

L'aménagement du grand Istanbul : entre ambition géopolitique mondiale et enjeux fonciers locaux. Le troisième pont sur le Bosphore

Yoann Morvan¹

Le 29 mai 2012, date de la commémoration de la conquête d'Istanbul par les Ottomans, le ministre des Transports B. Yildirim a déclaré que le consortium turco-italien İçtas-Astaldi serait le constructeur du troisième pont sur le Bosphore, suite à vingt ans de rumeurs et deux ans après l'annonce officielle du projet. D'une longueur de 1 275 mètres, l'infrastructure franchira le détroit dans sa partie nord, au plus près de la mer Noire. Il fait partie d'un nouvel axe autoroutier de 260 kilomètres reliant la Thrace à l'Anatolie en contournant la zone urbaine d'Istanbul. Ce sera l'un des points nodaux du TRACECA (programme transport corridor Europe-Caucase-Asie). La réalisation de l'ouvrage d'art, prévue en seulement trente-six mois pour un coût de deux milliards d'euros, s'inscrit dans une série de mégaprojets (canal, troisième aéroport, etc.) qui vise à accroître le rôle de la mégapole du Bosphore comme *hub* intercontinental et comme puissance économique incontournable à l'échelle macrorégionale. En ajoutant une nouvelle voie de

Hérodote, n° 148, La Découverte, 1^{er} trimestre 2013.

1. Coresponsable de l'Observatoire urbain d'Istanbul, chercheur associé à l'Institut français d'études anatoliennes (IFEA/USR 3131). Cet article s'inscrit dans le sillage d'« Istanbul : approche géopolitique d'une mégapole », article de S. Yérasimos du n° 103 d'*Hérodote*, auquel le présent article vient rendre hommage. Je tiens à remercier N. Ressler, titulaire d'un master de l'IFG et auteur des cartes de cet article, avec qui nous avons organisé, en août 2012, une présentation *in situ* des recherches synthétisées ici, parcours sur la frange nord d'Istanbul auquel ont participé notamment B. Giblin, F. Douzet et Ph. Subra.

HÉRODOTE

transit *via* Istanbul, ce pont est également destiné à soulager le trafic sur les deux ponts autoroutiers existants, estimés proches de la saturation. Si le Bosphore est à l'origine même de l'ancienne Constantinople, c'est à la fois un lien et un obstacle gênant la circulation intra-urbaine [Bazin, Pérouse, 2004], ce qui a longtemps limité le développement urbain de la rive anatolienne. Les deux ponts précédents (1973, 1988) ont été l'occasion d'un important rééquilibrage entre les deux rives.

La construction du troisième pont et du périphérique apparaît donc aux yeux du gouvernement comme une nécessité tant au niveau de l'agglomération stambouliote, pour désengorger la circulation, qu'au niveau national, pour contribuer à développer et à aménager Istanbul de façon à en faire une métropole de rang mondial. Or ce projet de grand équipement d'infrastructures rencontre au niveau local l'opposition de certains milieux hostiles au choix de ce mode de développement qui favorise l'étalement urbain et le tout-automobile. Tandis que, pour ses partisans, Istanbul doit devenir la métropole porte-étendard de la puissance émergente turque, pour les autres, cette croissance ne doit pas se faire au détriment de l'environnement ni engendrer une spéculation foncière pénalisant notamment une partie des plus démunis.

À travers la construction de ce troisième pont, nous sommes dans un cas de figure où les enjeux, multiples, relèvent d'une « géopolitique plurielle » : géopolitique externe et interne, ne serait-ce que compte tenu du site, mais aussi géopolitique locale [Subra, 2012]. En effet, la neutralisation des rapports de force locaux sert de tremplin à des ambitions gouvernementales plus larges, et réciproquement. Nous montrerons ainsi comment Istanbul occupe à cet égard une place cardinale dans les dispositifs du parti au pouvoir depuis plus de dix ans à l'échelle nationale, dont bon nombre de cadres ont auparavant (à partir de 1994) été à la tête des instances municipales stambouliotes.

Le troisième pont comme levier de la croissance et du redéploiement urbains

Étapes de la croissance stambouliote et phase actuelle de globalisation

Pour saisir la signification des mégaprojets qui entendent métamorphoser Istanbul, retraçons brièvement sa croissance au cours du demi-siècle écoulé, évolution marquée par les contextes géopolitiques internes et externes successifs. Après la destitution de son statut de capitale du fait de la fin de l'Empire ottoman et la décroissance démographique qui s'est ensuivie, Istanbul a connu depuis les années 1950 deux étapes qui se donnent à lire dans le paysage urbain actuel. Je reprends ici la périodisation proposée par M. Güvenç [2010]. Après la Seconde Guerre mondiale, la Turquie est dans le camp occidental, le rideau de fer bouche alors le Bosphore. Des mesures en faveur des substitutions aux importations

198

Hérodote, n° 148, La Découverte, 1^{er} trimestre 2013.

pénalisent les investissements dans le domaine du logement, des équipements urbains, de la voirie, des transports, etc., « domaines jugés non productifs, à l'exception de la sécurité nationale » [Güvenç, 2010]. Cette politique s'effectuant de façon concomitante à un important exode rural, cela a contribué à générer la formation d'immenses zones d'habitats informels plus ou moins légales. Dans ce contexte inflationniste et incertain, « la rente foncière reste pour tous, grands et petits, le meilleur bénéfice possible », d'autant plus que le champ des anciens villages, devenus périphéries proches d'Istanbul, était en quelque sorte laissé libre à la suite de l'échange forcé de populations entre la Grèce et la Turquie en 1923 [Yérasimos, 2001], l'État s'en accommodant pour des raisons socio-électorales.

