Anatoli
De l'Adriatique à la Caspienne. Territoires, Politique, Sociétés

7 | 2016
Istanbul, capitale régionale et ville-monde

Aux confins d'Istanbul : Gebze, un cas emblématique de l'urbanisation périphérique

Azat Zana Gündoğan

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/anatoli/574
DOI : 10.4000/anatoli.574
ISSN : 2498-0730

Éditeur
CNRS Éditions

Édition imprimée
Date de publication : 1 octobre 2016
Pagination : 147-173
ISBN : 978-2-271-09329-5
ISSN : 2111-4064

Référence électronique
Azat Zana Gündoğan, « Aux confins d'Istanbul : Gebze, un cas emblématique de l'urbanisation périphérique », *Anatoli* [En ligne], 7 | 2016, mis en ligne le 22 mars 2017, consulté le 02 mai 2019. URL : http://journals.openedition.org/anatoli/574 ; DOI : 10.4000/anatoli.574

Tous droits réservés

Aux confins d'Istanbul : Gebze, un cas emblématique de l'urbanisation périphérique*

Azat Zana Gündoğan

De nos jours, les « mégapoles », concentrations urbaines dépassant les dix millions d'habitants, sont des espaces de peuplement où tous les équilibres urbains classiques sont bouleversés. La nature et ses ressources y sont livrées en pâture aux nouvelles constructions, consommatrices d'espace, et les inégalités sociales y règnent. Loin devant Ankara et Izmir, Istanbul est la principale métropole turque soumise à ces processus, étant donné l'intensité des flux migratoires et l'urbanisation vertigineuse qu'elle connaît depuis les années 1950. Avec le passage d'un régime de production fordiste à des modèles de production flexibles et la recomposition de ses espaces à des échelles inédites, Istanbul n'a pas été épargnée. Elle est passée du statut de ville primatiale (*primate city*) à celui de véritable laboratoire du néolibéralisme à partir des années 1980. Les orientations des politiques économiques successives ont conduit à une diminution des investissements étatiques et à une plus grande ouverture (avec une priorité donnée aux exportations), lui attribuant progressivement des fonctions nouvelles. Depuis les années 2000, Istanbul est devenue un système urbain multipolaire, aux activités industrielles partiellement reléguées à l'extérieur, où la division du travail se répartit entre centres et périphéries. Avec ses quinze millions d'habitants, c'est aujourd'hui une métropole gigantesque au cœur de la vie sociale, politique, économique et culturelle du pays. Intégrée aux flux mondiaux, la métropole est devenue à elle seule un système socio-spatial, un système dynamique en recomposition permanente, qui concentre les activités financières et commerciales, les activités de production-consommation, de transport et de logistique.

Mais Istanbul n'est pas un cas isolé. Elle connaît la même trajectoire que bien d'autres villes globales. Afin d'en faire une place centrale de la consommation et des investissements, un discours idéologique et culturel séduisant destiné aux décideurs et aux cercles du capital se construit méticuleusement. Pour parvenir à ce statut de centre touristique et financier, il s'agit d'astiquer

*. Traduction à partir du turc : Céline Pierre-Magnani

les espaces-vitrines, en transformant la métropole en un produit vendable et en la rendant la plus attractive possible sur la scène internationale. Istanbul est devenue, notamment depuis les années 1990, une « marque » dans les discours : devenir une ville mondiale (*world city*), une ville globale (*global city*), apparaît à la fois comme une vocation historique et comme un idéal à atteindre. Dans cette logique, capitale des empires byzantin et ottoman, Istanbul, « Capitale Européenne de la Culture » en 2010, serait quasiment condamnée à devenir une ville mondiale.

La réussite de toutes ces stratégies discursives dépend du bon vouloir des habitants et de la coopération efficace avec les décideurs nationaux et locaux qui profiteront de ce marketing urbain. Le processus de négociation et les interactions politiques, que l'on désigne sous le terme de gouvernance, se résument à un mode de prise de décision entre la société, l'Etat et le marché. Les plans directeurs locaux et les programmes de développement nationaux constituent le cadre de départ de cette gouvernance. Les processus qui conduisent à la définition de ce genre de « vision » sont semés d'embûches : ce sont des périodes de tensions et de négociations intenses, particulièrement longues et éprouvantes car l'enjeu est de taille. Il s'agit de définir le mode de développement de la ville et la pérennité de son mode d'accumulation fondé sur la rente, en tenant compte des nouvelles contraintes qui s'imposent aux villes du capitalisme mondial. Ce type de parcours n'est pas propre à Istanbul et ce sont approximativement les mêmes recettes qui sont proposées aux pouvoirs publics des grandes métropoles pour accéder au statut de ville globale. Ces formules toutes prêtes sont appliquées essentiellement dans les espaces centraux et elles prévoient la désindustrialisation des centres au profit des activités financières, touristiques et de services (secteurs bancaire, juridique, de loisirs, etc.). Les espaces publics centraux sont envisagés et aménagés selon leur contribution à cet objectif. Hôtels, résidences, espaces de loisirs et de divertissements, centres commerciaux, grands projets (*mega proje*) et événements internationaux se développent uniquement dans certains quartiers de la ville. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si les manifestations du parc Gezi ont éclaté à Taksim, quartier central particulièrement soumis à la pression foncière. D'autres phénomènes viennent renforcer cette gentrification des espaces centraux, comme la construction de logements de luxe et les investissements particulièrement rentables dans des quartiers jusqu'alors délabrés. Le secteur du bâtiment et les secteurs qui lui sont liés constituent le moteur d'un processus de destruction-créatrice (*creative destruction*), dans le cadre des projets de renouvellement urbain (*kentsel dönüşüm).*

Les évolutions consécutives en matière d'emploi, de logement, de culture, de vie politique et de vie quotidienne conduisent à morceler physiquement la

ville autant qu'elles modifient l'expérience spatiale des individus. On observe un développement urbain à la fois horizontal et vertical : un phénomène d'étalement d'une part, avec des noyaux qui se périurbanisent et absorbent toujours davantage leurs périphéries, comme dans le cas de Gebze ; et un phénomène de verticalisation d'autre part, notamment dans les quartiers centraux. L'apparition de nouvelles périphéries et de nouvelles centralités pousse à redéfinir les concepts d'urbanité et d'expérience urbaine.

Ce que je voudrais aborder, dans cette monographie, c'est l'intégration d'Istanbul dans le réseau des villes globales, dans un contexte de mondialisation, et le bouleversement de l'organisation urbaine qu'implique cette intégration. Il serait tentant, pour ce faire, de se concentrer uniquement sur les espaces centraux d'Istanbul. Les travaux menés ces dix dernières années, dans ce qu'il est convenu d'appeler les « études stambouliotes », attestent d'un champ de recherche dynamique, qui s'efforce d'appréhender les transformations actuelles de la ville sous différents angles. La tendance générale du champ témoigne d'une préférence pour l'étude des dynamiques d'urbanisation, d'étalement et de transformation urbaine circonscrites aux limites administratives de la ville. Quelques recherches adoptent une approche plus *holistique* d'Istanbul, mais rares sont celles qui se penchent sur les quartiers et les arrondissements périphériques (Pérouse 2011 ; Aslan 2004 ; Işık ve Pınarcıoğlu 2001 ; Erder 1997, 1996). Il semble pourtant nécessaire de s'intéresser à des villes périphériques comme Gebze afin de mieux comprendre la formation du système urbain stambouliote, et d'analyser plus finement les processus sociaux, spatiaux et politiques en question[2]. Que nous révèle l'étude des périphéries et des marges ? Quels éléments nouveaux apporte-t-elle pour comprendre cette forme renouvelée de ville que les vieux paradigmes peinent à expliquer ? Je tenterai ici de donner une vue d'ensemble de l'histoire de cette gigantesque ville d'Istanbul en l'observant depuis Gebze, pour mieux m'affranchir des limites administratives.

