



## Deux expériences urbaines aux marges de l'Europe

Franck Dorso, Christophe Demazière

► **To cite this version:**

Franck Dorso, Christophe Demazière. Deux expériences urbaines aux marges de l'Europe : Istanbul et Lisbonne. Les Annales de la Recherche Urbaine, PUCA, 2003, pp.15-21. <halshs-00098245>

**HAL Id: halshs-00098245**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00098245>**

Submitted on 23 Oct 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Deux expériences urbaines aux marges de la ville Istanbul et Lisbonne**

*“ L’aspiration originelle était de créer  
un environnement urbain idéal. Cela devait  
être bien planifié mais flexible, un environnement agréable, connecté au  
monde naturel, esthétiquement plaisant,  
technologiquement avancé, rentable et harmonieux.  
La mission a été accomplie. ”*

Livret de présentation du projet du Parc des Nations à Lisbonne  
Grupo Parque Expo ; 2002.  
*Trad. de l’anglais FD.*

Aux deux extrémités du bassin méditerranéen, Lisbonne et Istanbul nous donnent à voir deux révélateurs potentiels de la fracture-confrontation entre richesse et pauvreté, à travers notamment deux opérations urbaines récentes ou en cours de réalisation. Bien que différentes, par leurs contextes culturels et l’histoire de leurs processus d’urbanisation, les deux villes peuvent avoir quelques points communs. Capitales économiques, villes de flux humains, économiques et financiers plus ou moins maîtrisés, villes d’enrichissements rapides et de grandes misères, elles se caractérisent toutes deux par des risques urbains de plusieurs natures : naturels (séismes), environnementaux (pollutions), sociaux (inégalités, tensions sociales et politiques).

Les deux villes sont engagées dans la concurrence interurbaine à l’échelle mondiale et entreprennent à des degrés divers des opérations visant le développement économique ou touristique, le changement d’image, l’entrée dans la modernité. Ces opérations promeuvent

des modèles de développement convergents, à partir de techniques, de politiques, et d'idéologies qui ont émergé dans les années 1980. On peut étudier ces opérations sous des angles divers. Nous partirons quant à nous d'une approche subjective et critique, basée sur des expériences de terrain au cours desquelles nous avons été frappés par des proximités, des confrontations, et des tensions directes entre richesse et pauvreté.

### **Le Parc des Nations : le laboratoire lisboète**

A l'instar d'autres métropoles d'Europe du Sud, Lisbonne entreprend dans les années 1990 une réflexion stratégique autour de son positionnement international, qui passe principalement par des opérations de restructuration urbaine – suivant en cela le courant venu des Etats-Unis et qui s'est diffusé dans les années 1980 en Europe du Nord. Un plan stratégique est défini en 1992. S'il se construit dans le cadre traditionnel des processus décisionnaires politiques portugais, encore assez pyramidaux, il intègre également des éléments tout à fait nouveaux sur le plan des politiques urbaines, en particulier sur le plan du partenariat public – privé, qui définit un nouvel entrepreneurialisme urbain (Carrière, 2002).

Derrière les objectifs relatifs aux différents axes d'intervention envisagés, il s'agit de repositionner la ville grâce à une restructuration urbaine d'envergure qui doit produire ses effets directs à l'échelle de l'agglomération toute entière. Plusieurs opérations sont ainsi envisagées : réhabilitation de certains quartiers historiques, construction du pont Vasco de Gama, le second sur le Tage, mais surtout organisation de l'exposition universelle de 1998, derrière laquelle se profile le projet numéro un du plan stratégique lisboète, paradigme des nouvelles idéologies urbanistiques : la construction du Parc des Nations.

Il s'agit dans un premier temps de requalifier une zone industrialo-portuaire en voie d'abandon, de rééquilibrer le développement de l'agglomération vers l'Est et de reconquérir le front de mer. Cela permettra également de redynamiser la ville centre, qui perd ses habitants et ses emplois, comme d'autres métropoles européennes confrontées au mêmes séquences de stagnation économique. Il faut créer une nouvelle centralité, un « morceau » de ville. La réalisation du projet est confiée à Parque Expo'98, société créée en 1993, société privée fonctionnant sur capitaux publics.