À partir des années 1980, un revirement complet de politique économique va changer la donne. Le nouveau régime néolibéral démantèle alors l'État-providence, celui-ci se désinvestissant des activités productives pour « concentrer ses efforts sur l'amélioration des équipements publics et la modernisation des systèmes de transports » ; la décentralisation progressive offrant la possibilité fiscale aux municipalités d'améliorer leurs infrastructures [Güvenç, 2010]. Déjà entamée durant la période précédente, la régularisation de l'habitat spontané commence à prendre le dessus, malgré une croissance urbaine toujours aussi forte. La population stambouliote passe d'un million en 1950 à plus de dix millions un demi-siècle plus tard. Les deux ponts sur le Bosphore² ont accompagné ce développement urbain, participant simultanément au rééquilibrage entre les deux rives, la proportion s'infléchissant de 80 % côté européen contre 20 % côté anatolien à respectivement 60 % contre 40 %. Avec la chute du bloc soviétique, Istanbul retrouve de nouveaux horizons économiques et migratoires (des Balkans au Caucase). Le Bosphore redevient un axe international, et non plus simplement intra-urbain. Si elles ne sont pas directement corrélées, il existe une interaction entre l'augmentation du nombre de bateaux transitant par le détroit et la nécessité perçue de construire de nouvelles infrastructures permettant de le franchir. En effet, l'augmentation du trafic maritime influe sur l'attractivité d'Istanbul, ce qui en retour favorise son développement.

Les grands projets, outil de la politique de « transformation urbaine » de l'AKP

Élément charnière d'un processus d'urbanisation [Montabone, Morvan, 2011], le troisième pont marque aussi l'entrée dans un nouveau cycle urbain. En effet, avec cette infrastructure et le troisième périphérique qui l'accompagne, il va probablement

2. Le pont inauguré en 1973 a été construit par les Anglais, celui de 1988 par les Japonais, tandis que le troisième pont devait initialement l'être par les Chinois, qui se sont désistés du fait de la crise.

s'agir de la dernière grande vague de légalisation de l'habitat informel³, ainsi que du type de rente qui lui est associé, comme dans l'arrondissement d'Arnavutköy [Morvan, Montabone, 2010]. Déjà on entrevoit la prochaine phase de la croissance stambouliote, cette fois sous le signe d'une planification très volontariste⁴. Ce volontarisme se manifeste à deux niveaux : par la réalisation de grands projets et par la construction de grands ensembles de logements collectifs. Ces deux niveaux sont liés entre eux, les grands projets contribuant à valoriser les zones où sont édifiés les grands ensembles. Le pont est le premier volet d'une série de projets qui ont figuré conjointement sur les affiches de l'AKP aux élections législatives de juin 2011. Le Premier ministre R. T. Erdogan a démarré sa campagne par l'annonce d'un « projet fou » : le percement d'ici à 2023, centenaire de la création de la République turque, d'un canal de cinquante kilomètres de long pour un coût entre 10 et 20 milliards de dollars. Outre l'objectif de désengorger le Bosphore et celui d'atteindre le rang international que le gouvernement souhaite pour Istanbul et la Turquie, le canal serait, à l'instar du troisième pont, l'occasion pour le gouvernement d'opérer un vaste redéploiement urbain d'Istanbul vers le nord de l'agglomération encore non urbanisée [Morvan, 2011]. En effet, aux pont et périphérique, ainsi qu'au canal, s'ajouteraient deux villes nouvelles et un troisième aéroport, dont le site a été dévoilé fin octobre 2012. L'enjeu est donc bien de redessiner la carte du grand Istanbul.

Le maître mot de cette nouvelle politique menée par l'AKP, politique qui concerne toute la Turquie mais au premier chef Istanbul, est la « transformation urbaine », en turc *kentsel dönüşüm*. Le « prétexte » du risque sismique joue ici à plein dans l'argumentaire déployé par le gouvernement turc pour détruire et reconstruire des millions d'immeubles. Certes, le risque de tremblement de terre est bien réel. Touchée par un séisme en août 1999, avec plus de 15 000 victimes, Istanbul comporte une majorité de bâtiments édifiés sans permis de construire, au mépris des normes de sécurité et même de statiques des constructions [Yérasimos, 2001]. Pour remplacer cet immense parc immobilier au prix d'évictions forcées, le Premier ministre, quasi directement à la manœuvre sur ces questions, s'appuie

3. Pour plus de détails sur les différents types d'appropriations informelles/illégales, se reporter à Pérouse (2012), « Mülk Allahındır ("This House is God's Property"). Legitimizing land ownership in the suburbs of Istanbul », in Ababsa, M. Dupret, B. Denis, E. (dir.), *Popular Housing and Urban Land Tenure in the Middle East: Case Studies from Egypt, Syria, Jordan, Lebanon, and Turkey*, The American University in Cairo Press, octobre.

