

Bedrettin Dalan,* le maire d'Istanbul,

a parié sur la tulipe, la fleur qui a donné son nom, au XVIII^e siècle, à la renaissance de la capitale ottomane : "Nous en avons planté un million : si les passants les avaient coupées, nous aurions raté notre pari, celui de rendre les Istanbuliotes conscients et fiers de leur ville. Aucune n'a été arrachée et elles symbolisent aujourd'hui notre principale réussite, la naissance d'un sentiment de citoyenneté inconnu jusqu'ici."

La partie n'est pourtant pas facile ; avec une population passée de un million en 1960 à plus de six millions aujourd'hui et qui atteindra probablement dix millions en l'an 2000, 80 % des Istanbuliotes sont des nouveaux venus. L'habitat spontané, les

** Ce texte, écrit le 26 mai 1988, évoque des projets du maire de l'époque qui ont depuis vu le jour pour la plupart. Mais aujourd'hui, les 300 boutiques du nouveau pont de Galata sont toujours vides. Les querelles sur les ponts du Bosphore n'ont pas cessé, puisqu'on débat maintenant pour savoir si on doit construire un autre pont sur le Bosphore ou bien un tunnel sous-marin. La célébration du 1er mai 1996 a dégénéré et la presse a complaisamment diffusé, le lendemain, les images de ces tulipes arrachées par les casseurs, infirmant ce jour-là, le pari que Monsieur Dalan avait cru gagné. Les espaces verts, si controversés, que le maire avait fait implanter sur les rives de Fener en rasant un vieux quartier ont vu leurs arbres croître. Et Istanbul se chauffe de plus en plus au gaz naturel. Les islamistes du parti Refah ont emporté la mairie du grand Istanbul et les deux mondes dont la coexistence, quelquefois orageuse, est ici décrite par Jean-Pierre Thieck continuent à s'observer. Tout change et pourtant tout continue à Istanbul.*

regroupements familiaux ou provinciaux réfractaires au melting-pot urbain, ont fait justice du mythe optimiste d'un progrès uniforme des migrants anatoliens vers une culture citadine. Selon les quartiers, le citadin témoigne encore de transitions difficiles. La basse-cour est certes devenue rare, même lorsque la migration récente a préservé un habitat individuel improvisé ; pourtant, même dans certains quartiers plus modernes, une famille sur quatre est en procès avec ses voisins : l'instauration, il y a seulement vingt ans, de la copropriété n'a toujours pas eu raison, en l'absence de voirie et de canalisation, d'habitudes aussi peu urbaines que celles de vider les ordures sur le balcon du dessous.

Dans ces conditions de ruralisation, de destruction parfois des valeurs urbaines, le sentiment d'appartenir à la ville, loin d'être un acquis, est à conquérir, d'abord par la construction de l'infrastructure. Dotant les municipalités de moyens dont elles étaient privées jusque-là, entre autres celui de percevoir une partie des impôts et de contracter des emprunts, les réformes municipales en 1984 ont permis de lancer un plan de sauvetage de la ville prenant l'année 2025 pour horizon : les Istanbulites pestent aujourd'hui en tombant dans les trous ouverts, successivement, dans leurs rues par les services peu coordonnés des eaux, du téléphone, de l'électricité, mais ils se consolent à l'idée que "ce sera fait une fois pour toutes" et correspondra à de réelles améliorations.

L'eau d'abord, dont le rationnement faisait récemment encore coïncider l'heure brève de la douche avec le chant du coq : deux nouveaux barrages sont déjà en service et, d'ici à 1990, le débit, écoulé par un réseau de canalisation renouvelé, aura plus que doublé par rapport à 1984. Menacés d'asphyxie chaque hiver par l'âcre combustion du lignite, quand ils ne sautent pas avec l'explosion d'une bouteille de butagaz mal conditionnée, les Istanbulites seront sauvés de leurs problèmes énergétiques avec le concours d'une firme française : la Sofregaz a reçu mission de porter à près d'un million et demi le nombre d'abonnés au gaz naturel qui ne dépasse pas cent mille aujourd'hui. Une autre vision de l'apocalypse rentrera aussi dans l'histoire : celle des réparateurs du téléphone démêlant l'inextricable écheveau des branchements pirates souterrains, court-circuités par l'une des soixante explosions quotidiennes des canalisations du réseau