2. Travaux de sociologie urbaine à consulter sur Gebze : Azat Zana Gündoğan. (2013). *Peripheral Urbanization and Urban Politics in the Istanbul City-Region: The Case of Gebze, 1965-2012* (PhD Dissertation). Binghamton University, Binghamton NY; Serkan Öngel. (2012). *Kapitalizmin Kıskacında Kent ve Emek: Gebze Bölgesi ve Otomotiv Sanayii Üzerine Bir İnceleme*. İstanbul: Nota Bene; Tolga Tezcan (2011). *Gebze: "Küçük Türkiye"nin göç serüveni*. Istanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi; Ayşe Güneş-Ayata. (1987). "Migrants and Natives: Urban Bases of Social Conflict" in *Migrants, Workers and Social Orders*. London: Tovistock; Engin Yıldırım. (1996). "The Metal Workers of Gebze." in E. Kahveci, N. Sugur, & T. Nichols (Eds.), *Work and Occupation in Modern Turkey* (pp. 149-172). New York: Taylor & Francis; Ayşe Güneş-Ayata. (1992). *CHP: Örgüt ve ideoloji* (1st ed.). Gündoğan Yayınları.

Je présenterai donc l'histoire d'une ville périphérique intégrée à la région urbaine d'Istanbul sur le plan fonctionnel, qui est à la fois le résultat d'un irrépressible étalement urbain et un atout indispensable à la métropole pour accéder à sa position internationale actuelle. Je balaierai ainsi une période large, allant des stratégies de développement basées sur la substitution aux importations des années 1960 aux évolutions spatiales observées dans un contexte d'accumulation néolibérale.

Observer Istanbul depuis Gebze

Jusqu'à très récemment, les villes étaient synonymes de modernité, d'espoir, de promesse d'un avenir heureux et prospère, bref… elles étaient censées porter en elles développement et civilisation. Aux débuts de la République, Ankara – laboratoire et vitrine d'une nouvelle Turquie moderne et civilisée – était présentée comme un modèle de développement urbain « occidental » tandis qu'Istanbul incarnait l'ordre archaïque de l'ancien régime. Ce n'est qu'à partir des années 1960 que cette dernière allait se voir offrir une seconde chance. Indépendamment du degré de compétition – ou disons de dialectique – existant entre Ankara et Istanbul, les deux villes ont depuis toujours porté une promesse d'urbanité *(kentlilik)*. Définie par la routine, le labeur, la mobilité et les flux, la ville de Gebze n'a, quant à elle, jamais pu se prévaloir d'une telle attractivité. Les intenses flux migratoires provoqués par l'industrialisation, l'absence d'un plan d'aménagement urbain, la pollution et la bétonisation ont contribué à créer une ville ouvrière qui n'a jamais pu offrir ni à ses habitants, ni à ses concepteurs, l'espoir d'un avenir meilleur.

En Turquie, tout le monde a déjà entendu parler de Gebze. On passe forcément par Gebze en prenant la route Istanbul-Ankara ou en montant dans le ferryboat Eskihisar-Topçular quand on va vers Izmir. C'est une ville sale, poussiéreuse, enfumée, désordonnée, difforme et, de ce fait, rarement appréciée. Contrairement à Istanbul, elle est aux antipodes de la ville idéale. Gebze est une ville chaotique, à la nature ravagée par la pollution de l'air, lourd prix payé pour avoir servi pendant des années de centre industriel à la mégapole. Il serait cependant réducteur de considérer Gebze uniquement comme le fruit d'une urbanisation désordonnée. Cet arrondissement, qui fait partie du département de Kocaeli, s'étale en effet sur une superficie plus grande que de nombreux autres départements et assure une part importante de l'économie

du pays. L'histoire du Gebze que nous connaissons aujourd'hui est celle d'une ville à la croissance anarchique, qui s'est progressivement étalée vers la périphérie d'Istanbul, un peu à l'instar d'une ville comme Çorlu [côté européen]. Soulignons ici que l'organisation spatiale de Gebze n'est pas le fruit du hasard. Sa forme actuelle particulière tient au contraire à une évolution qu'il est possible d'historiciser.

Une malédiction stambouliote ?

Gebze a de tout temps été un lieu de passage pour les voyageurs, les commerçants, les armées, les travailleurs, les manifestants, les grévistes et les migrants. Mais aussi un lieu où, pour évoquer les épisodes historiques les plus glorieux, les meneurs des armées impériales trouvaient parfois la mort, comme ce fut le cas d'Hannibal, connu pour sa brillante carrière militaire et son rôle dans le siège de Rome (218-203 av. J.-C.). Fuyant l'armée romaine, son principal ennemi, lui et son armée se retirèrent à Libyssa à proximité du Gebze actuel. « Allons ! déclama alors Hannibal, débarrassons les Romains de leur souffrance ! Ils s'impatientent de la mort du vieillard […] » (Durant 2007). Ainsi but-il d'une traite le poison contenu dans sa bague plutôt que de tomber aux mains de l'ennemi (184 av. J.-C.). Il avait alors soixante-sept ans. Les historiens classiques pensent d'ailleurs que les restes de la tombe d'Hannibal correspondent à des ruines localisées aux alentours de Gebze.

En mai 1481, c'est une autre grande figure historique, Mehmet le Conquérant, qui trouvait la mort à Gebze, mille six cents ans après Hannibal. La légende veut qu'il aurait été empoisonné lors d'une campagne militaire de l'armée ottomane, dans un campement militaire installé à Hünkarçayırı, à l'actuelle frontière entre Gebze et Istanbul. Le paysage actuel ne porte plus vraiment l'empreinte de cet épisode historique et c'est plutôt l'autoroute Istanbul-Ankara et le grand « M » jaune de cette multinationale qu'est McDonald's qui symbolisent désormais cet emplacement. Gebze, ville malaimée, a donc vu deux hommes illustres mourir empoisonnés : doit-on y voir les signes annonciateurs d'un avenir toxique ? Sa position au bord de la mer de Marmara ne lui en confère pas moins une importance particulière. Dans ses notes de 1931, Süheyl Ünver aborde l'intérêt de la situation de Gebze pendant les périodes byzantine et ottomane. Parlant de sa tour byzantine en bord de mer, il rappelle que la ville assumait les fonctions de *sancak* [division administrative de l'empire] pour Constantinople. Après la conquête d'Istanbul en 1453, Gebze est intégrée au système routier reliant Istanbul à l'Anatolie. Elle fait figure de seconde étape (après Üsküdar) d'une route

qui compte trois bifurcations (Çelik 2003 ; Galitekin 2010). Le complexe religieux Koca Mustafa Paşa de Gebze correspond au caravansérail de cette étape et il est d'ailleurs toujours en bon état grâce à des restaurations datant de 1970. Selon Ünver, le grand architecte Mimar Sinan avait, de son temps, planifié tous les services de la municipalité dans leurs moindres détails, des hammams, écoles et soupes populaires (*imarethane*) jusqu'aux trottoirs des auberges d'étape (*menzilhane*) (Galitekin 2010 : 121). Les quartiers et les villages rattachés à Gebze, ainsi que les villes voisines comme Pendik, Kartal, Darıca, Hereke, Tuzla ou Diliskelesi constituent alors un réseau de localités (Çelik 2003 : 95-102). Un système de poste fut créé dans l'Empire ottoman sous Mahmud II ; un poteau fut placé toutes les quinze minutes afin d'informer les voyageurs de la distance parcourue (Halaçoğlu 2002 : 196-7).

Les routes terrestres de commerce s'articulaient aux voies du commerce maritime. Pour les voyageurs et l'armée, la portée de Gebze s'est maintenue tout au long de l'histoire jusqu'à la construction du système de chemin de fer ottoman d'Anatolie (Çelik 2003 : 102 ; Çetin and Sak 2004 : 111). La voie de chemin de fer fut construite à l'écart du centre de Gebze, et voyageurs et gouvernements se désintéressèrent progressivement de cette localité, jusqu'alors réputée pour son caravansérail et autres services. Gebze n'était alors desservie que par une seule station de la ligne de train Haydarpaşa – İzmit et ce n'est qu'en 1947, avec la construction de la route qui deviendra l'autoroute İstanbul-Ankara (dite maintenant E5), que la ville va retrouver une dynamique. Essentiellement organisée autour d'activités agricoles jusque dans les années 1970, la ville commence ensuite à s'étaler et voit sa population se densifier, en parallèle à la multiplication d'usines le long de l'E5. L'Etat fait construire de nombreuses usines entre 1964 et 1972. Citons, entre autres, l'exemple de l'usine de verre de Çayırova, dont la construction démarre en 1959, qui lance sa production en 1961. Ce réveil de Gebze allait transformer cette petite ville en satellite d'Istanbul et en centre industriel du pays pour le demi-siècle à venir…, pour le pire et le meilleur.