4. Pour une mise en perspective de ce volontarisme urbanistique sur un temps plus long, voir Pérouse (2012), « Istanbul, du "seuil de la félicité brisé" à la mégapole internationale », in Alex B. et Billion D. (dir.), *La Turquie d'aujourd'hui au miroir de l'Histoire, Confluences Méditerranée*, 2012/4 (n° 83), L'Harmattan, Paris, p. 11-18.

sur TOKİ, l'agence gouvernementale de construction de logements collectifs, et KİPTAŞ, son équivalent à l'échelle du grand Istanbul. Ces agences de logements en accession à la propriété relèvent davantage du spéculatif que du social, les prix proposés étant trop élevés pour les populations modestes. Les promoteurs privés complètent le dispositif.

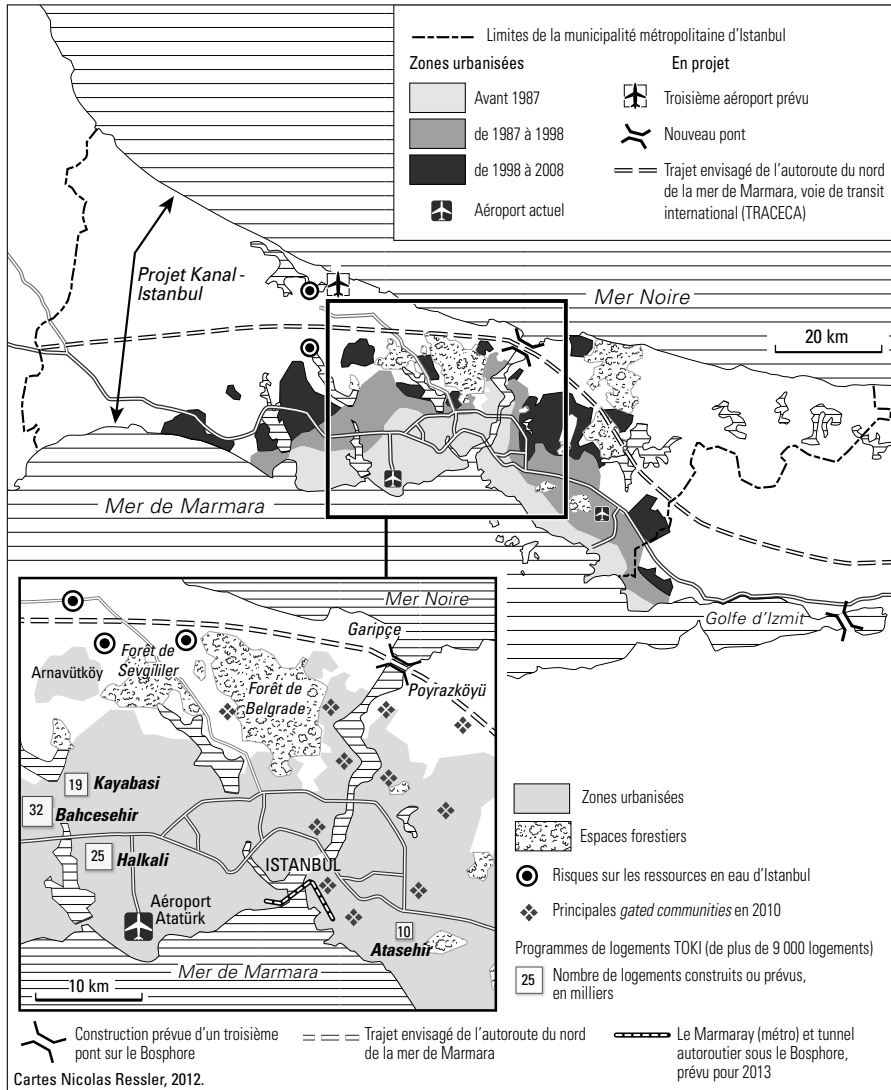
Le paysage urbain du nord-ouest d'Istanbul, sur lequel nous focalisons notre attention dans cet article, est déjà en cours de mutation. Non loin du stade olympique⁵, des villes-champignons, réalisées par TOKİ, de plusieurs dizaines de milliers de logements, principalement destinés aux classes moyennes supérieures proches de l'AKP, se bâtissent dans l'arrondissement de Başakşehir, nouvellement créé en 2008. Le nappage urbain TOKİ/ KİPTAŞ se propage vers le nord dans l'arrondissement d'Arnavutköy jusque vers les abords de ce qui sera le troisième périphérique. La nouvelle infrastructure accentuera le processus de valorisation foncière de ces nouveaux territoires urbains, *a priori* moins exposés aux risques sismiques. Arnavutköy, ancienne urbanisation informelle peuplée de 300 000 habitants, profitera de l'ancien régime de la rente foncière. Quelques kilomètres plus loin, dans le nord des arrondissements d'Eyüp et de Sarıyer, la forêt de Belgrade est soumise à un mitage d'enclaves résidentielles plus ou moins huppées qui va s'accélérer avec l'accessibilité autoroutière offerte par le nouveau pont. C'est l'une des formes urbaines caractéristiques de la croissance et du redéploiement de l'agglomération d'Istanbul.

