



HAL
open science

Gouverner la transformation des littoraux du Nord d'Istanbul au prisme des tensions environnementales

Marguerite Teulade

► **To cite this version:**

Marguerite Teulade. Gouverner la transformation des littoraux du Nord d'Istanbul au prisme des tensions environnementales. CIST2023 - Apprendre des territoires / Enseigner les territoires, Collège international des sciences territoriales (CIST), Nov 2023, Aubervilliers, Campus Condorcet, centre des Colloques, France. pp.481-483. hal-04430890

HAL Id: hal-04430890

<https://hal.science/hal-04430890v1>

Submitted on 1 Feb 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Gouverner la transformation des littoraux du Nord d'Istanbul au prisme des tensions environnementales

L'AUTRICE

Marguerite TEULADE

RÉSUMÉ

Ma présentation propose d'interroger la transformation brutale des régions littorales du nord d'Istanbul face à l'urbanisation de la région et la construction de plusieurs mégaprojets, dont un nouvel aéroport. Il s'agit de regarder le basculement de la région du rural vers l'urbain, créant un espace « de » transition pour les voyageur-es du monde entier et « en » transition avec la transformation des paysages. L'accent sera mis sur les manières de gouverner et de rendre ces transformations socialement acceptables : contournement des procédures administratives, mesures compensatoires, opacité des informations disponibles. Dans le même temps, il s'agira d'éclairer les paysages de rebus et de déchets dans la transformation des littoraux en décrivant le remplissage de la mer, le déplacement du sable et la formation de déchetteries informelles.

MOTS CLÉS

Istanbul, mégaprojets, littoraux, transformations, paysages

ABSTRACT

My presentation proposes to examine the brutal transformation of the coastal regions of northern Istanbul in the context of the urbanization of the region and the construction of several mega-projects, including a new airport. The aim is to consider the region's shift from rural to urban, producing a "transition space" for travelers from all over the world and a space "in" transition with the transformation of landscapes. The focus will be on the ways of governing and making these transformations socially acceptable: bypassing administrative procedures; compensatory measures, opacity of available information. At the same time, it will be a matter of highlighting the landscapes of rubbish and waste in the transformations of the littorals by thinking about the filling of the sea, the displacement of sand and the formation of informal landfills.

KEYWORDS

Istanbul, Megaprojects, Coastlines, Transformations, Landscapes

Le 29 octobre 2018 au nord de la ville d'Istanbul en Turquie sur un terrain de 7 600 ha est inauguré un nouvel aéroport destiné à devenir le plus grand aéroport du monde. Situé dans une zone rurale, forestière et maritime, sa construction va de pair avec l'urbanisation de la région et la transformation des paysages. Istanbul, métropole située sur deux continents et deux mers correspond pleinement à la définition des « merritoires ». Alors que la ville s'est d'abord urbanisée le long de la mer de Marmara et autour du Bosphore, la construction de ce nouvel aéroport, couplée avec plusieurs mégaprojets (troisième pont, nouvelle autoroute, projet de canal), entraîne l'urbanisation de la ville vers la mer Noire. Le terrain alloué à l'infrastructure aéroportuaire comprend une partie des littoraux de la mer Noire, avec la construction d'un port de ravitaillement pour apporter le carburant par voie maritime, port qui a une capacité de transfert de 6 millions de m³ de carburant par an.

Dans cette présentation, je propose de revenir sur l'un des impacts de la construction de cette méga-infrastructure aéroportuaire, celui de la transformation des littoraux. Il s'agit d'interroger les conditions qui rendent possible et gouvernable le déplacement des lignes de côte de la mer Noire et les enjeux de cette transformation des paysages pour les habitant-es des villages environnants. Ces anciens villages (qui ont obtenu le statut de quartier [*mahalle*] de la métropole d'Istanbul en 2012) vivent principalement de pêche, d'agriculture et d'élevage. L'arrivée d'un aéroport international – et des masses de touristes qui l'accompagnent – mène au basculement de la région du rural vers l'urbain, créant un espace « de » transition pour les voyageur-es du monde entier et « en » transition avec la transformation des paysages.

Cette transition peut être étudiée en deux phases : destruction des écosystèmes existants (remplir la mer, extraire le sable, égaliser le sol) et urbanisation de la région (spéculation urbaine, construction d'hôtels, etc.).