Dans les contextes byzantin et ottoman, puis au sein de la Turquie moderne, Gebze a été successivement petite ville de province et ville-satellite saturée par l'industrie. Tous les exemples convergent pour montrer que le rôle de Gebze a toujours dépendu de la division spatiale des activités imposée par sa grande voisine, Constantinople ou Istanbul selon les époques. Gebze est ce qu'il est convenu d'appeler un *absolute space*, à proximité d'Istanbul, sur les routes principales en direction de l'Anatolie et des lointaines contrées du Hidjaz : sa position géographique lui a toujours conféré une importance non négligeable. Elle est située sur la fameuse

route de Bagdad, actuellement l'E5, et sur le TEM [nom de l'autoroute nord d'Istanbul, qui traverse le Bosphore par le 2e pont] ; elle est proche du deuxième aéroport international d'Istanbul et dispose de l'un des complexes de ports les plus actifs de la mer de Marmara. Au regard des nombreux flux qui la traversent depuis des siècles, il semble pertinent de bel et bien la considérer comme un carrefour. On ne peut cependant en rester là, car il est difficile de se contenter d'une telle explication pour comprendre comment une petite ville a pu se transformer, en l'espace de seulement quarante ans, en gigantesque zone industrielle. Il s'agit de retracer sa trajectoire, en prenant en compte le contexte historique et politico-économique qui l'a menée d'une économie de substitution aux importations à un modèle d'urbanisation néolibérale.

Quand Istanbul déborde… : Gebze et sa périphérie dans les tentatives d'aménagement

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les Etats-Unis entreprenaient de remodeler l'Europe et le Moyen-Orient, notamment avec le plan Marshall. Ce dernier eut des retombées spatiales visibles en Turquie, puisque le pays choisit de mettre à profit le dit plan pour créer des infrastructures de transport centrées sur le routier. L'aide du plan Marshall, versée sous forme de crédits, permit de financer la mécanisation de l'agriculture et notamment les équipements d'arrosage. Surtout il concerna les transports et le développement du réseau routier, au point de modifier l'environnement urbain et de contribuer à déterminer la mobilité spatiale des populations. Contrairement aux dirigeants de la première période de la République, le gouvernement du Parti Démocrate privilégia donc le réseau routier par rapport au réseau ferroviaire. Pendant la décennie qui suivit, le pouvoir développa le réseau des transports par la construction de routes, ce qui permit d'accélérer le processus d'intégration du marché intérieur, entamé par la jeune République. La réorganisation spatiale de Gebze s'est donc faite parallèlement à la construction de l'E5, reliant Istanbul à Ankara. La construction de cette autoroute, dite « Asphalte de Londres », rive européenne, et « Asphalte d'Ankara », rive asiatique, s'acheva en 1958. Les zones industrielles du centre d'Istanbul, progressivement redéployées vers les périphéries, sont venues s'y heurter et l'E5 a ainsi contribué à déterminer

les axes d'étalement urbain. A la fin des années 1960, les zones industrielles d'Istanbul perdaient du terrain dans les espaces centraux (péninsule historique et Beyoğlu), tandis qu'elles s'étendaient progressivement côté asiatique, en direction de Maltepe, Kartal, Pendik et Gebze. En l'espace d'une dizaine d'années, l'E5 devint ainsi l'axe principal à partir duquel se réorganisait désormais la construction de nouveaux logements et l'aménagement de zones industrielles. La présence de nombreuses usines, qui offraient des opportunités d'emploi, impulsa une intense migration de main-d'œuvre, et le nord et le sud de l'E5 se transformèrent alors rapidement en zones de *gecekondu*. Mais avec ses quartiers d'habitat précaire et ses usines, lieux de vie et de travail de la population ouvrière, l'autoroute se transforma rapidement en un espace très politisé. Les marches des 15 et 16 juin 1970 ont marqué l'histoire de la lutte des travailleurs de l'industrie pour leurs droits et ont représenté un tournant dans l'histoire ouvrière turque : les ouvriers des usines périphériques, comme celles de Gebze, bloquèrent la circulation sur l'E5 et lancèrent une marche en direction d'Istanbul. Jusque dans les années 1980, grèves et occupations d'usines autour de Gebze et de l'E5 – que les ouvriers s'étaient appropriée – firent de la ville un espace de contestation[3].

Le développement d'Istanbul à la fois vers l'est et vers l'ouest affecta indéniablement les villes périphériques. Les plans d'aménagement de la métropole et les programmes de développement nationaux permettent de retracer le processus de son étalement urbain. Les plans d'aménagement successifs prévoyaient un redéploiement de l'espace industriel en direction de Gebze. En 1958, le gouvernement du Parti Démocrate monta un cabinet d'urbanistes afin de préparer un nouveau plan d'aménagement pour Istanbul. Bien qu'il ait eu recours aux conseils d'urbanistes reconnus comme Hans Högg et Luigi Piccinato, c'est essentiellement le Premier ministre Adnan Menderes, tel le baron Haussmann pour Paris, qui eut le dernier mot dans l'aménagement final de la métropole, faisant fi de toute approche scientifique (Hasol 2006). Le plan Piccinato de 1960 prévoyait une désindustrialisation d'Istanbul et un développement vers l'est et vers l'ouest, en définissant Gebze, İzmit, Gemlik et Sakarya comme les nouveaux pôles industriels de la rive asiatique (Barın 2009 : 69 ; Özler 2007). Il proposait deux solutions pour les activités industrielles : 1) une organisation des activités économiques centrée sur la région de İzmit-Gemlik-Adapazarı ; 2) un aménagement comprenant toute la région de Gebze et qui pourrait s'étendre au-delà de Bostancı (Duranay vd. 2006).

3. Voir Gündoğan (2013) sur l'évolution des luttes sociales à Gebze.

La grande région de Marmara pouvait être divisée en neuf sous-ensembles (*alt-bölge*), dont les régions de Marmara orientale, İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bilecik, Bursa, Balıkesir et Bursa. Cependant, les autorités n'appliquèrent jamais ce plan.

La question d'un aménagement à l'échelle régionale apparut pour la première fois en 1958. A l'époque, l'aménagement était appréhendé de sorte à intégrer à la planification les objectifs de croissance et de développement. Dans les années 1960, la création d'un organe étatique d'aménagement (*Devlet Planlama Teşkilatı*) comprenait l'idée d'un programme de développement qui visait à soutenir l'essor de la région (Uysal 2007 : 7). Le premier programme de développement quinquennal (1963-1967) fut crucial car il mit l'accent sur les régions métropolitaines. Les problématiques sociales, économiques et spatiales qui se posaient dans les grandes villes où se concentraient populations et activités économiques constituaient un autre enjeu de la politique régionale. Des moyens devaient être trouvés pour répartir ces dernières plus harmonieusement, en créant par exemple des pôles d'attractivité, de croissance et des zones industrielles (BBYKP 1963-67 : 474).