Géopolitique locale et risques

À travers la construction du troisième pont, point de départ des autres mégaprojets, l'AKP entend inaugurer un nouveau cycle urbain dont l'horizon se situe en 2023, centenaire la République, flattant ainsi le sentiment national. Néanmoins, le caractère exorbitant du prix à payer de ces « transformations urbaines » en termes de risques environnementaux, voire sociaux, ne va pas sans susciter des antagonismes émanant de certaines composantes de la société stambouliote. Pour autant, ces différentes composantes peinent à se fédérer en une vraie force d'opposition. Cela tient à la structuration de la société turque depuis les années 1980, et à l'habileté de l'AKP en matière de gestion des rapports de forces locaux, s'avérant être un maître en géopolitique locale.

5. Du fait des multiples candidatures (2000, 2004, 2008, 2012, et de nouveau pour 2020) d'Istanbul à l'accueil des jeux Olympiques, un grand stade a été construit à l'ouest de l'agglomération en 2001.

CARTE 1. – INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET CROISSANCE URBAINE :
UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU NORD-OUEST DE LA MÉTROPOLITE STAMBOULIOTE ?

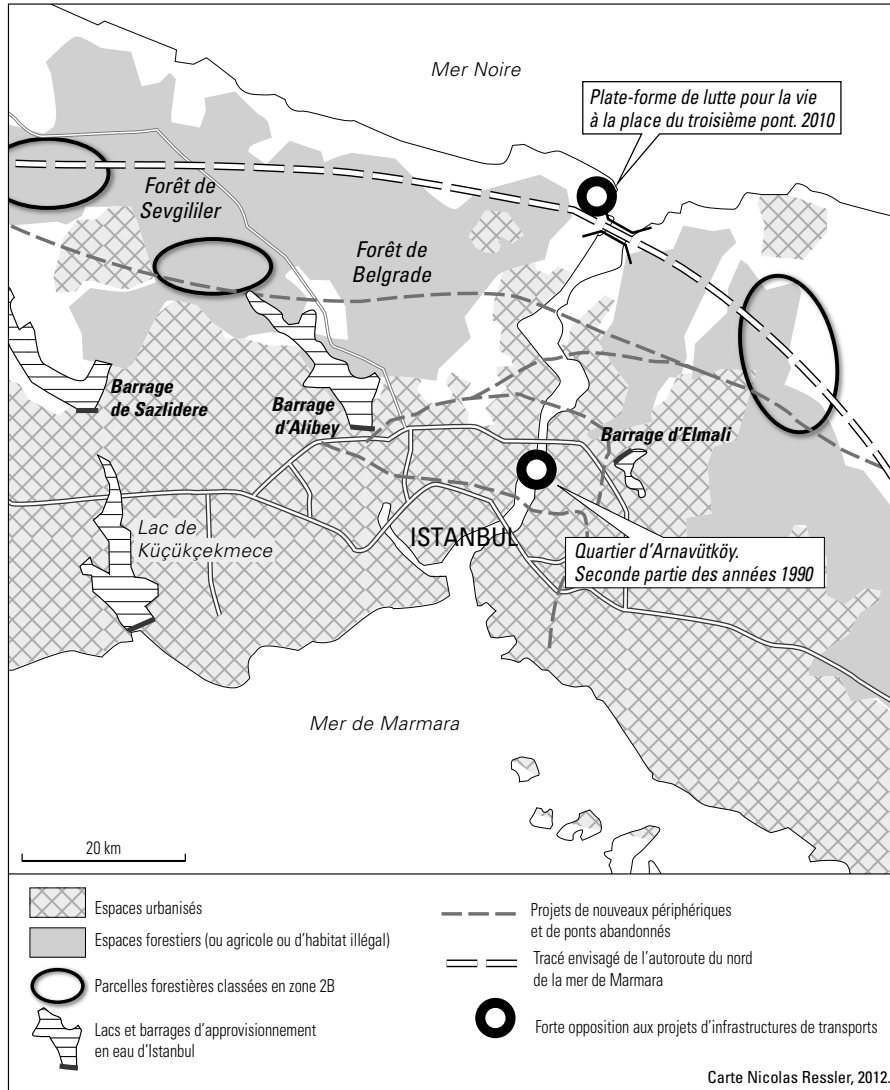


© HT 2012 - Revue Hérodote N° 148

Hérodote, n° 148, La Découverte, 1^{er} trimestre 2013.

L'AMÉNAGEMENT DU GRAND ISTANBUL

CARTE 2. – PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET PRESSION URBAINE.
DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET FONCIERS.



Hérodote, n° 148, La Découverte, 1^{er} trimestre 2013.