d'égouts. Le nombre quotidien de ces explosions est d'ailleurs déjà tombé à quinze. L'achèvement des nouveaux collecteurs permettra d'évacuer le margouillis métropolitain, jusqu'ici ruisselant sous terre, à 60 mètres au fond de la mer de Marmara, ce qui n'est pas sans susciter le scepticisme des Verts quant aux félicités promises par la municipalité aux poissons et aux baigneurs.

"LE BLEU DE SES YEUX"

Avec ces collecteurs et le déplacement hors les murs de plus de trois cent cinquante mille travailleurs "polluants" – qui contribuent à faire d'Istanbul le lieu de réalisation de 42 % de la valeur ajoutée industrielle du pays –, le projet le plus prestigieux du maire sera achevé : rendre la Corne d'Or, chère à Pierre Loti, "aussi bleue que le bleu des yeux du maire". Les critiques acerbes que lui avaient values les expropriations et la destruction de bâtiments historiques au profit de pelouses alors bien maigres se sont raréfiées avec le retour à la vie des rives de la fangeuse Ria : les enfants des quartiers populaires glissent sur les nouveaux toboggans bariolés pendant que les parents, respectueux des tulipes, pique-niquent à l'ombre du patriarcat grec orthodoxe ; à défaut de trouver du travail, les jeunes ont troqué le café pour l'un des nombreux terrains de sports, anxieux toutefois que la hausse du prix des terrains liée au projet de construction d'hôtels cinq étoiles ne les poussent à partir.

Là où la Corne d'Or s'ouvre sur le Bosphore, le pont de Galata abrite pour peu de temps encore les fumeurs de narguilé et les gargotes de poissons : couvrant l'appel des muezzins, les foreuses enfoncent nuit et jour les pieds d'acier sur lesquels s'appuiera le nouveau pont, de capacité double et qui abritera trois cents boutiques. En amont, une ceinture routière intérieure permettra de joindre la rive européenne à la rive asiatique de la mer de Marmara en huit minutes par un quatrième pont sur la Corne d'Or puis des viaducs et des tunnels, en plein centre ville, enfin par un troisième pont sur le Bosphore – pour lequel Madame Thatcher a proposé, jusqu'ici en vain, des services moins avantageux que l'offre d'une firme turque.

A quelques mois de l'ouverture du deuxième pont sur le Bosphore, l'ensemble du projet, qui comprend aussi un

téléphérique entre l'Europe et l'Asie, effare les urbanistes et une bonne partie de l'intelligentsia, pourtant revenue de son opposition systématique au maire : "D'accord pour la Corne d'Or, d'accord même pour la route sur pilotis qui passe presque dans la chambre à coucher des riverains du Bosphore; mais cette fois, il va complètement défigurer la ville, aucune solution n'est possible sans métro."

M. Dalan est loin d'y être hostile, mais un vrai métro c'est trop cher par ces temps d'austérité, même si "la municipalité n'a pas de problème d'argent". Alors, on multiplie les expédients : des tramways, un métro léger en surface, un tunnel sous le Bosphore pour lequel des études ont été demandées à Bouygues. Surtout, on multiplie les hydroglisseurs qui permettent de raccourcir considérablement les trajets en coupant la mer omniprésente, mais jusqu'ici négligée par les descendants des cavaliers de la steppe.