Il faut pour commencer dépolluer le site (métaux lourds, pétrole), puis construire les pavillons devant accueillir l'exposition universelle de 1998 consacrée aux « Océans, patrimoines du futur ». Les opérations commencent en 1995, et l'Expo'98, qui a lieu quatre ans plus tard, est un succès. Cet événement médiatique a permis la construction de réalisations architecturales de prestige (Pavillon du Portugal, gare multimodale Oriente, nouvelle ligne de métro, Palais des Congrès, centre commercial Vasco de Gama, aquarium d'eau de mer, centre d'affaires de la Foire internationale...), qui servent de première vitrine. Il s'agit, après l'exposition, de rentrer dans la seconde phase de l'opération : construire ici non seulement de la ville, mais du centre-ville. Des immeubles d'habitation, de bureaux, des équipements sociaux, de loisirs et culturels, et de vastes espaces verts sont construits peu à peu en lieu et place des pavillons de l'exposition.

La multifonctionnalité du site et la construction ou l'amélioration de grandes infrastructures (routes, métro, train, et extension de l'aéroport international) devaient permettre l'émergence d'un nouveau centre dans la ville, moteur de dynamisme pour le redéploiement économique vers le secteur tertiaire et l'international, et moteur d'une nouvelle urbanité et d'une nouvelle image, tournées vers la modernité.

Quelques critiques sont venues se heurter aux effets d'annonce de Parque Expo'98. La société poursuit néanmoins son chemin en se voyant confier de nombreux autres projets de requalification urbaine au Portugal. Les interrogations portent notamment sur les effets d'entraînement, les surcoûts générés par ces opérations, la densification mise en œuvre pour rentrer dans les frais, la gestion privée de l'urbanisme et la démocratie locale, la gentrification du Parc, le manque d'articulation à l'ensemble de l'espace urbain (Carrière et Demazière, 2002).

Lorsqu'on déambule sur le site, cette dernière critique devient une impression bien palpable. Le Parc des Nations est surtout fréquenté pour ses centres commerciaux, et les espaces publics battus par les vents de suroît n'attirent apparemment que les touristes. Les lisboètes qui fréquentent le Parc semblent plutôt à l'aise, et appartenir aux classes moyennes supérieures. Les gens viennent du centre, ou y vont, les trajets sont sélectifs et nécessitent voiture ou transports en commun, l'accès piétonnier ou de proximité semble exceptionnel. Si l'on détourne son regard du jeu recherché des perspectives architecturales et des ouvertures sur le front de mer, ce luxe retrouvé, on aperçoit derrière les contreforts routiers et ferroviaires du Parc les tours délabrées des vastes quartiers environnants de Chelas et d'Olivais, dans lesquels, à moins d'y habiter, l'on ne se rend en général qu'accompagné. Le visiteur sort alors de sa rêverie moderniste, avec la tentation de reporter bien vite son regard vers la « Mer de paille » afin d'échapper à une curieuse sensation de rupture, et d'isolement.

## **Le joyau dans la zone**

Avant la construction du Parc, cette zone orientale de l'agglomération, à cheval sur Lisbonne et la commune de Loures, présentait une certaine forme d'unité. Le site industrialo-

portuaire de Cabo Ruivo fut construit au début du siècle. Tout autour, et surtout à partir des années 1970 (décolonisation), des bidonvilles s'étalèrent peu à peu pour former de vastes zones, ici et dans la partie Nord de l'agglomération, alors que l'Ouest conservait son caractère chic et résidentiel. En 1980, les redoutables bidonvilles de Chelas furent rasés. Les solidarités ethniques et familiales, l'organisation propre aux quartiers d'initiative populaire (Deboulet ; 1997) disparurent en même temps que les labyrinthes fermés et sans hygiène. A peu de choses près, les mêmes populations furent relogées au même endroit, dans des tours et des barres, et les quartiers de Chelas, et dans une moindre mesure peut-être d'Olivais, sont aujourd'hui encore considérés comme dangereux.

Au milieu des années 1990, c'est le site portuaire qui change, radicalement : devenu obsolète, il est d'abord rasé, puis accueille l'exposition universelle, et enfin le Parc des Nations. Mais alors que ce dernier est relié à tous les points centraux du reste de l'agglomération, rien ne semble le lier concrètement à son environnement immédiat. Peut-être un peu à la manière du Musée Guggenheim de Bilbao, on a l'impression ici d'être en présence d'un joyau au cœur de la zone. Cette impression se fonde sur des contrastes, voire des ruptures, à la fois physiques et sociales, entre le Parc des Nations et son environnement.