© HT 2012 - Revue Hérodote N° 148

HÉRODOTE

Face à d'immenses risques environnementaux, faiblesses relatives
des mobilisations

Les menaces que font peser les pont, périphérique et aéroport sur l'environnement de la mégapole du Bosphore sont préoccupantes. L'espace forestier, véritable poumon vert de l'agglomération, se réduira, morcelé par les nouvelles infrastructures. La sensibilité écologiste opposée au projet évoque le chiffre de deux millions d'arbres abattus, rien que pour le périphérique et ses abords. Ce dernier profite juridiquement de la présence sur son parcours de 11 % de forêts classées 2B, c'est-à-dire en cours de privatisation. Un autre danger majeur réside dans la pollution des nombreuses réserves d'eau douce qui risquent d'être souillées par la proximité de l'autoroute. Le choix de l'emplacement du troisième pont, entre Garipçe et Poyrazköy, le plus dommageable pour l'environnement car synonyme d'urbanisation maximale, témoigne du peu de cas que l'AKP fait du maintien d'une ceinture verte. En Turquie, le parti écologiste fait figure de groupuscule stambouliote et n'est donc guère en mesure de faire le poids autrement que par les médias ; il reste marginal face à de telles menaces⁶. D'autres tracés avaient été envisagés, dont un qui se situe entre l'ancien village d'Arnavutköy⁷ et la rive anatolienne que la mobilisation, notamment des riverains, a invalidé. Ce cas offre un exemple intéressant d'opposition réussie et ayant eu gain de cause, mais surtout Erdogan venait d'arriver à la tête du grand Istanbul et était à ce moment-là hostile à ce projet. De surcroît, l'opposition, de type NIMBY (*Not in my backyard*), provenait de populations locales en mesure de fédérer d'autres Stambouliotes aux ressources symboliques importantes [Gürsoy, Hüküm 2006]. La modestie sociale des populations de Garipçe et de Poyrazköy, les deux villages concernés par la construction du pont, ne permet pas une alliance aussi ferme avec les associations comme cela avait été le cas à Arnavutköy, et l'AKP détient désormais les leviers du pouvoir aux échelons municipal et national.

La principale opposition émane d'experts, en particulier ceux regroupés derrière la Chambre des planificateurs urbains, sous la bannière de la Chambre des ingénieurs et des architectes de Turquie (TMMOB, 40 000 membres en Turquie). La Chambre des planificateurs urbains (600 membres à Istanbul) est l'auteur d'un très bon rapport d'évaluation sur le projet du troisième pont⁸, déplorant

6. Créé en 2008, le parti ne compte que 220 adhérents, il a tout de même réussi à rassembler 5 000 personnes lors d'une manifestation organisée sous son égide le 2 octobre 2010. La TEMA, fondation turque contre l'érosion des sols, pour la reforestation et pour la protection des habitats naturels, pèse davantage.

7. À ne pas confondre avec l'arrondissement du même nom.

8. Rapport en ligne : <http://spoist.org/dokuman/kitaplar/Kopru_raporu_eng.pdf>

entre autres le manque de moyens accordés aux transports en commun. L'AKP cherche à marginaliser cette Chambre par la création de commissions d'études *ad hoc* destinées à la contourner et à contrarier les recours juridiques qu'elle mène. Dans son orbite, des professionnels plus jeunes et bien plus politisés ont constitué des associations militantes telles İMECE (650 membres) ou DA (240)⁹ afin de dénoncer plus généralement la politique de « transformations urbaines » ; néanmoins ces oppositions ont des logiques parfois concurrentes [Petit, 2011], ce qui fragilise leur synergie. Les uns et les autres, ainsi que des associations de résidents locaux, participent à la « Plateforme de la vie à la place du troisième pont¹⁰ », constituée en 2008 à Sarıyer, arrondissement au nord de la rive européenne, dernier bourg sur les rives du Bosphore avant que celui-ci ne débouche sur la mer Noire, emplacement d'où s'élancera l'ouvrage d'art. D'abord apolitique, la plateforme tente d'élargir son spectre pour mobiliser davantage. Une manifestation rassemble ainsi plusieurs milliers de personnes le 26 décembre 2010, mais significativement elle se déroule à Kadıköy, fief du parti héritier du kémalisme (le CHP, « Parti républicain du peuple »), géographiquement voire sociologiquement assez loin de Sarıyer. Il faut donc souligner la relative incapacité des différentes oppositions, numériquement faibles, à trouver une cohérence d'un point de vue sociopolitique. Entre-temps, le tunnel du Marmaray dévolu au futur métro sous le Bosphore, prend du retard. Il sera bientôt doublé par un tunnel autoroutier, puis vraisemblablement par un quatrième pont, le tracé du troisième ouvrant la voie à leur multiplication car la croissance urbaine entraînée par la construction du périphérique légitimera la construction de nouveaux ponts plus intra-urbains. À Istanbul, l'automobile a de beaux jours devant elle, l'environnement moins...

