville qui vient*, Paris, L'Herne, 2008.

Méga polis ou le changement d'échelle

En changeant d'échelle, Méga Istanbul change de nature. Il ne s'agit pas seulement d'une plus grande superficie ou d'une population plus importante : à partir d'un certain seuil, la mutation devient qualitative. L'ancienne Constantinople est depuis longtemps une métropole. Elle exerce même plus que jamais ce rôle à un niveau macro-régional, en particulier depuis la fin de la Guerre froide, qui lui a permis de retrouver ses arrière-pays balkaniques et caucasiens. Cependant, à partir des années 1980, Istanbul est devenue une mégapole⁴, autant dire un véritable « monstre urbain » (Pérouse, 2017). À la fin des années 2000, les photographies aériennes de *Tracing Istanbul* (Meriç, Güvenç, Aslan, Derviç, Meriç, 2009) montraient déjà les métamorphoses de ce grand corps urbain hors de proportion. Dix ans plus tard, ce gigantisme s'est encore accentué, en raison du développement de nouvelles polarités (méta-)urbaines et plus encore de celui des méga-infrastructures (tunnels, ponts, autoroutes, aéroport voire canal). Cette évolution s'inscrit dans une tendance lourde à l'échelle planétaire. Ainsi, *a contrario* de la naguère harmonieuse différenciation entre ville et campagne, décrite par Paul Zumthor (1993) dans *La Mesure du monde*, l'urbain contemporain se caractérise par son homogénéité. Cela conduit Françoise Choay (2006) à déclarer la « mort de la ville » face au « règne de l'urbain », « sans lieu ni bornes », et à l'émergence généralisée d'un « espace de branchement » (Choay, 2003). Dans le cas d'Istanbul, ce phénomène s'est, en outre, accompagné d'un nouvel âge de la rente et de la prédation foncière. En effet, si la période de 1923 aux années 1950 a été marquée par la redistribution des propriétés rurales, celle ensuite jusqu'aux années 1980 par la redistribution du foncier urbain, puis celle jusqu'aux années 2000 par la redistribution des droits de

4. Terme à ne pas confondre avec celui, proche, de mégapole qui, lui, désigne une agglomération de plusieurs métropoles reliées de façon continue, comme sur la côte nord-est des États-Unis, de Boston à Washington, en passant par New York et Philadelphie. C'est cette vaste région urbaine qui a en premier donné lieu à cette désignation. Si Istanbul ne peut, *stricto sensu*, être qualifiée de mégapole, la région urbaine de l'ouest-Marmara (incluant Bursa et Izmit), dont elle est à la tête, s'en rapproche de plus en plus.

construction, la période ouverte à partir des années 2000 concerne la redistribution des espaces qui n'étaient pas encore rentrés dans le secteur marchand (Çavuşoğlu et Strutz, 2014). La mise sur le marché immobilier des nombreux quartiers informels, des anciens espaces industriels, du foncier public ou encore des forêts a généré un frénétique Monopoly⁵. Cela exemplifie *La Théorie du rachat* (Rebour, 2000), qui voit la destruction de valeur (durable et non marchande) au profit de la création de richesse (fongible) comme le déséquilibre au cœur même de la croissance économique. À Istanbul, cette dernière a été aussi largement soutenue par les méga-projets, dans le cadre de l'« Objectif 2023 » (*Hedef 2023*) visant à intégrer la Turquie parmi les dix premières puissances mondiales. Traduisant des ambitions mégalomaniaques⁶, ceux-ci n'en constituent pas moins le socle, certes fragile, de cette métropole en devenir. Elle s'apparente à celle rêvée par Temel le New-Yorkais dans le roman de Tahsin Yücel, *Gratte-ciel* (2012). Une métropole qui n'appartiendrait ni au passé, ni au futur, mais qui maintiendrait ses habitants dans un présent perpétuel...

À travers les âges, Byzance, Constantinople, Istanbul se sont perpétuellement redéfinies et redessinées dans une lutte incessante contre les conquêtes, les intrigues politiques et religieuses, les tremblements de terre, les incendies. Depuis 1950 et plus encore les années 1990, la métropole turque se débat en outre comme elle peut face à son urbanisation chaotique. Ces strates multiples font d'Istanbul une entité urbaine au profil très spécifique. Le périmètre de la municipalité du Grand Istanbul (*İstanbul Büyükşehir Belediyesi, IBB*), avec ses plus de seize millions d'usagers, procure aujourd'hui 40 % des recettes fiscales de la Turquie et abrite près d'un quart de la population du pays, sur un territoire de 5 343 km². L'urbanisation, qui, hormis quelques villégiatures, s'est cantonnée presque exclusivement à la partie intra-muros et à quelques polarités

5. Voir le documentaire *Ekümenopolis* d'Imre Azem, dont la première version est sortie en 2011.

6. Ainsi, le nouvel aéroport, en fonction depuis avril 2019, serait à terme le plus grand du monde ; tandis que le canal, qui formerait un second Bosphore (artificiel), et dont le chantier n'a pas encore commencé, transformerait la nature même du site d'Istanbul.