En Turquie, l'urbanisation apparaît comme un projet gouvernemental piloté par le haut, avec des plans directeurs à long terme, comme celui de la transformation urbaine (*kent dönüsum*) de la ville. On assiste également à un investissement politique et symbolique de cette notion de *dönüşüm* (transition / transformation) dans tous les secteurs (éducation, transport, santé, énergie) avec le développement de l'imaginaire national du gouvernement de l'AKP qui revendique une rupture avec le passé, un renouvellement et l'émergence d'une « nouvelle Turquie » (İnsel, 2017). La transition du nord d'Istanbul vers un modèle urbain sera étudiée comme pratique de gouvernement, dans sa réalisation concrète. Je propose de décrire les étapes et les manières de gouverner la transformation brutale et rapide des littoraux de la mer Noire à travers trois moments de crise : détournement des lois et des procédures administratives, compensation des destructions, gestion informelle des déchets et débris.

OBJECTIFS ET INTÉRÊTS SCIENTIFIQUES

L'objectif est d'étudier la trajectoire et le devenir d'un paysage (le littoral de la mer Noire) comme porte d'entrée pour mieux saisir les logiques de développement, les évolutions des pratiques et les circulations de connaissances et de savoir-faire associées à ce territoire. Il s'agit de réfléchir à la fabrique de la ville, en mettant en lumière les fragilités, tensions et reconfigurations que les acteur-es opèrent face à la mondialisation de leur espace. Plus encore, il s'agit de penser la transition d'un territoire du rural vers l'urbain à travers une ethnographie de ce moment de basculement. Ces réflexions permettent de repenser le rapport et la perception des Stambouliotes à leur environnement et à la présence de la mer au sein de leur ville. Si le modèle de ville promu est celui de la nature comme une aménité environnementale réservée aux classes supérieures ou comme ressource à utiliser (Pérouse, 2006), les habitant-es des villages côtiers ont une perception différente de l'environnement puisque la mer et les littoraux font partie de leur cadre de vie (attachement au lieu, espace de travail pour les pêcheurs, etc.).

Au croisement de la sociologie de l'environnement, de la sociologie des sciences et des techniques, des travaux d'écologie politique et de la sociologie urbaine, ma présentation tente de proposer une description et une analyse de la transformation du littoral du nord d'Istanbul cette dernière décennie. J'utiliserai les approches de justice environnementale (Martinez-Alier, 2014) et les recherches sur l'Anthropocène (Bonneuil & Fressoz, 2016) pour décrire les inégalités socioenvironnementales. Pour comprendre l'urbanisation d'Istanbul, je m'appuierai sur les travaux étudiant la transformation urbaine et les différentes formes de résistance des habitant-es (Erdi & Florin, 2016 ; Pérouse, 2017). Une approche ethnographique me permettra de regarder la fabrique ordinaire de la ville (Backouche & Montel, 2007) en me penchant sur les pratiques quotidiennes de construction, les arrangements et bricolages avec les institutions et les lois, les tactiques (Certeau, 1990) mises en œuvre par les acteurs et les actrices de la ville. Je proposerai une écologie urbaine de ces espaces, en m'appuyant sur l'anthropologie des sciences et en donnant une attention particulière à la place des non-humains (animaux, matériaux, littoraux eux-mêmes) dans la transformation de la région (Hache & Le Roy, 2012).

Mon corpus est composé de sources diverses recueillies lors de mes différents terrains à Istanbul entre 2020 et 2022 : entretiens, analyse documentaire de la presse et des discours, observations, excursions urbaines. Je suis restée plusieurs semaines dans certains des villages côtiers afin de rencontrer des habitant-es, et revenue régulièrement dans ces territoires afin d'observer la transformation rapide des paysages. J'ai également rencontré des acteur-es institutionnel·les de ces espaces (mairie, ingénieur-es, urbanistes).

Contourner les procédures législatives et administratives

Il s'agit tout d'abord de s'intéresser à la façon dont la législation turque est contournée afin de permettre la construction de ces mégaprojets et la transformation des littoraux. Comment cette transformation est-elle opérée dans la pratique dans le cas du nouvel aéroport ? Quels contre-pouvoirs sont détournés et de quelles manières ?

