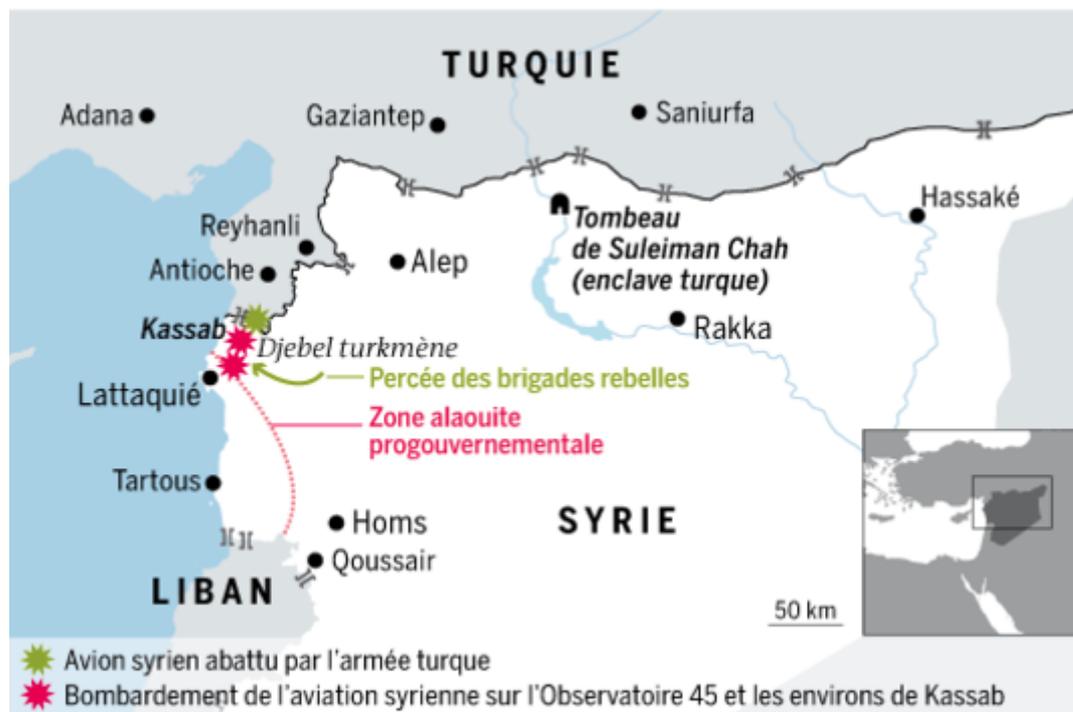


A Istanbul, le pont sur le Bosphore, symbole d'une « folie des grandeurs »

LE MONDE | 29.03.2014 à 11h59 • Mis à jour le 30.03.2014 à 13h36 |

Par **Guillaume Perrier** ([journaliste/quillaume-perrier/](#)) (Istanbul, correspondance)



Infographie Le Monde

A l'heure du déjeuner, des Stambouliotes des beaux quartiers viennent déguster des assiettes de calamars et de poisson grillé, sur la terrasse de l'unique restaurant, situé au bord du Bosphore. Une fois les touristes repartis, la vie s'écoule au ralenti dans le petit village de Garipçe, un port de 500 habitants niché à l'ombre d'une ancienne forteresse byzantine. Les pêcheurs rafistolent leurs filets sur le quai en sirotant du thé.

L'agitation n'est pourtant pas très loin. On rejoint la place Taksim, le cœur vibrant d'Istanbul et de ses 15 millions d'habitants, en une heure. Et la ville se rapproche. Un pont, le troisième sur le Bosphore, est en construction depuis près d'un an et déjà, d'immenses piliers s'élèvent sur les deux rives. En 2015, les plus hauts mesureront 322 mètres, la hauteur de la tour Eiffel, et soutiendront un tablier de 58 m de large, que traversera une autoroute à

dix voies. Ce sera le plus long pont suspendu du monde, 1 408 m. Coût : 1,8 milliard d'euros.

De larges ouvertures ont été percées à travers la forêt, des milliers d'arbres abattus. Garipçe, à l'embouchure du détroit qui s'ouvre sur la mer Noire, va bientôt être dévoré par l'urbanisation.