Il y a d'abord entre le Parc des Nations et les quartiers environnants un ensemble de barrières physiques bien réelles. La voie ferrée, en tout premier lieu, longe le site dans son intégralité, sur sept kilomètres. A ce premier obstacle structurant se sont ajoutées les infrastructures routières qui encadrent le Parc et le mettent en lien avec toute l'agglomération, alors que leur largeur et la vitesse qui y règne coupent encore un peu plus le Parc des quartiers limitrophes – ou mieux : frontaliers. Cette frontière n'est perméable, sur le plan piétonnier, que par une petite dizaine de passerelles ou de souterrains peu utilisés. A cette séparation

matérielle s'ajoute un contraste physique évident entre les deux types d'architectures et d'état d'entretien de chaque côté de la voie ferrée. Architectures neuves et modernes contre barres et tours délabrées viennent construire une nouvelle frontière symbolique entre les deux zones.

Ces contrastes physiques s'accompagnent, on s'en doute, de contrastes sociaux saisissants. Un quartier comme Chelas est peuplé par les catégories les plus pauvres de la population, ouvriers, travailleurs précaires, chômeurs, clandestins. Les anciens bidonvilles accueillirent beaucoup d'immigrés africains après la décolonisation dans les années 1970. Certains îlots, à Olivais par exemple, sont bien habités par des descendants de premiers migrants accédant aux classes moyennes, mais dans l'ensemble les habitants des barres que l'on aperçoit du Parc des Nations sont pauvres. Tandis que des bandes règnent ou s'affrontent dans la violence, des associations caritatives s'installent pour aider les plus démunis, sur le plan médical, de l'insertion professionnelle ou des loisirs. Après leur construction dans les années 1980, ces immenses zones d'habitat social sont aujourd'hui en voie de paupérisation.

Cette co-présence, pas du tout pensée par les promoteurs du projet, met donc côte à côte deux pôles opposés de la société portugaise. Il y a bien quelques ouvriers – qualifiés – qui viennent de « l'arrière-cour », mais pour l'essentiel, on préfère s'ignorer. Les habitants de Chelas et d'Olivais n'ont jamais été consultés, en terme de démocratie locale ou d'intégration. Les retombées locales concrètes sont quasi-nulles. Le montage particulier de ce type de projets amène à penser le développement des sites en fonction de critères de rentabilité immédiate, sur le plan économique – auquel doit répondre une stratégie urbanistique appropriée. Ces objectifs sont donc forcément limités, et des pans entiers de la complexité urbaine ne sont pas pris en compte. Les objectifs sociaux peuvent ainsi paraître bien éloignés des objectifs poursuivis par les entreprises. Et c'est là semble-t-il le cœur du problème,

puisque ce sont précisément des entreprises qui font aujourd'hui la ville, dans ce cas de figure. Il y a là une source de contestation immédiate, et qui s'est déjà manifestée à des degrés divers dans plusieurs cas similaires, surtout quand la population n'était pas assez associée aux programmes. Pour le moment, la situation est calme sur le Parc des Nations.

## **La Muraille terrestre d'Istanbul : une histoire de frontières**

Après une période agitée, marquée par des coups d'Etat (dans les années 1960, 1970, et surtout 1980), les vingt dernières années correspondent à une période d'ouverture économique de la Turquie au reste du monde. Istanbul n'est plus la capitale depuis la révolution de 1923, mais reste la plus grande ville et le premier pôle industriel et économique du pays. La ville connaît deux bonds aussi spectaculaires que non maîtrisés dans son urbanisation : les années 1950, puis les années 1970, le premier correspondant à un exode rural de développement industriel, le second à un exode et à des migrations causés par la crise économique. Au milieu des années 1980, le marché touristique devient une ressource de premier plan, notamment pour les villes et quelques stations de la côte. Dans le même temps, le pays, à l'économie peu à peu dollarisée, cherche une ouverture internationale, dont la candidature à l'Union Européenne est l'épisode le plus récent. Les villes jouent dans le pays un rôle de première importance. L'inscription d'Istanbul au patrimoine mondial de l'humanité en 1985 est pour l'action publique locale une opportunité de taille. L'industrie touristique peut alors s'appuyer sur des budgets de sauvegarde et de mise en valeur de l'architecture, et vient rivaliser avec l'autre source de richesse qui fait vivre Istanbul, la spéculation immobilière (Pérouse ; 1998).