Mobilisations, enjeux électoralistes et risques sociaux

Les difficultés des mobilisations militantes en Turquie sont à resituer dans l'histoire des dernières décennies. En effet, après un contexte de guerre civile larvée qui voit s'affronter les extrêmes, gauche et droite, le coup d'État de 1980 affaiblit profondément l'ardeur militante des mouvements politiques [Massicard, 2010]. S'explique ainsi une volonté chez certains de ne pas apparaître trop engagé, ou d'esthétiser l'engagement, comme en témoigne la vogue du film pourfendeur du néolibéralisme *Ekümenopolis City* (2012)¹¹. Du côté des mobilisations des

9. DA et İMECE signifient « Atelier solidaire » et « Mouvement d'urbanisme de la société ».

10. Voir leur blog : <<http://kopruyerineyasam.blogspot.fr>>

11. Il s'agit d'un film de I. Izam qui a rencontré un franc succès au sein des milieux militants et qui a même été diffusé hors de Turquie ; à noter aussi, en termes d'esthétisation du politique,

habitants, sur lesquelles des associations essaient de se greffer, leur caractère est souvent assez « localisé, spontané, ponctuel et apolitique » [Pérouse, 2005], en dépit, ou, au contraire, du fait de l'extrême violence physique et symbolique des évictions forcées, en particulier lors des destructions de quartiers informels. La concertation ne fait pas partie du répertoire d'action des instances municipales et nationales. Ces dernières s'attachent à décrédibiliser les éventuelles contestations, arguant du statut marginal, déviant ou dangereux des contestataires [Lelandais, 2009]. Réciproquement, sur fond de dépolitisation relative depuis 1980, ou plutôt de nouvelles formes de politisations, certains habitants menacés/ « menaçants » se replient vers l'identification à certaines provenances régionales ou sur des doléances confessionnelles (alévis) [Massicard, 2010], ou ethniques (Kurdes). Ces affirmations identitaires ne sont pas tant à l'origine des conflits qu'une de leurs conséquences « pour le partage des territoires périurbains » [Yérasimos, 2001].

Cette situation de tensions territorialisées entre ces différents acteurs, qui relève d'une analyse de géopolitique locale, a des allures de véritable bombe sociale, que cependant l'AKP parvient bon gré mal gré à désamorcer, pour l'instant. La continuation par l'AKP de la politique économique néolibérale en vigueur à partir des années 1980 l'a progressivement amené à ne plus faire de l'« ordre juste », credo de son ancêtre le Refah, sa priorité. L'AKP a davantage misé sur le développement économique que sur la justice sociospatiale, accroissant les inégalités et trahissant ainsi une partie de sa base électorale. Comment ce parti obtient-il une relative paix sociale et assoit-il sa domination dans des territoires stambouliotes qu'il contribue à fragmenter ? Prenons deux exemples au cœur des enjeux de géopolitique locale des troisième pont et périphérique : Sariyer et Arnavutköy. Récemment repassé aux mains du CHP (parti kémaliste), Sariyer est un arrondissement mixte, composé d'habitats informels, tel Kazim Karabekir où vivent de nombreux alévis, comme d'abondantes *gated communities*¹². Leur multiplication avec l'implantation du troisième pont devrait accélérer l'éviction forcée et le déplacement de populations des quartiers informels soutenant le maire actuel. L'apaisement des tensions passe ici par une prise de contrôle *via* la modification de la composition de l'électorat de l'arrondissement. Si Arnavutköy est un fief de l'AKP, qualifié de « banlieue de l'Islam » par Erdogan du temps où il était maire d'Istanbul, c'est

la venue du chanteur Manu Chao pour défendre les Roms expulsés du quartier de Sulukule, dans la péninsule historique, pour être relogés à Arnavutköy, sans qu'ils puissent s'y installer durablement en raison de leur incapacité à faire face au prix des loyers.

12. Tout comme les quartiers informels une ou deux générations auparavant, les *gated communities* cherchent à s'implanter dans les « vides » et interstices urbains, d'où leur coprésence territorialement concurrente.