[Lire aussi : En Turquie, des élections municipales en plein scandale de corruption et d'écoutes \(/europe/article/2014/03/30/en-turquie-des-elections-municipales-en-plein-scandale-de-corruption-et-d-ecoutes_4391612_3214.html\)](http://abonnes.lemonde.fr/planete/article/2014/03/30/en-turquie-des-elections-municipales-en-plein-scandale-de-corruption-et-d-ecoutes)

« C'ÉTAIT UN PETIT PARADIS ICI »

Lorsqu'il s'est installé, il y a douze ans, dans le hameau voisin de Demirciköy, Osman Tolga n'imaginait pas une telle intrusion. « *C'était un petit paradis ici. Je n'aime pas la ville, il me faut de la nature* », soupire ce réalisateur de documentaires. Sa maison, posée au milieu d'un vaste terrain envahi d'herbes folles où gambadent une dizaine de chiens et de chats, était en bordure d'une forêt impénétrable. Cette région nord du Bosphore est le dernier poumon vert de la mégapole. « *En mai 2013, quand le chantier a été lancé, ils ont commencé à couper des arbres vieux de 200 ans. C'est un massacre pour tout l'écosystème* », montre-t-il de sa fenêtre. A une cinquantaine de mètres, s'élèvent les énormes piliers du futur pont dont l'ombre recouvre toute la maison. « *Depuis deux ans, tous les terrains autour ont été achetés. Ils vont y construire des lotissements de villas pour nouveaux-riches* », peste-t-il.

Les défenseurs de l'environnement dénoncent « *un massacre pour tout l'écosystème* ». Le gouvernement turc de Recep Tayyip Erdogan justifie ce chantier par la nécessité de détourner la circulation automobile du centre-ville et de soulager les deux ponts existants, proches de la saturation. Il sera connecté à un axe autoroutier qui reliera la Thrace, à l'ouest, à la zone industrielle de Marmara et à Ankara, à l'est. Mais le trafic routier transcontinental représente à peine 3 % du total d'Istanbul, notent les opposants au projet.

Surtout, souligne Romina Özipekçi, hostile au pont, les travaux ont été entamés sans aucune concertation et malgré l'absence du rapport environnemental exigé par la procédure. « *Les habitants sont mal informés. Et le gouvernement veut terminer la construction au plus vite* », poursuit M^{me} Özipekçi. En à peine trois ans, soit deux fois moins que prévu

pour un tel ouvrage. L'inauguration du pont, édifié par les groupes turc İçtas et italien Astaldi, est prévue fin 2015.

ENJEUX FONCIERS COLOSSAUX

Ce nouvel axe ouvrira à l'urbanisation et à la spéculation immobilière un espace encore vierge et consacrera la politique de « *l'étalement urbain et du tout-automobile* », souligne Yoann Morvan, chercheur en études urbaines associé à l'Institut français d'études anatoliennes et spécialiste d'Istanbul. « *La surface urbanisée augmentera rapidement de 50 %, dans une logique de croissance pour la croissance. Cela créera de nouveaux potentiels, donc plus de trafic automobile. L'objectif est de hisser coûte que coûte Istanbul parmi les mégapoles mondiales les plus dynamiques* », précise-t-il.

De part et d'autre du Bosphore, un périphérique supplémentaire viendra connecter de nouveaux secteurs urbains. « *Chaque échangeur deviendra un nouveau pôle, avec des centres commerciaux, des résidences fermées et de grands ensembles d'immeubles* », ajoute M. Morvan. Au nord-ouest est prévue la construction d'un nouvel aéroport, ainsi que d'un canal entre la mer Noire et la mer de Marmara. Pour ses opposants, ces projets reflètent « *la folie des grandeurs* » de M. Erdogan. Mais le premier ministre et ancien maire de la ville en a fait l'un de ses arguments pour la campagne des municipales de dimanche 30 mars.

Pour M. Morvan, ces grands projets consacrent « *l'influence du lobby de la construction* », au cœur des scandales de corruption qui rejaillissent sur le gouvernement depuis décembre 2013. Les enjeux fonciers de ce nouveau chantier sont colossaux. Dans les arrondissements en cours d'urbanisation de Çatalca et Arnavutköy, les prix des terrains ont été multipliés par trois en un an.

[Guillaume Perrier](#) ([/journaliste/quillaume-perrier/](#)) (Istanbul, correspondance)
Journaliste au Monde

Suivre