Le programme de développement national faisait ainsi référence au plan d'aménagement de la région de Marmara orientale et précisait qu'il avait pour objectif de « trouver une solution aux problèmes économiques et sociaux de l'agglomération d'Istanbul et de définir les nouveaux pôles de développement pour soulager les centres et les espaces saturés » (BBYKP 1963-67 : 475). Outre ce programme, un autre plan préparatoire pour la région de Marmara orientale, datant de 1963, prévoyait le déplacement des activités industrielles. Il considérait les régions d'Istanbul et de Kocaeli comme un ensemble cohérent et soulignait le manque de pertinence, d'un point de vue fonctionnel, des frontières départementales : « Les principaux investissements se font essentiellement sur l'axe Istanbul-Izmir. *La zone industrielle s'est affranchie des frontières administratives officielles entre Istanbul et Kocaeli*[4] » (rapporté par Öngel 2012 : 92). Au premier abord, on peut considérer qu'il s'agit là du premier document officiel désignant Kocaeli (et donc Gebze) comme le nouveau réceptacle du redéploiement de l'industrie, mais il est difficile d'affirmer que ce programme est lui-même à l'origine de la migration industrielle vers les marges orientales d'Istanbul. A mon sens, il s'agit plutôt pour les autorités de sortir de l'informel et d'officialiser un phénomène déjà à l'œuvre. Ce document décrit le processus de déplacement du centre vers la périphérie des

4. Les italiques sont de l'auteur.

activités industrielles, qui profite d'un foncier plus abordable, et souligne le besoin de l'État d'exercer un contrôle plus systématique en entérinant un état de fait.

Dans le plan préparatoire d'aménagement de la région de Marmara orientale, les urbanistes donnaient la priorité aux sous-régions primaires et secondaires. Les propositions traitaient des problèmes d'urbanisation et d'infrastructures sur l'axe İstanbul-Kocaeli-Sakarya, tout en tenant compte des caractéristiques géographiques de la région (Özler 2007 : 194). Ce programme prévoyait une expansion urbaine est-ouest, en direction des villes de Gebze et de Büyükçekmece, en s'appuyant sur une estimation de croissance démographique qui ne dépassait pas les cinq millions d'habitants. Avec le recul, ces estimations de population des urbanistes pour les sept sous-régions nous paraissent aujourd'hui particulièrement naïves au regard de la rapidité et de l'intensité de l'urbanisation turque. L'évolution réelle de la population d'Istanbul a fait exploser toutes les prévisions démographiques les plus généreuses et les plus farfelues des urbanistes et des universitaires. En 1980, la population des sous-régions avait déjà atteint 447 000 habitants, quand le plan en prévoyait 200 000. L'écart entre la population rurale (378 000) et la population urbaine (69 000) des sous-ensembles rendait caduques les prévisions du plan directeur. La comparaison entre les prévisions et les chiffres officiels des sept sous-ensembles montre que la population urbaine a dépassé la population rurale uniquement dans le cas de Gebze (Tableau 1). Cette situation met en évidence deux phénomènes :

1) La proximité des principaux axes de transport a joué un rôle décisif dans l'évolution de l'urbanisation de Gebze, en comparaison avec les autres villes moyennes vouées à accueillir les zones industrielles de l'agglomération. Les urbanistes avaient prévu un développement urbain le long de l'Asphalte d'Ankara, à l'est, et le long de l'axe Edirne-Halkalı, à l'ouest. Les terrains à construire en bordure de route se trouvaient à une distance maximum de quinze kilomètres du centre-ville d'Istanbul, ce qui limiterait à une heure la durée de trajet entre les espaces de travail et les lieux d'habitation, précisaient-ils (Özler 2007 : 204).

2) Le redéploiement de la zone industrielle à Gebze constitua un facteur *pull* pour la migration intérieure, contribuant à élargir l'emprise urbaine occupée par les lieux de résidence.

Tableau 1 : Évolution de la population selon le plan préparatoire d'aménagement des sept sous-régions de la région de Marmara orientale de 1966

	Ville	Campagne	Total	% ville
Şile	4 882	15 542	20 424	24
Çatalca	7 988	81 069	89 057	9
Gebze	5 8 318	57 132	11 5 450	51
Kandıra	8 161	40 089	48 250	17
Karamürsel	7 683	26 461	34 144	23
Karasu	10 157	56 695	66 852	15
Akyazı	14 795	54 569	69 364	21

Source : Recensement de 1980, Institut national de statistiques (Devlet İstatistik Enstitüsü)

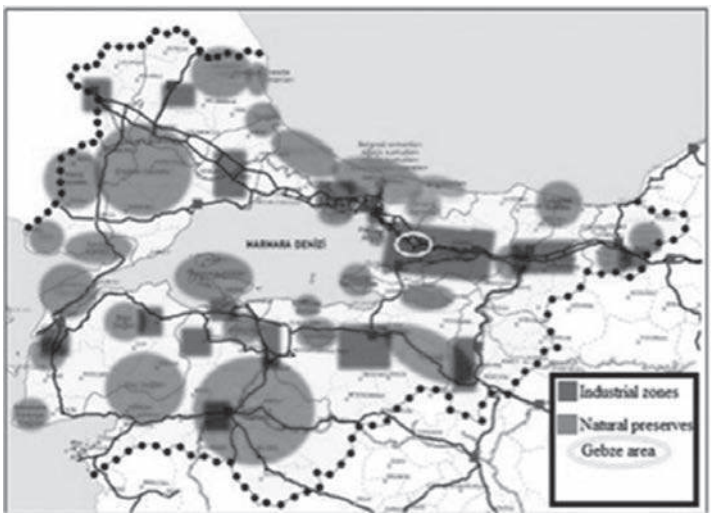
Depuis 1966, différents plans d'aménagement et programmes de développement nationaux ont tenté d'apporter des solutions à la forme prise par l'urbanisation à Istanbul et dans ses périphéries : soit, successivement, le plan d'aménagement industriel de 1966, le plan d'aménagement de la métropole d'Istanbul à l'échelle 1/50 000 de 1980, le plan d'aménagement des sous-régions de la grande municipalité d'Istanbul à l'échelle 1/50 000 de 1995, le plan d'aménagement de l'environnement à l'échelle 1/100 000 de 2009 ou encore le plan d'urbanisme de la région d'Istanbul de 2010-2013. S'il n'est pas possible de détailler ces plans ici, on peut tout de même souligner que l'espace urbain d'Istanbul s'est recomposé en parallèle de la libéralisation de l'économie turque et de son ouverture progressive à l'international. C'est toujours la dynamique de l'industrie qui a été le principal moteur de la redéfinition de l'aire fonctionnelle d'Istanbul. Faire d'Istanbul une ville globale (selon les plans de 1980 et de 1995) a impliqué de gommer les effets négatifs d'une urbanisation et d'une industrialisation rapides, ainsi que de remplacer les activités industrielles polluantes – délocalisées en périphérie – par des activités de service relevant de la « nouvelle économie » de la connaissance. Depuis le milieu des années 1990, les politiques de protection des ressources naturelles, culturelles et historiques du centre se sont d'autant plus renforcées qu'il s'agissait de conforter le statut de ville globale. Cela a consisté, bien entendu, à développer le secteur des services et à intégrer davantage Istanbul à l'économie mondiale. A l'instar d'autres espaces périphériques, le processus d'urbanisation de Gebze est entré dans une nouvelle phase, avec la construction de grandes zones industrielles organisées (*Organize Sanayii Bölgesi*). Pendant les années 2000, le processus d'intégration aux réseaux mondiaux a affecté non

seulement Gebze, mais aussi toute la région Marmara. Les efforts d'aménagement régionaux se sont d'ailleurs déployés en lien avec ces nouvelles activités régionalisées (Tableau 2). C'est le cas, par exemple, du plan d'aménagement de 2009, à l'échelle 1/100 000, qui inclut l'ensemble de la région Marmara et la divise en quatre sous-régions, contrairement aux neuf sous-régions du plan de 1966 (Carte 1) : la Thrace, la Marmara du Nord, la Marmara du Sud-Ouest et la Marmara du Sud-Est. Le principal objectif a été de maintenir la position d'Istanbul dans la hiérarchie des villes mondiales et d'assurer son rayonnement international, afin qu'elle garde son statut de « ville-monde » (IBB 2009).

Tableau 2 : Investissements étrangers dans l'industrie de Gebze[5].

