CAMIIKEBIR,
UN QUARTIER SUR UNE FRICHE **AU FIL DE L'EAU**

GOKHAN ERBILICI

GOKHAN ERBILICI

Mémoire de master 2019-2020

À Genève,
sous la direction de Nicolas Pham
et sous l'assistance de Blanca Vellés.

jointmaster
ofarchitecture

Hes·so
Haute Ecole Spécialisée
de Suisse occidentale
Fachhochschule Westschweiz
University of Applied Sciences and Arts
Western Switzerland

Sommaire

Introduction 9

1. Istanbul aujourd'hui.....10
2. La Corne d'or.....14
3. Définition des termes.....18

Méthodologie.....23

Partie I
Istanbul, un rapport à l'eau multiple.....25

1. Portrait de la ville.....28
1.1 Structure géographique.....28
1.2 La juxtaposition entre ville et eau.....30
1.3 De l'eau à toutes les échelles.....32

2. Le rapport à l'eau, un changement de paradigme au cours du temps...34
2.1 L'eau comme danger.....34
2.2 L'eau comme agrément.....40
2.3 L'eau comme vecteur de commerce et de développement industriel.....52
2.4 L'eau comme vecteur de déplacement.....56

3. Istanbul, à la reconquête de ses berges.....58
3.1 Développer un waterfront.....58
3.2 Le désir du rivage.....62

4. Eau, lieux et pratiques actuels : entre diversité et homogénisation.....64
4.1 Landmarks.....68
4.2 Privée.....76
4.3 Coupures géographiques et non-lieux.....80
4.4 L'espace public, entre régularisation et appropriation.....88

Synthèse de la 1ère partie.....110

Partie II
Camiikebir, du chantier naval au quartier de Tersane.....113

1. Camiikebir, six siècles de transformations.....114
1.1. Tersâne-i Âmire.....114
1.2. production et évolution des bateaux.....118
1.3. la fin du chantier naval.....122

2. La friche aujourd'hui.....124
2.1 L'ancien chantier naval.....126
2.2 Un contexte singulier.....134

3. Enjeux d'une transformation.....146
3.1 Le projet Tersane.....146
3.2 Quel devenir pour Camiikebir ?.....150
Etablissement d'une charte

Conclusion.....155

Bibliographie.....160

Prononciation et lexique de vocabulaire

lettres turque	prononciation
a	[a]
b	[b]
c	[dj]
ç	[tch]
d	[d]
e	[é]
f	[f]
g	[g]
ğ	allonge la voyelle précédente
h	[h]
i	[i]
ı	[ë] dans peur
j	[j]
k	[k]
l	[l]
m	[m]
n	[n]
o	[o]
ö	[eu] dans peu
p	[p]
r	[r]
s	[s]
ş	[ch]
t	[t]
u	[ou]
ü	[ü] dans flûte
v	[v]
y	[ill]
z	[z]

Source : Leclerc, Jacques - www.axl.cefan.ulaval.ca/asie/turquie-alphabet.htm

vocabulaire	traduction
vapur	bâteau (transport public)
iskele	embarcadère
cadde	avenue
bulvar	boulevard
yol	route
sokak	rue
Haliç	Corne d'Or
tersane	chantier naval
göl	lac
sahil	côte
su	eau
deniz	mer
orman	forêt
köprü	pont
park	parc
meydan	place
çeşme	grande fontaine publique
sebil	petite fontaine d'eau
sardivan	fontaine d'ablution

Introduction

1. Istanbul aujourd'hui

Istanbul, un étalement vertigineux

Istanbul s'est considérablement développée ces vingt dernières années. De ville, elle est devenue **métropole** tant les recompositions urbaines ont été multiples et rapides. En 2008, huit arrondissements se sont ajoutés aux trente-deux qui composaient Istanbul, ce qui illustre une croissance démographique et urbaine impressionnante. Aujourd'hui, la totalité d'Istanbul abrite plus de 16 millions d'habitants contre 7 millions à la fin des années 1980.