L'aéroport est construit dans le cadre d'un partenariat public-privé. En 2013, l'appel d'offres pour la construction du projet suscite de nombreuses critiques concernant les « alliances politico-patronales » (Yankaya, 2013) entourant ce projet. En effet, les cinq entreprises qui ont emporté l'appel d'offres de construction et de maintenance de l'aéroport pour 25 ans sont proches du pouvoir ; elles obtiennent la majorité des appels d'offres publics en Turquie. Plusieurs batailles juridiques se forment autour des études d'impact environnementale (EIE) qui sont réalisées puis invalidées à plusieurs reprises. L'usage de procédures d'expropriation urgente par le gouvernement suscite des contestations dans plusieurs villages.

Je prendrai ici deux exemples, celui de l'extraction de sable sur les littoraux et du remplissage de la mer pour les besoins de l'aéroport. La loi côtière turque n° 7121 détermine des principes de protection et d'utilisation des espaces côtiers dans l'intérêt public, ainsi que les conditions d'extraction. Si cette loi stipule que le littoral est ouvert à tous et à toutes, qu'il ne peut être fermé et qu'aucune excavation ne peut être faite au point de modifier le rivage, les habitant-es du village d'Akpınar remarquent dès juillet 2014 que le littoral est fermé au public. De plus, en janvier 2015, des photographies montrent que, sur cette zone fermée, l'extraction de sable a modifié la structure du littoral. Des photographies prises par des villageois-es sont diffusées et partagées sur les réseaux sociaux.

La deuxième affaire concerne le remplissage de la mer. Dans le rapport d'EIE d'avril 2013, il est précisé qu'aucun remplissage de la mer ne sera effectué pour les besoins de l'aéroport. Toutefois, en 2015, le navire de remplissage James Cook, connu pour avoir participé à la construction des Palm Islands à Dubaï, est repéré sur les littoraux de la mer Noire. L'affaire éclate sur les réseaux sociaux, plusieurs médias partagent des photographies de ce navire. Le chantier et l'aéroport étant interdits au public, y compris aux journalistes et aux député-es, il est très difficile d'obtenir des informations. Par ailleurs, les ingénieur-es travaillant pour la construction de l'infrastructure signent une chartre de confidentialité leur interdisant de parler de leur travail. On voit ici apparaître le contournement du système administratif – l'étude d'impact environnemental a été réalisée mais elle n'est pas respectée – couplé à une absence de transparence quant aux activités menées dans l'enceinte de l'infrastructure aéroportuaire.

Déplacer des écosystèmes pour compenser la destruction des paysages

Je me pencherai ensuite sur les discours de compensation des destructions environnementales en prenant l'exemple concret d'une opération de déplacement d'une partie de la plage du terrain de l'aéroport vers le centre-ville d'Istanbul. Ainsi, un morceau de 500 m² d'une profondeur de 1,5 m a été transporté par 10 camions vers le jardin botanique Nezahat Gökyiğit (NGBB). L'opération, menée conjointement par le consortium d'entreprises de l'aéroport, l'équipe du jardin botanique, la fondation liée au jardin et la direction générale des forêts est la première de ce genre en Turquie. Le projet s'inscrit dans le plan d'action pour la biodiversité préparée par les entreprises dans le cadre de l'EIE en vue de protéger des plantes étrangères et locales. Que nous

apprend cet exemple sur les pratiques de réparation des entreprises (reboisement, déplacement d'espèces animales et végétales) ? Comment analyser les usages et représentations de l'environnement et de la nature mis en lumière par ces pratiques ? Comment ces pratiques participent-elles à légitimer et à justifier la destruction des paysages du nord de la ville ?

Après avoir décrit et replacé cet exemple du déplacement d'une partie de plage dans le contexte plus général des politiques environnementales et du discours de développement durable, je proposerai plusieurs questionnements quant aux manières dont ces opérations sont menées par les institutions. En effet, dans la continuité de ces politiques de compensation verte, il s'agira de s'intéresser aux labels et certificats obtenus par ces différentes infrastructures, en particulier le nouvel aéroport : label *Aéroport vert*, certificats *Zéro déchet* et *Zéro carbone*, etc. Mettre en lumière ces pratiques permet d'analyser la compensation écologique comme manière de gouverner les transformations et destructions de l'environnement. Elles seront mises en parallèle avec les discours des associations écologistes et des habitant·es des villages environnants qui dénoncent la déforestation massive, ce qui participe à tuer le dernier « souffle » (*nefes*) de la ville d'Istanbul, entraîne la détérioration de la qualité de l'air et met en danger les réserves d'eau dans une ville de plus de 16 millions d'habitants.