Nom	Localisation
Bayer (1965)	
Marshall (1967)	*Dilovası OSB*
Roche (2005)-Novartis (2006)	
Chrysler	*Darıca*
Avon	
Isuzu (1999)	*Şekerpınar*
Unilever	*Dilovası*
P&G-Deterjan (2004)	*GOSB*
P&G (2012)	*Şekerpınar*
ThyssenKrupp (2012)	*GOSB-Çayırova*
Polin Waterparks	*Gebze V. Kimyacılar İhtisas OSB*
Gestamp (2013)	*GOSB-Çayırova*
GEA Klima Sanayi	*GOSB*
Lafarge/Monier-Braas (1998)	
Fagor (2005)	*GGOSB*
Scania	
Toyota Tsusho	
E-Kart	*GOSB*
Philips (2006-2008)	
Siemens (2009)	*GOSB*

5. Y compris les pôles de Darıca, Çayırova (Şekerpınar) et Dilovası qui furent détachés de l'arrondissement de Gebze en 2008.



Carte 1 : Zones industrielles et espaces naturels à protéger, dans le plan d'aménagement de l'environnement de 2009 (échelle 1/100 000) (en rectangle : les zones industrielles ; en vert : les espaces naturels ; en arrondi : la région de Gebze). **Source** : Municipalité Métropolitaine d'Istanbul (2009)

En résumé, l'étude chronologique de ces différents plans d'aménagement atteste des efforts des institutions centrales et locales pour organiser la croissance inattendue d'Istanbul et pour tenter de maîtriser les problèmes environnementaux générés par une industrialisation et une urbanisation fulgurantes et mal contrôlées depuis les années 1950. L'essentiel ici est de comprendre comment Gebze est envisagée depuis Istanbul : la ville est une sorte de seuil, ouverte sur la région et le reste de pays, une localité se développant sous la forme de zones industrielles organisées coalescentes, devenue au fil du temps un véritable bassin de main-d'œuvre et un espace de l'industrie lourde polluant Istanbul en bordure de l'E5. D'un point de vue institutionnel, l'instauration de plans d'aménagement locaux et nationaux et les diverses incitations ont constitué des facteurs décisifs pour repousser les activités industrielles vers Gebze, mais il serait faux de les considérer comme le moteur principal de cette évolution. Les dernières études parues montrent en effet que les transports, les infrastructures et les locaux d'entreprises ont joué un rôle déterminant dans le choix de localisation (Barın 2009).

De l'économie de substitution aux importations (İthal İkamesi) aux chaînes globales d'approvisionnement (Küresel Tedarik Zincirleri)

Gebze, ville-satellite de l'aire métropolitaine d'Istanbul, est aujourd'hui le poumon économique turc. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, à l'instar d'autres pays dits périphériques, la Turquie a choisi de faire de l'industrie le principal moteur de son développement et devient le théâtre de profonds changements : urbanisation intense, exode rural massif et forte industrialisation des régions de l'Ouest. Dans le plan d'aménagement de la région de Marmara orientale (1963), l'organisation spatiale de Gebze reflète cette priorité donnée à l'industrie.

Image 1 : Vue aérienne de Gebze (années 1960). Les routes 2, 3 et 4 sont les routes principales, encore aujourd'hui ouvertes à la circulation. La route 2 est la fameuse avenue de Bagdad, tandis que le numéro 1 indique l'emplacement du complexe religieux Koca Mustafa Paşa de Gebze, caravansérail qui servait d'étape aux voyageurs. Le numéro 5 indique l'E5, autoroute le long de laquelle seront construites les futures usines.
Source : *Gebze Gazetesi Arşivi,* İsmail Kahraman
(avec mes remerciements pour sa contribution).

Image 2 : Gebze en 2012. Routes indiquées dans l'Image 1.
Source : Google Earth

Gebze et les autres villes périphériques sont une des conséquences de la croissance tous azimuts d'Istanbul. Le géographe Erol Tümertekin décrit, dans ses travaux, l'expansion des zones d'infrastructures industrielles vers le sud d'Istanbul en direction d'Izmit dans les années 1970. Grâce à son accessibilité, la quantité de terrains constructibles et un prix du foncier abordable, Gebze s'est rapidement trouvée être la première étape de l'industrie après Maltepe, Pendik et Tuzla, une fois dépassées les frontières administratives de la ville (Tümertekin 1970 [2010] : 81-82). İlhan Tekeli définit Istanbul comme une « ville industrielle géante » (Tekeli 2011) et pointe la différence avec un processus de métropolisation classique. En effet, selon lui, l'expansion d'Istanbul n'est pas due à un processus de dilution urbaine, mais à un déplacement « par sauts de puce » des zones industrielles. La croissance de la production n'a pas permis de créer de nouvelles centralités autonomes du reste de la ville car ces zones sont restées proches du centre. Les espaces vides entre les zones de production et le vieux centre ne sont pas restés longtemps vides puisqu'ils ont fini par s'urbaniser et créer une ville en continu, aux contours flous. Différentes études ont développé ce modèle à partir de

données empiriques sur Istanbul et Ankara et ont dévoilé les nombreuses dynamiques en jeu dans ce type de croissance, tels que la désindustrialisation et le déplacement des activités industrielles, la spéculation foncière, les écarts de rente foncière, le comportement des propriétaires etc. (Sazak 2004 ; Gülöksüz 2002 ; Güvenç 1992). Güvenç (1992) montre par exemple comment le capital industriel et l'emploi industriel chutent jusque dans les années 1980. En conclusion, le processus de déplacement des usines vers les périphéries, à l'intérieur comme à l'extérieur des frontières administratives d'Istanbul, s'est accéléré jusqu'à nos jours. Les espaces centraux des rives européennes et asiatiques, tels Eminönü, Kadıköy, Beyoğlu, Şişli ou Maslak, sont devenus des centralités administratives et commerciales, tandis que les villes périphériques comme Çorlu, Çerkezköy, İkitelli, Gebze, Çayırova et İzmit se sont transformées en pôles industriels. Gardons à l'esprit que ces dynamiques ont émergé dans un contexte de croissance industrielle par substitution aux exportations, favorisant le développement du secteur informel. L'incapacité de l'État à faire face à la spéculation foncière, son impuissance à établir une véritable politique de logement social ou encore l'encouragement dissimulé à la construction de *gecekondu* ont transformé les abords d'Istanbul en véritables marchandises. Les innombrables encarts publicitaires pour de l'immobilier dans les journaux de l'époque présentent les terrains disponibles à la construction d'usines et d'entrepôts le long de l'E5 (Image 3).

Image 3 : Texte en gras : « Occasion à ne pas manquer ». « Facilité de paiement »/ Annonce pour des terrains constructibles aux alentours de Gebze, parue dans le quotidien *Milliyet* le 9 mars 1960. Notons que la proximité de l'Asphalte d'Ankara est un argument particulièrement mis en avant.

Les premières usines de Gebze ont été construites dans les quartiers de Çayırova et Barış dans les années 1960. Jusqu'en 1973, trente usines employaient moins de cinquante ouvriers et cinquante usines employaient cent ouvriers et plus (Güneş-Ayata 1992 : 207). L'usine de verre de Çayırova (1961), ainsi que les usines Chrysler (1962), Arçelik et Henkel furent les premières construites à Çayırova. Le quartier de Barış, investi par une des premières zones industrielles, abrite quant à lui sept des mille entreprises les plus performantes, dont six ont été construites avant 1980 (Öngel 2012 : 134). Aujourd'hui, 60 % des entreprises implantées dans le département de Kocaeli appartiennent au secteur industriel. Cinquante-six parmi les cent entreprises de l'industrie manufacturière les plus cotées de ce département sont établies à Gebze (Öngel 2012 : 128).

Depuis les années 1980, les politiques économiques du pays se sont réorientées vers l'exportation, provoquant le déplacement progressif des zones industrielles vers l'extérieur de la métropole, dans un contexte de flexibilité de la production. Tandis que son imposante voisine tentait de grimper dans la hiérarchie des villes globales, Gebze a continué d'absorber les usines de sociétés dont les sièges sociaux restaient implantés à Istanbul. Le mode d'occupation des terrains s'est renouvelé au début des années 1990 : des zones industrielles organisées autonomes sont apparues, bénéficiant d'un marché de l'emploi flexible et d'une main-d'œuvre dépolitisée. La zone industrielle de Gebze (*Organize Sanayii Bölgesi* – GOSB) commence à être aménagée en 1986 et les activités productives y débutent en 1990. En 2011, dix-neuf mille personnes sont employées sur ce site. Elle fait aujourd'hui partie d'une zone plus vaste qui s'étend sur près de 3 129 hectares, divisée en neuf zones industrielles, dont cinq fonctionnent au plein de leur capacité (Öngel 2012 : 139).