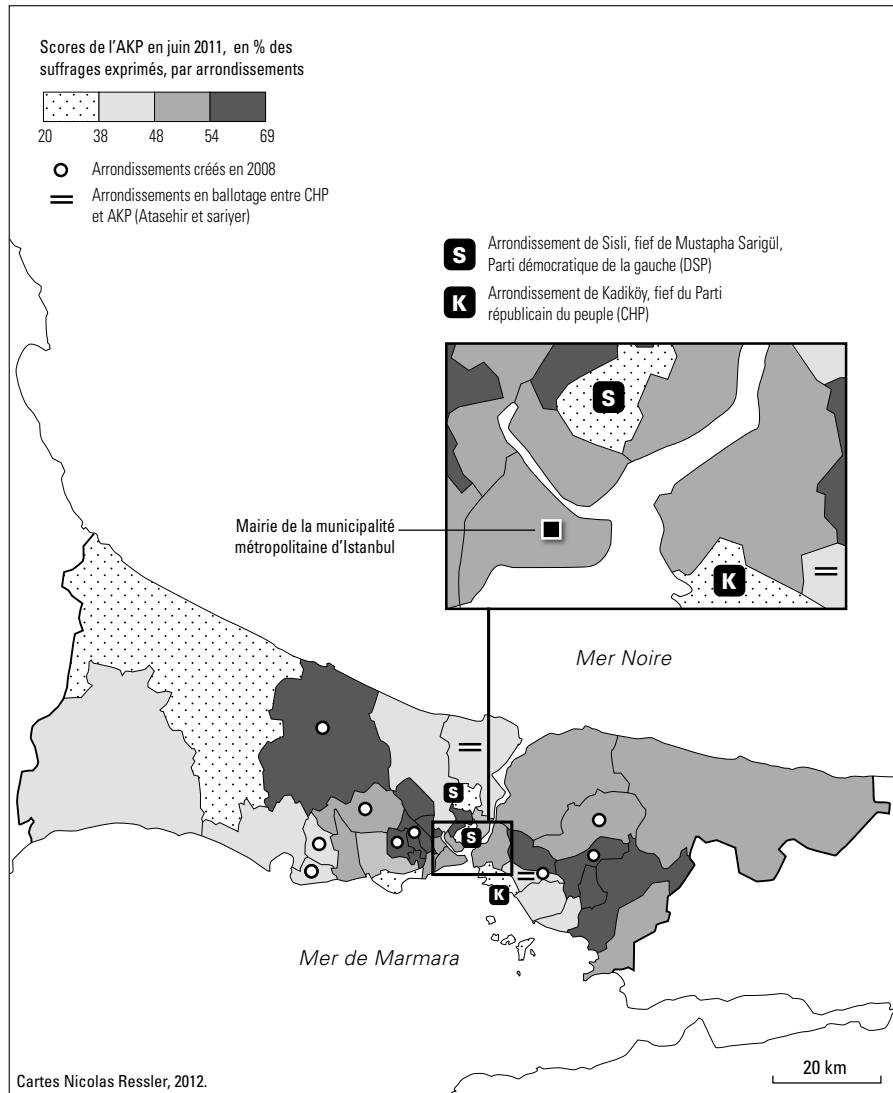
aussi l'un des arrondissements où le parti kurde (BDP) réalise ses meilleurs scores à Istanbul (plus de 10 %), sans pour autant rallier l'ensemble des personnes d'origine kurde. La stratégie d'endiguement du BDP consiste en un populisme de bon aloi, Erdogan venant en personne inaugurer l'hôpital local. Il s'agit de susciter l'allégeance des forces allogènes au *mainstream* national conservateur turc sunnite par l'intéressement aux légalisations de l'informel et la redistribution de petites rentes [Yérasimos, 2001], hier comme aujourd'hui [Massicard, 2009]. Dans les deux cas donc, nous avons affaire à un jeu local subtil autour de la formation de clientèles électorales et de la négociation de l'échange social, jeu complété par le redécoupage et la création de nouveaux arrondissements en 2008.

Une géopolitique locale au service d'une géopolitique interne... à visée globale

Une passe d'armes entre l'AKP, les kémalistes et l'armée

Le troisième pont est au cœur d'enjeux géopolitiques locaux qui renvoient à des problématiques nationales et globales. Contrôler la mégapole du Bosphore revêt une importance considérable à ces deux niveaux. Ainsi, Istanbul compte pour 85 des 550 parlementaires turcs (Ankara, seulement 31). L'implantation d'Erdogan et de ses proches y est ancienne puisqu'ils sont à la tête du grand Istanbul depuis 1994, à l'époque sous l'étiquette du Refah. Les années 1994-1998 représentent une « période formatrice cruciale » pour les futurs ministres de l'AKP, nombre d'entre eux ayant exercé des fonctions importantes au sein de la municipalité métropolitaine [Pérouse, 2012]. L'échelon municipal a joué un rôle singulier dans l'histoire de la mouvance de l'islam politique : c'est à ce niveau que son personnel « a pu se parer d'une légitimité de gestionnaire », et c'est grâce à lui qu'il a pu se maintenir au pouvoir malgré les mesures de rétorsion militaro-judiciaires de la fin des années 1990 (coup d'État postmoderne en 1997, dissolution du Refah en 1998, etc.) [Massicard, 2009]. Historiquement perçue comme hostile au projet républicain, l'ancienne capitale de l'Empire ottoman a été le principal point de départ de la conquête de la Turquie par Erdogan. Néanmoins l'AKP n'y est pas indéboulonnable, les scores du CHP à Istanbul sont parmi ses plus hauts du pays. Son leader K. Kılıçdaroğlu a obtenu 36,80 % aux municipales de 2009 (13,5 % de plus que sa moyenne nationale) face aux 44 % de l'AKP, et une candidature de M. Sarıgül, le charismatique maire de Şişli (voir carte n° 3), lui offrirait une sérieuse concurrence. G. Tekin, le responsable du CHP pour Istanbul, s'était vivement élevé contre la construction du pont lors de son annonce. Malgré tout, l'assise électorale de l'AKP est assez confortable, notamment grâce au redécoupage de 2008. Sur les huit

CARTE 3. – LES SCORES DE L'AKP DANS LE DÉPARTEMENT D'ISTANBUL
AUX LÉGISLATIVES DE JUIN 2011, PAR ARRONDISSEMENTS.