Se débarrasser des rebus de construction et déchets encombrants

Enfin, il s'agira de réfléchir à l'opacité de certaines informations sur la transition de ces espaces. Pour cela, je me pencherai sur la question des déchets et des rebus de construction sur les plages des villages adjacents à l'aéroport. En s'appuyant sur les récits et les témoignages des habitant·es, je chercherai à analyser comment la transformation de leur paysage et leur environnement est invisibilisée par les politiques du gouvernement, niant ainsi les perturbations sur leur quotidien. Les déchets de construction désignent les déchets inertes produits par la démolition de structures bâties (débris ou gravats) mais aussi les déchets de chantier. Le déversement de débris de construction (bâtiments démolis) sur les plages a ainsi entraîné la formation de digues dans la mer, lesquelles dévient la voie habituelle des poissons. Les pêcheurs se trouvent obligés de partir plus loin pour pouvoir pêcher, ce qui est plus dangereux.

Un autre exemple est celui de l'apparition d'une déchetterie informelle à ciel ouvert des objets de chantier (casques, outils de ferraille ou encore déchets médicaux) aux alentours des terrains de l'aéroport. D'une part, celle-ci pose des enjeux de santé environnementale pour celles et ceux qui se baignent dans la mer et utilisent la plage pour un usage récréatif. D'autre part, cette déchetterie va de pair avec des pratiques de travail invisibilisées et dangereuses, comme celle des récupérateurs de matériaux de ferraille pour la revente.

L'absence d'enquêtes publiques sur les impacts de la formation de digues et de déchetteries peut être étudiée comme un instrument de gouvernement, voire de production d'ignorance par les autorités publiques et privées.

En conclusion, l'étude de la transformation des paysages du nord d'Istanbul, en particulier des littoraux, invite à repenser les moments de transition des espaces du rural vers l'urbain et à comprendre les manières de gouverner cette transition, offrant ainsi une grille de lecture du pouvoir et du régime turc. Elle permet également de réfléchir à la place des rebus de construction dans la construction des paysages.

RÉFÉRENCES

- Backouche I., Montel N., 2007, « La fabrique ordinaire de la ville », *Histoire urbaine*, 19(2), p. 5-9 [[Cairn.info/revue-histoire-urbaine-2007-2-page-5.htm](http:// Cairn.info/revue-histoire-urbaine-2007-2-page-5.htm)].
- Bonneuil C., Fressoz J.B., 2016, *L'événement Anthropocène : La Terre, l'histoire et nous*, Paris, Points.
- Certeau M. de, 1990, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Folio Essais.
- Erdi G., Florin B., 2016, « Pratiques sociales et spatiales de résistances discrètes dans la ville », *Cultures & conflits*, n° 101, p. 7 [[Cairn.info/revue-cultures-et-conflits-2016-1-page-7.htm](http:// Cairn.info/revue-cultures-et-conflits-2016-1-page-7.htm)].
- Hache E., Le Roy C., 2012, *Écologie politique : cosmos, communautés, milieux*, Paris, éd. Amsterdam.
- Insel A., 2017, *La nouvelle Turquie d'Erdogan : du rêve démocratique à la dérive autoritaire*, Paris, La Découverte.
- Martinez-Alier J., 2014, *L'écologisme des pauvres : une étude des conflits environnementaux dans le monde*, Paris, Les Petits matins.
- Pérouse J.F., 2006, « L'environnement comme ressource non partagée et comme révélateur : géographie sociale et hiérarchie des aménités. Le cas d'Istanbul », in E. Dorier-Apprill (dir.), *Ville et environnement*, Paris, Sedes, p. 273-289.
- Pérouse J.F., 2017, *Istanbul planète : la ville-monde du XXI^e siècle*, Paris, La Découverte.
- Yankaya D., 2013, *La nouvelle bourgeoisie islamique : le modèle turc*, Paris, PUF.

L'AUTRICE

Marguerite Teulade
EHESS – CEMS, IFEA
marguerite.teulade@gmail.com