Quelques chiffres permettent d'éclairer les relations entre Istanbul et Gebze et l'importance de cette dernière pour l'économie du pays : sur les mille entreprises industrielles de Turquie les plus performantes recensées par la Chambre d'industrie d'Istanbul, cent trente-huit d'entre elles sont implantées à Kocaeli (Öngel 2012 : 132). Sur ces cent trente-huit entreprises, quinze sont situées dans les quartiers politisés de Gebze-Çayırova, à forte concentration ouvrière depuis les années 1960. Serkan Öngel aborde quant à lui les liens entre l'évolution spatiale de la ville et l'organisation mondiale de la production dans un article sur le secteur automobile de Gebze (Öngel 2012). Dans cette étude, Öngel se penche sur le système de sous-traitance à plusieurs niveaux, mis en place par les constructeurs automobiles au Japon en guise d'alternative à l'organisation fordiste, afin de réduire les coûts de production. Il souligne que, depuis les années 2000, Gebze a largement amélioré sa productivité dans la hiérarchie de la chaîne globale d'approvisionnement. On observe en effet une augmentation constante des entreprises multinationales à Gebze et ses environs,

proportionnellement à l'intégration de l'économie turque au marché mondial. Les entreprises réparties dans les différentes zones industrielles de Gebze font office de fournisseurs pour des géants de l'industrie automobile tels Hyundai, Honda, Isuzu ou encore Ford. Ces derniers mettent en place une organisation verticale à plusieurs niveaux afin d'imposer leurs critères en termes de quantité, de qualité et de conception, ce qui leur permet une plus grande flexibilité dans un contexte économique mondial constamment menacé par la crise. Leaders de la hiérarchie des firmes globales qui commandent le réseau mondial des fournisseurs, ils n'ont généralement aucun contact avec les modestes ateliers de l'autre extrémité de la chaîne. Et les petites et moyennes entreprises qui sous-traitent se retrouvent alors livrées à elles-mêmes sur la scène nationale et internationale. Gebze, où se concentrent les fournisseurs, est donc l'un des sites privilégiés par les géants mondiaux de l'industrie automobile dans la chaîne

Carte 2 : Principaux clusters de la construction automobile en Europe. Notons que la concentration est particulièrement importante en Marmara orientale. Source : Observatoire européen des clusters, ISC/CSC, cluster codes 1.0, dataset 20070606.

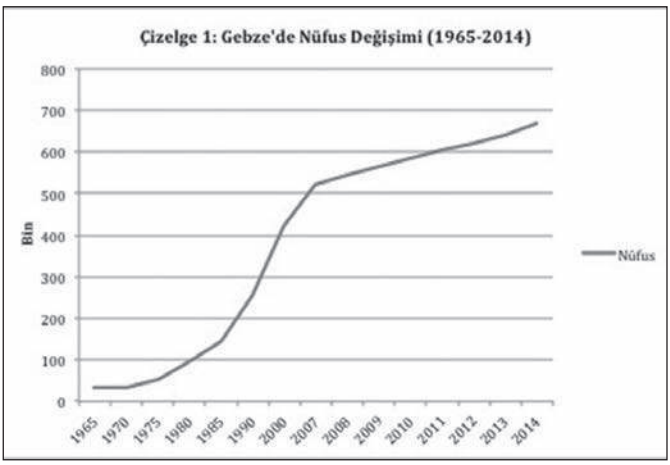
globale d'approvisionnement (Öngel 2012 : 161-192). C'est ainsi qu'Istanbul, Gebze et la région de Marmara orientale dont la ville fait partie sont devenus l'un des clusters du secteur automobile mondial (Carte 2).

Comme le souligne Öngel, l'accessibilité aux usines, aux infrastructures, aux axes de transports et au marché national, ainsi que la présence d'une main-d'œuvre sur place, ont été des facteurs déterminants pour les constructeurs dans leur choix de localisation (Öngel 2012 : 191-192). Le modèle de sous-traitance à plusieurs niveaux, la proximité d'Istanbul, l'ancienneté des infrastructures et la population d'ouvriers-migrants au dynamisme syndical affaibli ont constitué autant d'atouts pour faire de Gebze une ville idéale où s'implanter.

Population de Gebze

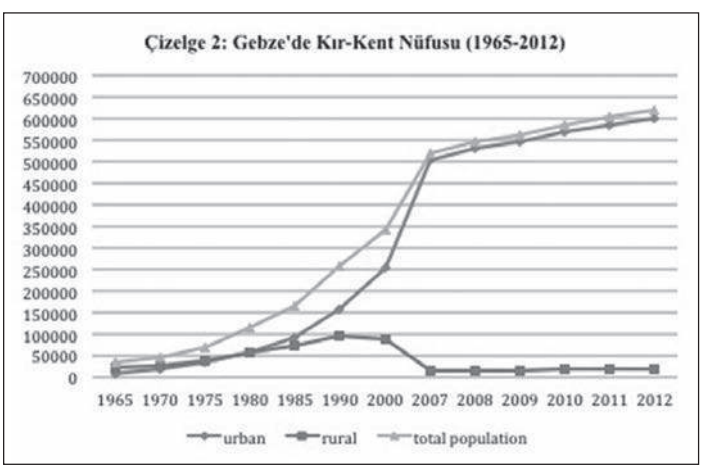
Depuis le milieu des années 1960, l'installation de l'industrie d'Istanbul dans le secteur de Gebze et la disparition progressive de ses structures agricoles traditionnelles ont joué un rôle de *pull/push* dans l'évolution des mouvements migratoires. La région de Gebze[6] a connu sa première forte croissance démographique entre 1965 et 1975, avec une augmentation de 45 % de sa population (Tableau 2), alors que pour la même période la population nationale n'augmentait que de 11 % et celle d'Istanbul de 4 %. L'augmentation de la population de Gebze s'est encore poursuivie pour atteindre les valeurs respectives de 65 % et de 45 % sur les périodes 1975-1980 et 1985-1990. Autrement dit, en parallèle à l'intense processus d'industrialisation de Gebze, la population a quasiment été multipliée par 13 entre 1965 et 2000 (avec une croissance annuelle moyenne de 12 %), passant de 33 674 à 421 932 habitants, et même multipliée par 18 sur la période 1965-2012. Selon les chiffres officiels, la population de Gebze était d'environ 667 000 habitants en 2014. D'après certaines prévisions démographiques, elle devait atteindre les 765 000 habitants à l'horizon 2015 (Doğukan 2009 : 25), et cela sans compter la population installée hors des frontières administratives. Si l'on considère plus largement l'agglomération de Gebze, on peut raisonnablement penser que la population dépassera le seuil d'un million d'habitants dans les dix prochaines années.

6. Je considère ici le pôle de Gebze, en intégrant les arrondissements de Darıca, Dilovası, Çayırova et Merkez. De nouvelles entités administratives sont en effet apparues au cours de l'expansion urbaine, j'ai donc gardé cette unité de comptabilité pour présenter les données démographiques de manière cohérente.



Graphique 1 : Évolution démographique à Gebze (1965-2014)

L'évolution de la répartition entre population rurale et population urbaine est significative (Tableau 2). Le taux de la population rurale était de 72 % en 1975 et de 62 % en 1980. En 2008, le taux de citadins à Gebze était déjà de 97 % (2007).