historiques (Pera, Scutari, Kadiköy) jusqu'à l'avènement de la République, poursuit aujourd'hui son étalement le long des rives de la mer de Marmara, à quoi s'ajoutent des incursions de plus en plus profondes dans les secteurs forestiers au nord. Ce processus s'accompagne d'un glissement de ses centres de gravité, notamment d'Eminönü, quartier historique, vers le nouveau quartier d'affaires de Maslak, où se trouve Mashattan⁷. Ces évolutions successives de la macro-forme de l'agglomération ont pour une part résulté des politiques de grandes infrastructures urbaines telles que le chemin de fer à l'époque ottomane, les boulevards dessinés par Henri Prost dans les premières décennies de la République et surtout les ponts autoroutiers sur le Bosphore en 1973 puis en 1988. Dès lors, l'explosive croissance de la mégapole a été attisée par des autorités soufflant sur les braises de l'urbanisation spéculative.

Parallèlement à ces territorialisations complexes et à cette urbanisation fulgurante, Istanbul fait plus que jamais figure de destination touristique de prédilection : troisième en Europe et cinquième dans le monde. Il est vrai que les 0,5 % des bâtiments composant l'Istanbul d'avant 1946 comportent en leur sein quelques-uns des chefs-d'œuvre du patrimoine mondial, tandis que les autres 99,5 % incluent quelques icônes récentes d'un tourisme aux accents parfois dubaïotes. Attirant des clientèles locales et internationales, les *shopping malls* sont à présent plus d'une centaine dans la mégapole du Bosphore. Ils offrent la possibilité de déambuler dans une atmosphère standardisée, banalisant l'expérience stambouliote. Faire d'Istanbul « une ville globale aseptisée » (Pérouse, 2007) avec une légère touche locale ottomanisante, voilà l'ambition d'Erdogan, ancien maire d'Istanbul (1994-1998) toujours *de facto* aux commandes de la métropole turque (même si aujourd'hui de plus

7. Composé des contractions de Maslak et Manhattan, en référence aux gratte-ciels composant la nouvelle *skyline* stambouliote.

en plus malmené⁸). Ce désir néo-impérial trouve son point d'orgue dans la feuille de route *Hedef 2023* (« Objectif 2023 »). Celle-ci a servi également à crédibiliser la candidature d'Istanbul pour l'organisation des Jeux olympiques de 2020. Malgré l'énième insuccès en la matière et un stade olympique battu par les vents, Erdoğan continue, dans sa soif de grandeur, à bâtir Istanbul toujours « plus vite, plus haut, plus fort »⁹.

Arpentages et chemins de traverse entre Thrace et Bithynie

Par son rythme décalé à l'heure des mobilités autoroutières, la marche à pied¹⁰ permet de prendre la mesure de cette démesure stambouliote. À l'instar d'Iain Sinclair (2016) autour de Londres (le long du périphérique M25), ou de Nicolò Bassetti et Sapo Matteucci (2015) autour de Rome (en suivant le GRA), le troisième périphérique autoroutier d'Istanbul (d'abord en construction, puis achevé en 2016) aura été notre guide indirect. Nous avons ainsi régulièrement sillonné ses pourtours à grandes enjambées, sur des distances journalières allant jusqu'à trente-cinq kilomètres. Ces traversées urbaines pédestres, qui comportent une dimension ludique (Pérec, 2014), s'inspirent entre autres des « dérives » des Situationnistes ou de leur déclinaison par le groupe Stalker¹¹. Les emblèmes de ce qui nous semble caractériser le devenir d'Istanbul ont été nos points de départ ou d'arrivée. Entre ces points, nous avons laissé les trajectoires se dessiner chemin faisant, au gré

8. En effet, au fil des années, les scrutins ont montré une nette érosion du soutien stambouliote à Erdoğan. Si ce dernier, en tant que président plénipotentiaire, continue à être aux manettes de la métropole, son parti a fini par perdre la majorité à la tête de la municipalité du Grand Istanbul, lors des élections en deux temps du printemps 2019 : d'abord battu d'une courte tête, ce qui a entraîné l'annulation du scrutin, le candidat d'Erdoğan a été ensuite balayé lors du second vote, battu même dans certains fiefs historiques de l'AKP.

9. Il s'agit de la devise olympique : « *Citius, Altius, Fortius* » ; voir aussi chapitres 3 et 4.

10. La marche à pied connaît de nos jours un important regain d'intérêt que les sciences humaines et sociales ont largement relayé, à l'instar du travail de David Le Breton (2012), pour ne citer ici que lui, car il fait notamment l'éloge des vertus de sa lenteur.