Arrondissements de la municipalité d'Istanbul
Source : wikipédia

Istanbul est une métropole polycentrique. Chaque arrondissement possède un coeur attractif pour ses habitants. Néanmoins, la plupart des actifs se déplacent pour travailler, ce qui entraîne de très nombreux mouvements pendulaires car le centre d'Istanbul reste très attractif et concentre une part importante des emplois.

Ce dynamisme s'ajoute en revanche à un phénomène important de crise du logement.

Cela se traduit notamment par le développement de nombreux «gecekondu», litérallement «habitation construite en une nuit», quartiers informels situés aux franges de la métropole. La politique urbaine néo-libérale en place amène également une gentrification importante sous la forme d'une reléguation de la population en dehors des quartiers centraux de manière à y construire des résidences de standing.

Quartier de Kiraç à Istanbul
Crédit : buzkozan
Source : Wikimedia

Istanbul, coeur économique de la Turquie

Bien qu'Instanbul ne soit plus la capitale de la Turquie, au profit d'Ankara, elle représente aujourd'hui le cœur économique du pays : «Le périmètre de la municipalité du Grand Istanbul, avec ses plus de seize millions d'usagers, procure aujourd'hui 40% des recettes fiscales de la Turquie et abrite près d'un quart de la population du pays, sur un territoire de 5'343 km.» (MORVAN, LOGIE, 2014, p.6)

Istanbul, une vitrine pour la Turquie

La volonté politique du pouvoir en place est de placer Istanbul comme vitrine de la Turquie contemporaine.

Cela se traduit par la création d'une image de marque pour la ville, notamment au sein de tous les nouveaux développements urbains. Ces derniers se doivent d'employer un langage international destiné aux investisseurs et touristes étrangers : bâtiments écoresponsables, espaces publics «verts»...

La plupart des projets de la métropole développés récemment ou prochainement sont de très grande envergure : le Centre International des Finances, mais aussi à l'échelle du territoire avec l'ouverture du nouvel aéroport international ou le projet de canal pour relier la mer Noire à la mer de Marmara.

Istanbul, une ville qui se désindustrialise

Depuis la fin des années 1990, on observe un changement de cap pour Istanbul. L'avenir de la métropole réside désormais dans sa désindustrialisation comme en traduisent les plans directeurs d'aménagement de la ville.

Pour Jean-François Pérouse, «les édiles de la ville, comme ceux qui, au niveau central, participent à la définition des destinées de la capitale économique, dessinent pour elle un avenir fait quasi exclusivement de consommation, de loisirs, de services financiers, bancaires, assurantiels ou juridiques et de conseil stratégique ou technologique à fort rapport. (page 30)»

La transformation urbaine s'est donc accélérée, accompagnée par la réaffectation rapide des zones libérérées des industries considérées comme obsolètes. C'est notamment le cas au bord de l'eau, sur les berges du Bosphore et de la Corne d'or.

Source : en.megaprojeleristanbul.com

2. La Corne d'or

Un espace constitutif d'Istanbul...

La Corne d'or, ou *Haliç* en turc, est l'estuaire qui sépare la rive européenne d'Istanbul. Elle s'ouvre au sud-est sur le Bosphore. La Corne d'or est également le berceau d'Istanbul puisque les premières occupations humaines y ont pris place.

La Corne d'or représente aujourd'hui le centre physique d'Istanbul bien qu'elle scinde la partie occidentale de la ville en deux. En témoignent les quatre ponts majeurs qui la traversent et les nombreux terminaux de ferry qui permettent de passer d'une rive à l'autre.

La Corne d'Or représente un espace de respiration à l'échelle de la métropole. Ce «vide» de 56 km^2 est un véritable espace de vie pour les stambouliotes. Il garantit un équilibre entre les espaces densément construits dédiés à l'habitat, aux bureaux et aux équipements et l'espace public.