Graphique 2 : Population rurale et urbaine à Gebze (1965-2012).
(marquée par des ronds : population urbaine ;
marquée par des carrés : population rurale ;
marquée par des triangles : population totale)

Gebze est le résultat d'une urbanisation particulièrement rapide et intense, et aucune donnée statistique n'est véritablement à même de suggérer l'expérience urbaine que cette urbanisation a engendrée. L'expérience migratoire (migration industrielle à Istanbul ; migration de travail dans toute la Turquie), ancrée dans une lutte pour l'intégration, est à l'origine de ce type d'urbanisation. Mais comment a-t-elle évolué à Gebze ? Après ces statistiques industrielles et démographiques de la ville, je vais désormais me pencher sur sa dimension humaine, en m'appuyant sur des articles de presse de l'époque.

Vivre et mourir à Gebze : E5 et portraits d'ouvrières et d'ouvriers de *gecekondu*

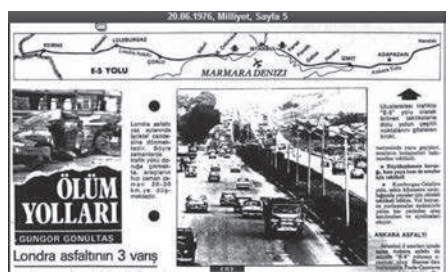
Petite ville de province au budget restreint, on peut dire que Gebze a été prise de court par l'industrialisation et les vagues migratoires provoquées par l'ouverture des premières usines. En l'espace d'une vingtaine d'années seulement, elle était devenue une ville que l'on pouvait qualifier de dangereuse. Même pour les activités les plus banales de la vie quotidienne, comme traverser la rue ou se rendre au travail, une attention de tout instant était indispensable. L'article ci-dessous est tiré d'un journal local daté de 1986. Un groupe d'habitants du quartier y enjoint la mairie d'agir :

« Dans le quartier de Güzeller, il y a un affaissement sur la route de Yumrukkaya pour lequel rien n'a été fait depuis des années. Tel un bon vin, se bonifierait-il avec le temps ? […] Chers élus, nous faut-il sacrifier un mouton pour que vous y remédier ?[7] »

Comme beaucoup d'autres, ce type de doléances n'était pas sans fondement. L'autoroute E5, colonne vertébrale de Gebze, coupe tout bonnement la ville en deux, le long d'un axe nord-sud. Itinéraire principal des poids lourds, des camions et des autobus, cette route constitue une zone de danger qui s'étire d'un bout à l'autre de la ville. Les accidents de la

7. *Yeni Gebze*, 13 Janvier 1986.

route mortels y sont quotidiens jusque dans les années 1990. Toutes sortes d'accidents y avaient lieu, notamment dans les quartiers où usines et *gece-kondu* prolifèrent, comme à l'entrée ouest de la ville, dans la région de Çayırova. À lire la presse de 1966, un autobus serait entré en collision avec un camion chargé, faisant trois victimes et seize blessés à Çayırova[8]. En novembre 1974, dans la même région, quatre personnes mouraient dans un accident de la route[9] et en 1975, un autre accident causait la mort de six personnes, en blessant dix autres[10]. En novembre 1981, quatre piétons qui marchaient le long de l'E5 se font faucher par un camion qui prend la fuite[11]. Une famille de quatre personnes perd la vie en octobre 1985 dans un autre accident[12]. En décembre 1985, un carambolage près de l'usine Feniş provoque le décès d'une femme de 65 ans : une vingtaine de véhicules sont entrés en collision suite à cet accident de circulation, causant la mort d'une seconde personne sur les lieux même et celle d'une troisième à l'hôpital[13]. Grâce à la série d'articles que le journal national *Milliyet* a consacrée au phénomène (Images 4 et 5)[14], la dénonciation de ces accidents mortels sur l'E5 a pris de l'ampleur.



Images 4 et 5 : « 50 % des accidents mortels se produisent sur l'Asphalte de Londres »/ Série d'articles publiés par *Milliyet* à propos des nombreux accidents de la route ayant lieu sur le tronçon ouest d'E5, dit Asphalte de Londres. 20-22 juin 1976.

8. *Milliyet*, 13 Juillet 1966.
9. *Milliyet*, 7 Octobre 1974.
10. *Milliyet*, 4 Avril 1975.
11. *Milliyet*, 4 Novembre 1981.
12. *Yeni Gebze*, 11 Novembre 1985.
13. *Yeni Gebze*, 16 Janvier 1985.
14. *Milliyet*, 20-22 Juin 1976

Cette série d'articles présente des chiffres effrayants : entre Silivri (extrémité ouest) et Gebze (extrémité est), 1 696 accidents sont recensés en 1975, avec 206 morts et 1 054 blessés. En 1976, 312 accidents coûtent la vie à 27 personnes, plus 170 blessés. Le projet national d'équipement autoroutier était plus qu'un simple investissement en infrastructure et n'allait pas sans contrepartie. Ces accidents nous rappellent que les interactions individu/machine, individu/environnement et individu/individu peuvent parfois s'avérer mortelles. Mais il est aussi nécessaire de regarder *qui* meurt et *qui* en paie les conséquences. L'interaction du triptyque individu-environnement-machine n'est pas le fruit du hasard. Celles et ceux qui en subissent les conséquences, piéton-passager-chauffeur/E5/automobile-camion, sont essentiellement des piétons, des ouvrières et des ouvriers, ce qui reflète la logique capitaliste du lieu. Donnons quelques exemples :

A Gebze, des quartiers de *gecekondu* ont fleuri à l'arrière des premières usines construites le long de l'E5. Les familles qui y habitent fournissent la main-d'œuvre des usines des alentours. Pour se rendre sur leur lieu de travail, les ouvrières et les ouvriers traversent bien souvent l'E5 à pied. Faute de pont pour sécuriser le passage, cette route s'est transformée en véritable piège mortel pour les piétons. En 1985, en l'espace de sept mois, vingt personnes ont trouvé la mort pour avoir essayé de la traverser, et près de cent personnes ont été blessées[15]. Un adolescent de 15 ans, Eyüp Özer, est ainsi passé sous un bus, mourant sur les lieux mêmes de l'accident. Ce décès fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase. Les habitants du *gecekondu* de Beylikbağı coupent la circulation sur l'E5, occupent la route pour protester contre ces « accidents » et réclament la construction d'un pont pour passer sans danger d'un côté à l'autre de la route. Certains manifestants sont emprisonnés[16]. La polémique autour des morts et des blessés de l'E5 prend de l'ampleur et cette question de la construction du pont devient l'enjeu majeur des campagnes électorales de l'époque. Ainsi la brochure de 1993-1994 de la mairie SHP (Parti social-démocrate du peuple), en poste au début des années 1990, rappelle aux électeurs que c'est bien elle qui a fait construire l'unique passerelle existante au-dessus de l'E5 (Image 6).

15. *Yeni Gebze*, 17 Juin 1985.
16. *Yeni Gebze*, 2 Septembre 1985

Image 6 : « Le passage de la mort, c'est désormais du passé ». Photographie publiée dans une brochure électorale du SHP pour les élections locales des années 1993-1994. Elle montre le premier pont destiné au passage des piétons à Çayırova, à l'endroit où les accidents mortels étaient les plus fréquents. **Source :** Mehmet Emin Akın

Dans le cas particulier de Gebze, l'autoroute E5 est un symbole de l'organisation spatiale initiée par l'Etat pour le redéploiement de l'industrie manufacturière dans les périphéries. Et les anciennes infrastructures (comme le chemin de fer de la République) constituent désormais un obstacle à l'accumulation du capital et au développement basé sur l'industrie (commandée à partir d'Istanbul). Les besoins et la logique du capital organisent l'espace, et ce sont les ouvriers migrants qui pâtissent du manque d'infrastructures adéquates.

Les morts de l'E5 ne représentent qu'une partie de l'expérience urbaine de Gebze. Les cinquante dernières années de l'histoire de la ville ont été marquées par les luttes quotidiennes dans les quartiers de *gecekondu*, les expropriations et les destructions des terres aux alentours ou encore la pollution environnementale.