Dans ce contexte, des opérations de rénovation du patrimoine architectural sont engagées. Leur caractère sélectif et leur déroulement parfois chaotique peuvent étonner



l'observateur occidental, mais ils ne sont pas forcément dus à un manque d'organisation ou de technique. Ils peuvent en effet traduire les conflits identitaires qui traversent aujourd'hui la société turque (orient/occident, tradition/modernisme, islam/laïcité, armée/démocratie...), et qui s'expriment dans le traitement problématique de l'architecture d'une ville comme Istanbul, conquise il y a quelques siècles seulement, et où s'entremêlent de nombreux éléments turcs et non-turcs. Les rénovations sélectives ou étranges doivent ainsi être rapportées à des séquences particulières de crispations identitaires en période de crise (Dorso ; 2001).

Nous nous sommes penchés sur la rénovation de la Muraille terrestre d'Istanbul, longue de sept kilomètres et constituée de deux murs principaux d'environ douze mètres de hauteur, définissant un espace intérieur de cinq à dix mètres de large, puis un avant-mur moins élevé et un fossé aujourd'hui comblé par des remblais. La Muraille compte quatre-vingt-seize tours et bastions ainsi que dix portes principales, qui donnent accès à la vieille ville. Construite au V<sup>o</sup> siècle par l'Empereur byzantin Théodose II, elle entourait complètement la péninsule et a constitué la frontière terrestre de la ville côté Europe jusque dans les années 1950. Elle a aussi conservé son rôle militaire jusqu'à l'apparition des puissants canons navals au XVIII<sup>o</sup> siècle. Passé cette période, elle commence à se dégrader, et le mouvement s'accélère avec les grandes migrations du XX<sup>o</sup> siècle. Dans cette seconde moitié du vingtième siècle, l'ancienne frontière de la ville est peu à peu noyée dans l'aire urbaine stambouliote, au point d'y être aujourd'hui située au centre même. Elle est entourée de quartiers d'habitation et de barres d'immeubles, d'échangeurs routiers et d'anciennes zones de commerce ou d'industrie en démantèlement. Quelques éléments sont rénovés dans les années 1970, mais c'est l'inscription de la ville au patrimoine mondial de l'humanité qui marque le vrai début des opérations. A partir de 1986, les bidonvilles sont rasés, les occupants

de la Muraille chassés. La Mairie, propriétaire des lieux, fait des appels d'offre pour les rénovations, qui sont réalisées par des entreprises privées. Les aléas de ce système, les tergiversations de la municipalité, les compétences diverses des entreprises donnent au final un patchwork inégal qui désole les archéologues, qui ne sont pas associés aux opérations. Une sorte de mise scène partielle, et sélective.

### **La zone dans un joyau**

Très concrètement, la Muraille reste occupée, malgré ces opérations. En effet, aux « nettoyages » effectués par l'armée ou la police succèdent des réoccupations sauvages au caractère plus éphémère, plus inorganisé, et parfois plus dommageable à la structure de l'édifice. Les occupants de la Muraille sont toujours des franges très pauvres ou exclues de la population : jardiniers cultivant des légumes dans l'épaisseur de la Muraille, récupérateurs de déchets, mendiants, errants, campements tziganes... De véritables économies parallèles sont parfois en place. Les hauts-murs abritent aussi des pratiques jugées déviantes : libations, rencontres, trafics, prostitution, toxicomanies... Des populations différentes se croisent donc, ou s'évitent, sur ce véritable territoire allongé de sept kilomètres, assez largement réputé comme mal famé, malgré la vue dégagée depuis la rocade qui le longe, et la rénovation des portes principales. Des conflits naissent régulièrement avec les riverains des quartiers voisins de la Muraille. Il y a avec les pouvoirs municipaux des jeux complexes de tolérance. Les jardiniers n'affirment-ils pas payer un bakchich annuel conséquent aux autorités, qui nient le fait par ailleurs ? Que feraient-on des tziganes s'ils ne se cachaient pas dans les décharges sauvages qui jalonnent l'intérieur de la Muraille ? A d'autres moments, des opérations musclées donnent raisons aux politiques qui veulent « en finir ». Ainsi du jeu d'apparition-disparition du commerce de rue autour de la porte du Canon largement dominé par les kurdes

de Mardin, qui doivent souvent partir, mais reviennent toujours. Une sorte d'inertie, qui traduit l'absence de projet urbain ou politique pour ces zones de la ville.