... au centre de toutes les convoitises

Les années 1980 ont marqué le début d'une désindustrialisation progressive des rives de la Corne d'Or qui abritaient un grand nombre d'industries. Ces grands terrains désaffectés sont restés pendant un temps à l'état de friches puis ont été reconvertis par l'arrivée de nouveaux programmes à l'aube des années 2000. Depuis lors, la pression foncière s'est fortement accrue et les terrains stratégiques et centraux d'Istanbul ne restent jamais vides bien longtemps. La Corne d'Or en est le parfait exemple.

La mutation rapide de ces espaces pose question, notamment du rapport à l'eau. Souvent mise à l'écart par l'activité industrielle, l'eau redevient accessible au public dans la majorité des projets développés dans la Corne d'Or.

La Corne d'or
Fond de carte - Google Earth

KAGITHANE
HASKOY
LE SITE
KASIMPASA
BESIKTAS
BALAT
Corne d'Or
FENER
GALATA
Bosphore
LE COEUR HISTORIQUE

Le chantier naval de Camiikebir, un avenir à inventer

Le site de Camiikebir se situe sur la rive Est de la Corne d'or. Il fait face au quartier historique de Balat et est à proximité à vol d'oiseau (ou de ferry) du centre-ville et des quartiers vivants d'Istanbul.

Cet ancien chantier naval de l'époque ottomane à la dimension gigantesque a fermé il y a plusieurs dizaines d'années. Aujourd'hui en friche, il représente un des derniers terrains désaffectés de la Corne d'or.

Si de nombreux projets ont été proposés au cours du temps pour transformer l'endroit, le site va dans les prochaines années s'ouvrir pour la première fois à la ville.

La question centrale de cette recherche sera donc **de comprendre et d'appréhender l'identité de Camiikebir, un quartier développé sur une friche navale au coeur de la Corne d'Or, au fil de l'eau.**