Conclusion

Il est possible de retracer la trajectoire d'une ville selon plusieurs niveaux pour comprendre les grandes étapes de son évolution. Dans cet article, je ne me suis pas attardé sur la vie quotidienne, l'évolution démographique et les changements politiques et sociaux de la ville de Gebze. Si j'avais voulu le faire, j'aurais pu étudier bien d'autres thématiques : les quartiers de *gecekondu*, le renouvellement urbain, la montée en puissance puis la chute du syndicalisme ouvrier, les évolutions des formes et du contenu des mouvements sociaux, les liens tissés au sein des associations de pays ou encore les différentes dimensions de la pollution environnementale[17]. L'intense urbanisation de Gebze, présentée sous ses différentes facettes, semble n'avoir apporté aux ouvriers qu'un espace de vie socialement aride, pauvre en infrastructures, pollué, en proie à la maladie, aux accidents et à la mort. Le comble de tout cela, c'est que les populations migrantes et ouvrières ont souvent été présentées comme les seules responsables de cette situation, telles de braves « paysan.ne.s » qui manqueraient de savoir-vivre urbain (pour aller plus loin, on peut se rendre sur le site d'Ekşisözlük, à l'entrée « Gebze »).

Se contenter de décrire Gebze comme une simple ville-satellite d'Istanbul reviendrait à minimiser son importance économique, or il me semble essentiel de rappeler plusieurs autres de ses caractéristiques. Gebze entretient un lien organique avec Istanbul puisque les plans d'urbanisme locaux et nationaux l'ont désignée pour recevoir l'industrie lourde et polluante. Elle a accueilli des vagues migratoires venues des quatre coins de la Turquie depuis une quarantaine d'années. Bien qu'elle appartienne administrativement au département de Kocaeli, elle est intégrée au territoire fonctionnel d'Istanbul, et sa croissance est telle qu'elle a débordé de ses propres limites administratives. Et d'un haut lieu des luttes ouvrières, elle est progressivement devenue un des fiefs de la politique conservatrice… Bref, autant de facteurs qui confirment son intérêt. Mon souhait le plus cher serait aujourd'hui de voir cet « enfer post-moderne » (selon l'une des descriptions d'Ekşisözlük) se transformer suffisamment pour que l'on puisse, en tant que chercheur.e.s en sciences sociales, écrire l'histoire d'un espace urbain dynamique, porteur d'espoir.

17. Certains travaux que j'ai utilisés pour ma thèse portent sur l'évolution des luttes sociales à Gebze. Pour aller plus loin, voir la bibliographie et la note de bas de page n° 1.

Bibliographie

Aslan, Ş. (2004). *1 Mayıs Mahallesi: 1980 öncesi toplumsal mücadeleler ve kent*. İletişim.

Barın, E. (2009). *Industrial Firm Relocation: The Case of Gebze Organized Industrial Zone* (M.S. Thesis). Middle East Technical University, Ankara.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967. (1963). Devlet Planlama Teşkilatı.

Çakılcıoğlu, M. (2004). Üst Ölçekli Plan Sorunsalı. Presented at the Yalova Geleceğini Planlıyor, Yalova: Yalova Valiliği, Yalova Belediyesi, TMMOB Şehir Plancıları Odası. Retrieved from http://www.kentli.org/makale/ust_plan.htm#_ftnref1

Çelik, G. (2003). *Gebze: sosyo-ekonomik bir inceleme* (Vols. 1-2). Gebze: Gebze Belediyesi.

Çetin, C., & Sak, İ. (2004). XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonlari : Akşehir Menzilleri Örneği. *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (16), 179-221.

Doğukan. (2009). *Gebze Otoyol Güneyi Planlama Bölgesi İlave ve Revizyon Nazim İmar Planı Plan Açiklama Raporu* (p. 103). Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.

Duranay, N., Gürsel, E., & Ural, S. (2006). Cumhuriyet'ten Bu Yana İstanbul Planlaması. In Ş. Özler (Ed.), *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995* (pp. 365-429). TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Durant, W. (2007). *Caesar and Christ: The Story of Civilization*. Simon and Schuster.

Galitekin, A. N. (Ed.). (2010). *Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver'in defter ve dosyalarında Kocaeli – İzmit – Gebze*. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.

Gülöksüz, E. (2002). Negotiation of property rights in urban land in Istanbul. *International Journal of Urban and Regional Research*, *26*(3), 462-476.

Gündoğan, A. Z. (2013). *Peripheral Urbanization and Urban Politics in the Istanbul City-Region: The Case of Gebze, 1965-2012* (PhD Dissertation). Binghamton University, Binghamton NY.

Güneş-Ayata, A. (1987). Migrants and Natives: Urban Bases of Social Conflict. In *Migrants, Workers and Social Orders*. London: Tovistock.

Güneş-Ayata, A. (1992). *CHP: Örgüt ve ideoloji* (1st ed.). Gündoğan Yayınları.

Güvenç, M. (1992). General Industrial Geography of Greater Istanbul Metropolitan Area: An Exploratory Study. In İ. Tekeli, T. Şenyapılı, A. Türel, M. Güvenç, & E. Acar (Eds.), *Development of the Istanbul Metropolitan Area and Low Cost Housing* (pp. 112-160). Belbim AŞ.

Halaçoğlu, Y. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*. PTT Genel Müdürlüğü.

Hasol, D. (2006). Urban Growth and Istanbul A Rise in Population from 1 million to 12 million. Presented at the 1st Urban Design International Congress, Istanbul.

Retrieved from http://www.doganhasol.net/Articles/urban-growth-and-istanbula-rise-in-population-from-1-million-to-12-million_10864.html

Erder, S. (1996). *İstanbul'a bir kent kondu Ümraniye*. Istanbul: İletişim.

Erder, S. (1997). *Kentsel gerilim: enformel ilişki ağları alan araştırması*. Um:ag.

Göktürk, D., Soysal, L., & Türeli, İ. (2010). *Orienting Istanbul: Cultural Capital of Europe ?* Routledge.

Işık, O., & Pınarcıoğlu, M. M. (2001). *Nöbetleşe yoksulluk: Sultanbeyli Ornegi*. İletişim.

Keyder, Ç. (1999). *Istanbul: Between the Global and the Local*. Rowman & Littlefield.

Kurtuluş, H. (2005). *İstanbul'da kentsel ayrışma: mekânsal dönüşümde farklı boyutlar*. Bağlam yayıncılık.

Merrifield, A. (2012). The Urban Question under Planetary Urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1-14.

Öngel, S. (2012). *Kapitalizmin Kıskacında Kent ve Emek: Gebze Bölgesi ve Otomotiv Sanayii Üzerine Bir İnceleme*. İstanbul: Nota Bene.

Özler, Ş. (Ed.). (2007). *Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995*. Istanbul: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Pérouse, J.-F. (2011). *İstanbul'la yüzleşme denemeleri: çeperler, hareketlilik ve kentsel bellek*. İletişim.

Sazak, S. (2004). The role of landowners in the transformation of land affected by the metropolitan city, "Çorlu." *Land Use Policy*, *21*(1), 21-31.

Taylor, P. J., & Lang, R. E. (2004). The Shock Of The New: 100 concepts describing recent urban change. *Environment and Planning A*, *36*(6), 951-958.

Tekeli, I. (2011). *Kent, kentli hakları, kentleşme ve kentsel dönüşüm yazıları*. Tarih Vakfı.

Tezcan, T. (2011). *Gebze: "Küçük Türkiye"nin göç serüveni*. Istanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.

Tümertekin, E. (1997). *İstanbul, İnsan ve Mekân*. Istanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

United Nations Population Division, D. of E. and S. A. (2012). *World Urbanization Prospects The 2011 Revision: Highlights* (No. ESA/P/WP/224). New York: United Nations. Retrieved from http://esa.un.org/unpd/wup/pdf/WUP2011_Highlights.pdf

Uysal, Y. (2007). "Sunuş" in Ş. Özler (Ed.), *Cumhuriyet dönemi İstanbul planlama raporları 1934-1995* (pp. 1-10). Istanbul: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi.

Yıldırım, E. (1996). "The Metal Workers of Gebze." in E. Kahveci, N. Sugur, & T. Nichols (Eds.), *Work and Occupation in Modern Turkey* (pp. 149-172). New York: Taylor & Francis.