On assiste ainsi à un processus de recomposition territoriale permanente. L'espace physique est modifié, les occupations humaines tournent à un rythme de plus en plus rapide, empêchant des pratiques et des représentations stables de se fixer sur les lieux. L'absence de projet d'ensemble pour ce site presque exclusivement non-turc laisse un vide qui permet ces recompositions, qui empêchent au final l'établissement d'une identité dominante et reconnue pour la Muraille, sinon celle d'un endroit où tout est à peu près possible. Une métaphore du processus actuel d'urbanisation d'Istanbul ?

Peut-être, mais alors faudrait-il accepter un certain pessimisme, car ce qui caractérise l'occupation humaine de la Muraille, c'est quand même la misère. Pour les occupants durables – non pas ceux qui viennent s'y cacher une heure ou deux – on finit dans la Muraille quand on ne peut plus aller ailleurs, avec l'espoir ou non de revenir à des jours meilleurs. Et pourtant, tout cela se passe dans un cadre ponctué de rénovations grandioses, dans une architecture vieille de quinze siècle. Alors qu'à Lisbonne deux mondes se regardent, avec leurs territoires et leurs sociétés respectifs, nous voyons à Istanbul la confrontation entre un cadre et ses occupants. C'est dans cette ville un des axes les plus voyants de la confrontation brutale entre richesse et pauvreté.

Derrière cette confrontation concrète s'en dessine une autre, toute aussi réelle : celle des budgets faméliques des familles qui occupent la Muraille, contre les sommes d'argent débloquées par la Banque Mondiale pour financer ces processus de patrimonialisation, principale source de financement pour les rénovations architecturales. Les habitants ne sont

pas dupes, qu'ils soient riverains ou occupants illégaux de la Muraille : les médias se font largement l'écho des victoires des politiques qui décrochent des financements internationaux. Financements qu'ils voient se matérialiser sous leurs yeux en chantiers de rénovation, ou bien en expulsion.

Une autre confrontation naît directement du tourisme, quand les jardiniers lèvent la tête pour voir passer un éventuel bus de touristes sur la rocade, mitraillant la Muraille mythique de leurs appareils photos. Deux mondes opposés, encore une fois. Parfois, un touriste téméraire ira même jusqu'à prendre en photo à la volée un *hurdaci* (récupérateur) agacé poussant son grand diable bâché. Chose rare, tant il est vrai que cet édifice, rénové pour le tourisme, n'existe que lorsque le bus de l'aéroport rentre dans la vieille ville. Une dizaine de secondes à travers une vitre. Quelques touristes en sac à dos viennent bien voir un peu la chose de plus près, mais ils ne s'aventurent pas bien loin, et sont, surtout, très rares. La Muraille est avant tout une belle chose vue de loin, dont on parle dans des guides.

Le processus de recomposition qui caractérise la Muraille, dans ses différents aspects, politiques, économiques et sociaux, a soulevé des formes de contestations locales. Des scandales ont éclaté à propos de l'attribution des marchés pour la rénovation du bâti. Des archéologues, turcs et étrangers, se sont élevés contre des rénovations jugées désastreuses. Mais la situation sur la Muraille même a aussi généré des protestations et des incidents. Les rapports entre les jardiniers, qui cultivent fruits et légumes qui sont ensuite vendus sur les marchés d'Istanbul, sont tendus : la municipalité parle régulièrement de tout raser, les jardiniers sont eux dans des relations subtiles de marchandage avec les pouvoirs publics. Ils font semblant d'ignorer les reconstitutions historiques annuelles de la conquête qui ont lieu sur le lieu même où ils travaillent, ce qui donne parfois des scènes presque comiques. D'autre

part, dans les zones anciennement conquises par le commerce de rue à très bas prix (l'ancien « grand bazar du pauvre »), et lors du déménagement en 1997 de la gare routière installée là, l'armée a dû intervenir avec des chars pour déloger les commerçants, lors d'affrontements violents. La Muraille prend peut-être peu à peu valeur de symbole de résistance : en 2001, les manifestations populaires pour le nouvel an kurde, interdites comme à l'habitude, se sont déroulées près de la Muraille et ont dégénéré en affrontement, les manifestant se réfugiant dans les fortifications pour affronter la police – la Muraille retrouvant là, par ailleurs et curieusement, sa fonction militaire initiale.