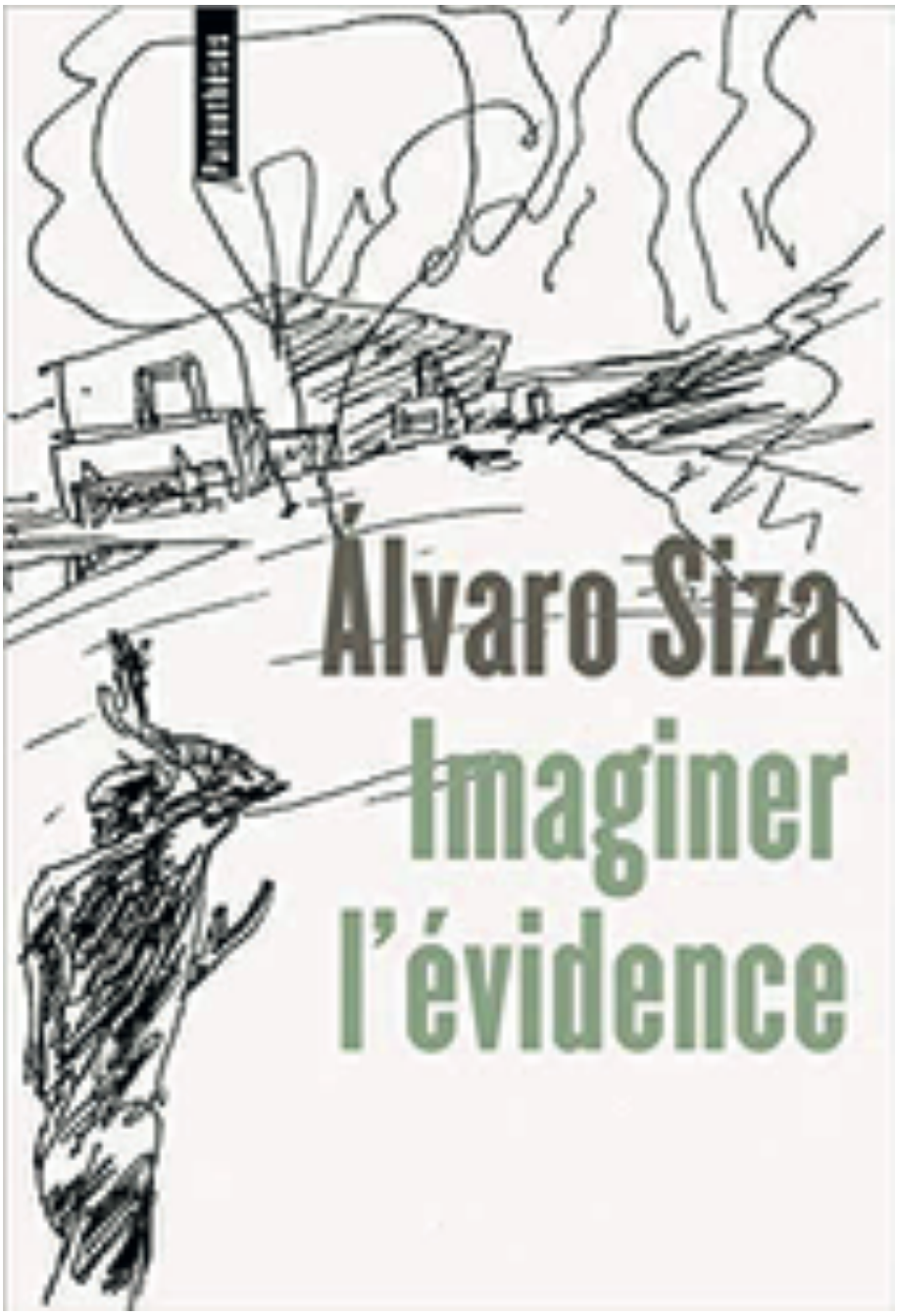
3. Définition des termes

Identité et lieu : le regard de Siza

Il est difficile de donner une définition unique du terme «d'identité d'un lieu» car il en existe en réalité plusieurs. Cette définition change selon celui qui en parle. Un philosophe n'en parlera pas de la même manière qu'un sociologue, ou qu'un architecte.
À ce propos, chaque architecte possède sa définition de l'identité du lieu et va plus ou moins faire émerger une ou plusieurs notions qui lui semble pertinentes.
C'est le cas d'Álvaro Siza dont la sensibilité au lieu et à la nature est remarquable.
Pour tenter d'expliquer cette notion complexe, nous nous appuierons dansle cadre de ce mémoire sur le livre *Imaginer l'évidence (2012)* de l'architecte Álvaro Siza, dont la démarche de projet est intéressante.

Siza nous fait part de la relation entre la nature et la construction à « l'origine de tout projet ». Pour lui, la clef d'un bon projet implique fondamentalement l'acuité du regard, d'abord pour comprendre ce que *veut* le site, puis pour le dessiner afin de « s'approcher du lieu ». Ainsi dans le projet de la piscine à Leça da Palmeira, on appréhende au mieux sa volonté d'entrer en relation avec la nature tout en restant modeste et minimaliste. En effet, les murs de la piscine sont fait soit de béton soit des rochers présents naturellement sur le site du littoral. Mais c'est aussi et peut-être surtout en géométrisant la piscine que Siza a pu mettre en valeur la nature du lieu.
Toujours afin d'approcher au plus près la nature et dans le cadre projet du centre galicien d'art contemporain à Saint-Jacques-de-Compostelle (1988-93), Siza a conçu le plan du musée pour qu'il « s'ouvre et cherche des points de pénétration et des transparences pour accompagner le mouvement des espaces verts » (Siza, 2012). Il parle encore de « domestiquer la topographie » lorsqu'il explique les points délicats du projet d'une maison.
Sa sensibilité au lieu, sa connaissance précise de l'histoire et son intérêt pour toutes les choses du quotidien telles que les ingrédients d'une recette ou la provenance d'un produit font de lui une personne attentive aux moindres détails liés au lieu d'un projet et méticuleux dans des propositions qui ne peuvent convenir qu'à lui. Cette attention se fait bien sentir dans ses projets, d'une grande précision, aussi bien sur des programmes sensibles tels que « la nouvelle porte » de l'Alhambra à Grenade, qu'une « petite » maison pour un client privé.