LES ANCIENS ET LES NOUVEAUX

La culture n'est pas de reste. Une part importante des crédits va à la restauration historique, comme celle du vieux quartier de maisons de bois autour de la mosquée Suleymaniye, mais aussi de Sainte-Sophie, des murailles et des citernes byzantines. Parfois, ce sont les citoyens qui manifestent un intérêt jusqu'ici inconnu en intervenant pour la sauvegarde de vestiges menacés : la pétition lancée par le journal *Milliyet*, et soutenue par les groupes écologistes, a obligé la municipalité à promettre de reconstruire des citernes détruites pour faire un parking. Signe de cet intérêt nouveau, le mensuel de luxe *Shehir* (La Ville) alimente un débat de très haut niveau sur les questions d'urbanisme.

Monsieur Dalan ne fait pas mystère de son souhait de "ne pas cultiver la nostalgie" : il l'a prouvé à maintes reprises, dernièrement encore avec la destruction, malgré l'interdiction des tribunaux, des maisons du XIX^{ème} siècle du boulevard de *tarlabaşı* élargi à six voies, celui-ci permettra de faire de l'avenue de l'Indépendance (*Istiklal caddesi*), voisine, l'axe piétonnier du quartier central de *Beyoglu* en cours de rénovation. L'élargissement des trottoirs, les nouveaux lampadaires choisis par les passants par référendum, la suppression des enseignes sauvages, ont déjà changé l'aspect, sinon encore la réputation,

d'une zone dévalorisée par la multitude des lieux de perdition. Vitali Hakko, propriétaire d'une chaîne de magasins de luxe et président de l'association pour l'embellissement du quartier, s'est réjoui que le relais de la dynamique lancée par la municipalité ait déjà été pris dans certaines rues par les boutiques : "Ils se sont mis d'accord pour repeindre leurs magasins et, devant le succès, d'autres les imitent." Lentement, des patrons de cinéma rénovent leurs salles, encouragés par le succès croissant du festival du film, en grande partie financé par la Fondation d'Istanbul pour les arts que préside, dans la meilleure tradition du mécénat, l'un des principaux industriels du pays, Monsieur Eczacıbaşı.

L'enjeu de cette transformation du quartier en un centre culturel pour tous est de taille, car le développement de la conscience urbaine est encore loin d'annoncer une culture commune aux élites anciennes et aux nouveaux migrants. Alors que la société commence à se libérer des interdits qui ont accompagné une modernisation autoritaire, deux cultures différentes se partagent la ville, reliées par des ponts encore rares : d'un côté, les cafés traditionnels où on comptabilise encore en chiffres persans les parties de tric-trac ; de l'autre, les bars où les intellectuels parlent d'eux-mêmes et des autres sur fond de Simon et Garfunkel et sous les posters des derniers spectacles parisiens. Dans la ville ancienne, l'exposition du livre islamique; de l'autre côté de la Corne d'Or, les cours de méditation transcendante ou un débat sur les droits des lesbiennes! Lorsque les tenants de ces deux modes de vie se disputent le même espace, le conflit dégénère parfois en affrontement : dans le faubourg d'Ortaköy, au bord du Bosphore, les migrants originaires de la mer Noire, connus pour leur conservatisme, ont plus d'une fois fait le coup de poing contre les "mœurs dégénérées" de nouveaux voisins bohèmes qui n'écoutent pas la même musique qu'eux et s'embrassent dans les parcs.

Garantie nécessaire contre un retour de la violence urbaine, l'imagination culturelle n'est pas du seul ressort de la politique municipale. Pourtant Istanbul reste la seule ville capable d'inventer les lieux où puissent se rencontrer de manière créative et sans déperdition les composantes écartelées de la culture turque d'aujourd'hui. Le défi demande, et pas seulement de la part du maire, une imagination et une tolérance qui débutent

**JEAN-PIERRE
THIECK**

Istanbul fait peau neuve

certainement avec le respect nouveau pour les tulipes de la
citadinité naissante.



Istanbul by Abidin Dino, 1985, 7.3 x 1.3 cm.

Jean Pierre Thieck, (1949 – 5 Juillet 1990) était “le plus brillant
chercheur de sa génération” selon Albert Hourani, l’un de ses
maîtres les plus admirés. Voir l’hommage de J. Hannoyer dans
Mediterraneans 1 (Summer 1991).