### **Des contrastes inattendus**

Les opérations urbanistiques évoquées pour Istanbul et Lisbonne sont deux cas paradigmatiques, d'une certaine manière, et en tant que tels révélateurs des effets inattendus et/ou imprévus produits par les nouvelles idéologies du développement urbain.

Sur la Muraille terrestre d'Istanbul comme sur le Parc des Nations, le contraste entre la forme urbaine traditionnelle et celle que l'on veut produire est saisissant : logements sociaux de Chelas et immeubles d'architectes à Lisbonne, rénovation grandiloquente (disneylandisation historique ?) et bidonvilles à Istanbul. Derrière le choc visuel se cache un choc social : contraste entre les populations nouvelles et anciennes de la partie Est de Lisbonne, contraste entre les occupants de la Muraille d'Istanbul et leur environnement non seulement matériel mais aussi social : riverains des quartiers voisins, touristes ou plutôt regard des touristes. Il y a là des confrontations directes entre richesse et pauvreté, un peu comme si des lignes de fond des sociétés étaient momentanément mises à nu, projetées sur le devant de la scène, pas encore recouvertes par les pratiques et les représentations qui opèrent le retour à l'ordre social.

On pense bien sûr aussi au mur de parpaing de Monterrey, érigé pour masquer des réalités trop misérables lors du passage des officiels au sommet mondial de la solidarité. Mais nous sommes ici dans le temps long des projets urbains, et les questions que soulèvent ces confrontations se démultiplient. Et se retournent : au delà des résultats, positifs, négatifs, réellement évalués ou non, quels sont les objectifs réellement poursuivis, les opérations sont-elles maîtrisées, les conséquences à moyen terme et le prolongement des opérations dans l'ensemble de l'espace urbain sont-ils pris en compte ? Si ces projets semblent produire autant de confrontation entre richesse et pauvreté, et de retour à des ségrégations urbaines pourtant combattues en principe par les urbanistes et les politiques au nom de l'intégration et du développement, c'est bien qu'ils contiennent des germes d'inégalités : pour quelles catégories sociales le Parc des Nations a-t-il été construit ? Pour qui est rénovée la Muraille ? A Baltimore ou à Barcelone, à qui sont réservés les fronts de mer ? Dans ce grand élan de projets urbains conquérants et rentables, les urbanités locales sont souvent ignorées. Mais on ne décrète pas la ville sur du papier, et les confrontations et les tensions observées montrent la complexité des articulations entre espace et société, renvoyant, au passage, aux grandes oppositions théoriques qui nourrissent les débats des sciences de la ville. Ces ségrégations et ces contacts non pensés et/ou non voulus peuvent bien être ainsi des points de frottement, de friction, entre projet urbain et complexité sociale, et exprimer des ratés, des secousses des processus d'urbanisation actuels des métropoles. Dans le même temps, ces situations deviennent des objets de recherche pleins d'enseignements, nullement marginaux mais bien au cœur des innovations urbaines récentes, actuelles.

## Proximité et fragmentation

Le mélange de ségrégation et de confrontation, ou tout au moins de proximité, amène directement un risque de fragmentation urbaine, qui pourrait bien sûr suivre plusieurs scénarii, mais dont celui du renforcement paraît aujourd'hui le plus probable. Le lien à la ville pose question. Le décor global semble à Lisbonne comme à Istanbul un peu bancal, et les sites traités apparaissent comme des isolats dans la ville. Bien que relié à de multiples infrastructures, le Parc des Nations est isolé, dans son environnement immédiat. Les allées sont désertes, et nous pourrions énoncer l'hypothèse que la ville « se fera » ici lorsqu'une forme de porosité avec les quartiers environnants viendra instaurer une urbanité primaire, une « vie de la rue ». La ville pourrait aussi bien ne pas se faire : l'apparition d'une porosité, sous la forme d'exploration/intrusion, qui ne viendrait d'abord que des quartiers vers le Parc, pourrait provoquer un réflexe sécuritaire et transformer le Parc en une zone de *gated communities*, qui apparaissent d'ailleurs par endroits, sur le front de mer direct. Si cette porosité tarde trop à se produire, le Parc pourrait au contraire ne rester qu'un jeu d'architectes battu par les vents. A Istanbul, la ségrégation et l'isolement de la Muraille semblent ne pouvoir connaître qu'une issue tragique pour ses occupants : soit la misère des habitants continue d'être côtoyée par la richesse des visiteurs, soit les occupants seront délogés (pour aller où ? ). Il serait peut-être envisageable de les intégrer à un projet de découverte piétonne de la Muraille par les multiples chemins qui la sillonnent et les nombreux et superbes points de vue en hauteur qu'elle procure sur la ville. Mais ce type de projet nécessiterait que la municipalité se préoccupe des multiples fonctions d'accueil de ces lieux, ce à quoi ne l'invitent ni les occupants actuels, ni les financeurs internationaux.