Couverture du livre Imaginer l'évidence,
Álvaro Siza, 1992
Source : amazon.fr


Álvaro Siza
Imaginer
l'évidence

Un quartier

Dans le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, le quartier est défini comme étant une « fraction du territoire d'une ville, dotée d'une physionomie propre et caractérisée par des traits distinctifs lui conférant une certaine **unité** et une individualité. Dans certains cas, le nom du quartier peut être donné à une division administrative d'une ville (Paris est divisée en 20 arrondissements, composés chacun de 4 quartiers), mais le plus souvent, le quartier est indépendant de toute limite administrative. On parle encore de quartier pour désigner la communauté des habitants d'une partie de la ville.» (Melin, Choay, 2015).

Nous voyons donc qu'il sagit d'un morceau de territoire défini qui est reconnaissable par son unité et son nom ou son identité faisant référence à l'histoire du lieu et de ses habitants. Il existe divers critères de délimitation d'un quartier selon Melin et Choay qui listent :

«- la configuration des sites et la topographie : quartier haut et quartier bas ; quartiers du centre et quartiers périphériques ; quartier nord et quartier sud, etc. ;

- la période des premières constructions et les caractéristiques historiques, architecturales et urbanistiques qui en ont résulté : à Amsterdam, quartier du centre médiéval, quartier des canaux des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, nouveaux quartiers du deuxième après-guerre, etc. ;

- la typologie dominante des bâtiments: quartier des hôtels particuliers, quartier pavillonnaire, grand ensemble d'immeubles collectifs, etc. ;

- le fonctions qui y sont exercées principalement : quartier d'affaires, administratif, commerçant, résidentiel, etc. ;

[...] De cette première approche, essentiellement formelle et descriptive, on retiendra qu'il n'existe pas de définition univoque et systématique du quartier. Mais il en résulte aussi que la notion de quartier s'impose, le plus souvent, comme la résultante des mécanismes de différenciation morphologique, économique et sociale qui affectent les espaces urbains au fur et à mesure du développement des villes. [...] **Elle constitue un élément clef de repérage et d'identification des espaces urbains, au même titre que les monuments, les gares, les cinémas, les parcs etc., autour desquels le quartier peut s'articuler, en même temps qu'y prennent corps les représentations symboliques dont se nourrit l'imaginaire de la ville.**» (Melin, Choay, 2015)

Les friches

Qu'est-ce qu'une friche ?

Selon Claude Janin et Lauren Andres, « la friche désigne, dans les territoires urbains et ruraux, des tènements inutilisés, bâtis ou non bâtis. Son appellation se décline selon l'ancienne affectation de l'espace sur lequel elle se trouve, d'où les termes de friche agricole, de friche industrielle ou encore de friche militaire.» (A Janin, Andres, 2008)

Friche industrielle

Selon Pierre Melin et Françoise Choay les friches industrielles sont des « [...] terrains abandonnés par des industries, soit qu'elles se soient relocalisées, soit qu'elles aient cessé leurs activités. Cette expression est couramment étendue à des terrains encore occupés par des bâtiments industriels (usines, entrepôts, etc.) non démolis mais inutilisés.[...]» (Melin, Choay, 2015)

Quelle spécificité pour une friche au bord de l'eau ?

Comme nous avons pu le voir les friches ont des appellations différentes selon leur affectation d'origine. Cette dernière a donc un impact sur la nature des bâtiments et leur utilisation, la gestion du site etc. Cette particularité aura une répercussion sur l'ambiance et l'identité d'une friche reconvertie en quartier. Nous pouvons donc différencier la friche portuaire de la friche urbaine ou même de la friche navale.