© HT 2013 - Revue Hérodote N° 148

Hérodote, n° 148, La Découverte, 1^{er} trimestre 2013.

nouveaux arrondissements, sept sont aux mains du parti d'Erdogan. Il bénéficie de surcroît de la longévité de son pouvoir au niveau national, ce qui lui a permis de « durablement » affaiblir l'influence politique de l'armée. Cette évolution des rapports de force entre le gouvernement et l'armée a des conséquences territoriales. En effet, il reste aux militaires une énorme réserve foncière qu'ils entendent monnayer. À la passe d'armes politico-juridique entre l'AKP et l'armée a succédé le temps de la tractation économique. Ce n'est sans doute pas un hasard si 11 % des territoires empruntés par le troisième périphérique sont des terrains militaires...

Istanbul, porte-étendard de la Turquie de l'AKP

Au-delà de conforter sa domination sur Istanbul, et par ricochet sur la Turquie, les mégaprojets portés par l'AKP servent une stratégie d'insertion de la puissance émergente turque dans la globalisation. De plus en plus de grands sommets internationaux se déroulent dans la mégapole du Bosphore. S'appuyant sur le cliché du pont entre les civilisations, la ville monde, supposée tolérante, est la scène de la diplomatie néo-ottomane. Elle est aussi mise en avant en matière de politique économique : la vitalité de la croissance nationale de plus en plus extravertie tient beaucoup à la bonne santé de la métropole qui a réalisé 50 % des exportations turques en valeur [Pérouse, 2012]. Le marketing politico-urbain des mégaprojets a ainsi une visée globale, de leur réussite dépend en partie la crédibilité de la Turquie. Le troisième pont est en ce sens la marque de la confiance en l'économie stambouliote. Or les difficultés rencontrées du fait de la crise mondiale lors de l'appel d'offres devant s'achever en janvier, sans qu'aucune entreprise n'y réponde, étaient à cet égard assez inquiétantes. Mais le volontarisme de l'AKP, pour maintenir la confiance des investisseurs dans son porte-étendard stambouliote, n'a pas de prix. Ce pont entre l'Europe et l'Asie n'est pas synonyme de lien social ou de respect environnemental, c'est pour l'AKP le pari surinvesti sur l'avenir d'une mégapole pour laquelle il a des ambitions démesurées.

Bibliographie

- BAZIN M. et PÉROUSE J.-F. (2004), « Dardanelles et Bosphore, les détroits turcs aujourd'hui », *Cahiers de géographie du Québec*, volume 48, n° 153, p. 311-334.
- GÜVENÇ M. (2010), « Istanbul 1910-2010 : une approche historique et socio-spatiale », *Urbanisme*, n° 374, p. 47-51.
- GÜRSOY D. et HÜKÜM U. (2006), « Istanbul en mouvement, émergence d'une société civile », revue *Autrement*, collection « Villes en mouvement », n° 9.

HÉRODOTE

- LELANDAIS G. (2009), «“Quartiers de contestation... Quartiers d'exclusion”. Politiques d'urbanisation et résistances populaires à Istanbul», *Cultures & Conflits*, n° 76, avril, L'Harmattan, Paris, p. 143-168.
- MASSICARD E. (2009). «L'islamisme turc à l'épreuve du pouvoir municipal. Production d'espaces, pratiques de gouvernement et gestion des sociétés locales», *Critique internationale*, n° 42, janvier, p. 21-38.
- (2010), «Répression et changement des formes de militantisme : carrières de remobilisation à gauche après 1980 en Turquie», *Sociétés politiques comparées*, n° 28.
- MONTABONE B. et MORVAN Y. (2011), «Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore», *Espacestems.net*, avril.
- MORVAN Y. et MONTABONE B. (2010), «Le pont de la rente. Les enjeux fonciers du troisième pont sur le Bosphore à Istanbul», *Études foncières*, n° 148, novembre et décembre.
- MORVAN Y. (2011), «Kanal Istanbul, un “projet fou” au service d'ambitions politiques», *Métropolitiques*, juin.
- PETIT C. (2011), «Engagement militant et politisation des mobilisations au sein des oppositions urbaines à Istanbul», *EchoGéo*, 16.
- PÉROUSE J.-F. (2002), «Istanbul et l'État turc ; la mégapole contre l'État ?», in MAZOYER M. (dir.), *Le Pouvoir et la ville à l'époque moderne et contemporaine*, collection KUBABA, série Actes I, université de Paris-I/Institut catholique de Paris, vol. 2, p. 219-242.
- (2005), «Les compétences des acteurs dans les micro-mobilisations habitantes à Istanbul», in DORRONSORO G. (dir.) (2005), *La Turquie conteste. Mobilisations sociales et régime sécuritaire*, CNRS éditions, Paris, p. 127-145.
- (2012), «Vitrine aveuglante des islamistes de l'AKP ? Istanbul, capitale économique de la Turquie», *Moyen-Orient*, n° 16, octobre-décembre, p. 84-91.
- SUBRA P. (2012), «La géopolitique, une ou plurielle ? Place, enjeux et outils d'une géopolitique locale», *Hérodote*, n° 146-147, La Découverte, Paris.
- YÉRASIMOS S. (2001), «Istanbul : approche géopolitique d'une mégapole», *Hérodote*, n° 103, La Découverte, Paris.