11. Fondé dans les années 1990 par des Italiens, le groupe Stalker est d'ailleurs venu à Istanbul au début des années 2000. Ce groupe explore, le plus généralement, les franges de Milan ou de Rome, à la découverte des zones de l'inconscient urbain. L'architecte Francesco Careri, membre de Stalker définit cette pratique par le terme « Walkscapes » (2013). Il s'agit de la contraction de *walk*, la marche, et de *landscape*, le paysage.

d'improvisations suivant la topographie ainsi que la position du soleil, mais surtout en fonction des nombreuses frontières rencontrées tout au long des arpents¹². Nous sommes partis à la recherche de curiosités urbaines jonchant les péninsules des royaumes, jadis grecs, de Thrace et de Bithynie.

Parmi nos itinéraires, citons notamment : de Beylikdüzü à İkitelli, de Şamlar à Kemerburgaz, de Kartal à Cekmeköy, ou encore d'Aydos au centre commercial Viaport. Sous un soleil bien souvent de plomb, quelques arrêts pour nous ravitailler nous ont donné l'occasion de prendre la température locale auprès des tenants de divers commerces (épiceries, stations-services, supermarchés, centres commerciaux). Outre ces pauses relativement courtes, nous avons pu rencontrer un certain nombre d'autres acteurs locaux¹³ : des habitants, en général très diserts et hospitaliers tels l'imam et les dignitaires de Şamlar, un personnel politique adoptant une langue de bois bien rodée, ainsi que les employés des agences immobilières, toujours de précieuses sources d'information. Sur ces territoires, des espaces résiduels de relégations sociales et/ou ethnico-religieuses, en particulier d'habitats auto-construits (*gecekondu*), jouxtent de nouvelles formes d'urbanisation : celles des *gated communities*. Cet arpentage a mis au jour de nouvelles géométries socio-urbaines en gestation. Notre présence insolite a parfois contribué à susciter une parole habitante, usée d'être inaudible, quand bien même ces interlocuteurs seraient des électeurs... de l'AKP, actuels ou passés, le parti étant en perte de vitesse.

Chaque chapitre de cet ouvrage se présente comme un arpent souhaitant saisir d'un point de vue thématico-géographique le devenir d'Istanbul. Le premier arpent nous conduit hors des

12. Coïncidence ou presque, nos pas auraient pu rencontrer ceux du photographe Serkan Taycan, entre la mer Noire et celle de Marmara, dans le cadre de son projet *Between Two Seas*. Tandis que son parcours suit un axe sud/nord sur le tracé du futur « Kanal Istanbul » (cela afin de susciter le questionnement des Stambouliotes par rapport à leur environnement menacé), notre démarche s'est quant à elle plutôt attachée à des explorations ouest/est.

13. Le fait d'arriver à pied est de nature à favoriser les interactions avec les habitants des quartiers, ainsi que l'a remarqué William B. Helmreich (2015) lors de ses 6 000 *miles* de marche à New York, alors qu'au contraire la venue en automobile a tendance à dresser un mur dans la communication avec les locaux.

centralités historiques, secteurs urbains que nous n'évoquons plus qu'à titre de référence lointaine et quasi désuète, une fois passé ce chapitre, en amont de la Corne d'or. Le second nous fait découvrir une réalité assez méconnue, l'histoire longue des strates migratoires dans les localités aux portes d'Istanbul, en allant vers la Thrace. Le troisième arpent mesure l'importance des mouvements d'enclosures, ici, au nord-ouest de la rive européenne. Le quatrième chapitre fait figure d'étalon, dévolu à la formation d'un macro-territoire, hors d'échelle, couvrant les deux rives. Débutant nos pérégrinations du côté asiatique, le cinquième nous amène à enquêter sur l'évolution des plaisirs dans les périphéries anatoliennes d'Istanbul. Le sixième chapitre investigate les relations troubles entre les sphères politiques, immobilières et architecturales. Enfin le septième et ultime arpent met en lumière la façon dont les confins d'Istanbul, métropole émergente, représentent l'arrière-cour contrastée d'un capitalisme européen moribond. Ce parcours en sept arpents est ponctué par quatre feuillets principalement photographiques (trois de la série « *Out of Istanbul* » et un autre en épilogue) qui impriment leur propre rythme au propos. Alors que les arpents représentent des segments, les feuillets sont des points, ici placés sous le signe des quatre éléments : l'agricole Çatalca nous rapproche de la terre, la maritime Rumeli Feneri de l'eau, l'altier massif d'Aydos de l'air et enfin la crasseuse industrielle Dilovasi du feu. À l'exception de cet épilogue, les tentatives de nous extirper du magma de la mégapole entendent apporter une respiration, un pas de côté par rapport à l'entité urbaine aux contours nébuleux. Bien entendu, ces arpentages et excursions sont loin d'être exhaustifs des différentes facettes de la fourmillante vie urbaine stambouliote. Ils visent à donner à voir, à la manière d'un Walter Benjamin (Benjamin, 2009), l'avenir de la mégapole, tel qu'il se présente déjà sous nos yeux. En route pour cette invitation à déambuler entre Thrace et Bithynie.