Le lien social est partout clamé dans les discours, mais sur le terrain, c'est une autre histoire. Comme beaucoup d'anciens fronts de mer industrialo-portuaires réhabilités, aux

Etats-Unis et en Europe, le Parc des Nations n'échappe pas à un processus de gentrification directement producteur de ségrégation, et dont on ne voit pas ce qui pourrait infléchir le courant, tant il correspond aux objectifs de rentabilité du site voulu par la société qui développe et exploite le projet., et à l'existence d'un marché international non encore saturé. La question se pose dans des termes différents à Istanbul mais les populations pauvres présentes sur le territoire sont encore plus ignorées du projet du fait de l'illégalité de leur présence.

L'aspect partiel des projets, à la fois sur le plan des réalisations concrètes et des objectifs globaux, révèle une volonté de parvenir à une meilleure image de la ville que l'image actuelle, afin d'attirer les hommes et les capitaux. Par sa partialité, ce travail semble bancal : il s'agit de construire une vitrine qui devra cacher les misères des arrières-cours derrière des Palais des Congrès flambants neufs ou de vieilles pierres chargées d'un passé idéal et sans accroc. Dans le cadre des nouvelles idéologies urbanistiques, il est sans doute trop difficile de chercher des solutions d'ensemble aux problèmes urbains, de produire des solidarités sociales à partir du traitement des espaces physiques.

## BIBLIOGRAPHIE

**J.L. Bonillo, A. Donzel, M. Fabre** (sous la dir. de) (1998), *Métropoles portuaires en Europe*, Marseille, Cahier de la recherche architecturale, Editions Parenthèses.

**J. Bouinot, B. Bermils** (1995), *La gestion stratégique des villes, entre compétition et coopération*, Paris, Armand Colin.

**J.P. Carrière, S. Farthing** (sous la dir° de) (2000), *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Paris, Publisud.

**J.P. Carrière** (sous la dir° de) (2002), *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Tours, Collection Perspectives Villes et Territoires n°2, Maison des Sciences de l'Homme.

**A. Deboulet** (1997), « Conférence du 16/12/96 à l'IFEA: L'habitat d'initiative populaire au Caire ou le mythe de l'anarchie urbaine: enjeux d'une compréhension anthropologique », *Lettre OUI*, n°10.

**C. Demazière**, (2000), *Entreprises, développement économique et espace urbain*, Paris, Anthropos-Economica.



**F. Dorso** (2001), *La Muraille terrestre de Théodose II en 2001 : l'émergence d'une marge au cœur d'Istanbul*, Tours et Istanbul, mémoire de maîtrise, direction C. Quentin et J.F. Pérouse, Université François Rabelais et OUI-IFEA.

**D. Harvey** (1989), From managerialism to entrepreneurialism : the transformation of urban governance in late capitalism, *Geografiska Annaler*, Vol. 71B, pp.3-17.

**J.F. Pérouse** (1998), « Les marchés fonciers et immobiliers à Istanbul, quelques repères problématiques et méthodologiques », *Lettre OUI*, n°14.

**L. Vermeersch** (1998), *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, Paris, L'Harmattan.

### **Notice bio-bibliographique :**

Christophe Demazière est maître de conférences en aménagement-urbanisme à l'Université de Tours (Centre d'Etudes Supérieures en Aménagement) et chercheur au centre de recherche Ville/Société/Territoire de cette même université. Il mène des travaux sur les projets urbains, l'action publique locale et les stratégies de développement en France et en Europe.

[demaziere@rabelais.univ-tours.fr](mailto:demaziere@rabelais.univ-tours.fr)

Franck Dorso est jeune chercheur en sociologie et anthropologie à la MSH « Villes et Territoires » de Tours. A travaillé une dizaine d'années dans le développement local et l'enseignement, en France et à l'étranger, avant de revenir à un cursus universitaire. Travaux sur les rapports entre l'homme et l'espace, territoires et frontières en milieu urbain, changement social.

[franck.dorso@univ-rennes2.fr](mailto:franck.dorso@univ-rennes2.fr)