Un chantier naval

Un chantier naval est le lieu où l'on construit les bateaux. Situé au bord de l'eau, le chantier naval nécessite des infrastructures spécifiques à l'activité : rampe de mise à l'eau, grues sur rails, entrepôts etc.

Une friche navale

La friche navale a la particularité d'être située au bord de l'eau ce qui confère au lieu une toute autre qualité, une autre manière de circuler et un paysage très différent.

Nous verrons par la suite l'importance de ce rapport à l'eau, tout particulièrement à Istanbul dont la proximité entre eau et ville se traduit de manière contrastée et plurielle selon le contexte.

Méthodologie

La méthode utilisée pour ce travail est d'ordre analytique. Le sujet central de ce travail de mémoire est le lien qu'entretiennent ville et eau.

Dans un premier temps, il conviendra d'étudier l'évolution du rapport à l'eau à Istanbul à l'échelle du Bosphore et de la Corne d'Or demanière chronologique du XV^{ème} siècle à nos jours. Cette approche permettra de constater la multiplicité des rapports à l'eau et d'étudier 17 cas dans la ville selon une grille d'analyse dont les critères sont les suivants : l'importance de la végétation et du bâti, la diversité des activités, l'appropriation du lieu par le public, le rapport avec la ville, l'accessibilité au lieu depuis l'eau et la ville, la proximité à l'eau et enfin son attractivité.

Dans un second temps, il sagira de présenter le futur site du projet en faisant une analyse approfondie du lieu depuis sa création jusqu'à son état de friche afin de montrer l'importance, les qualités et les potentiels du lieu. Enfin, une charte de projet est élaborée afin de fixer les premières règles du quartier.

A l'issue de ce mémoire, un voyage sur le site est prévu dans l'objectif de confirmer ou d'infirmer certaines hypothèses énoncées au cours de ce travail avant de développer le projet architectural.

Partie I

Istanbul, un rapport à l'eau multiple

Source : Google Earth

Mer Noire
ASIE

1. Portrait de la ville

1.1 Structure géographique

Istanbul est une métropole qui s'est définie et s'est façonnée autour de l'eau sous des formes variées au cours du temps. Cette particularité génère plusieurs types de relations et de rapports à l'eau qui sont détaillés dans ce chapitre.

Istanbul est la seule ville au monde à se situer sur deux continents. Elle se déploie sur deux rives : la rive asiatique et la rive occidentale qui sont séparées par le Bosphore. D'une longueur de 32 km, il connecte la mer Noire à la mer de Marmara.

Istanbul comprend aussi plusieurs rivières qui structurent son territoire. Huit rivières principales se jettent dans la mer de Marmara ou le Bosphore. Certains de ces cours d'eau sont canalisés en partie ou en totalité. La présence de ces cours d'eau profite également à la production d'énergie et au contrôle des ressources avec l'implantation de plusieurs barrages tels que Sazlıdere et Ömerli Dam.

Hydrographie d'Istanbul

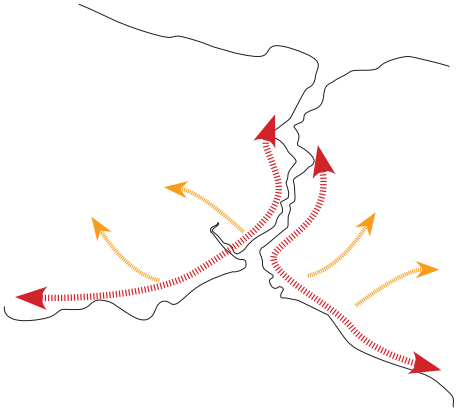
1. le Bosphore
2. la Corne d'Or
3. le lac de Küçükçekmece
4. le barrage de Sazlıdere
5. le lac de Büyükçekmece
6. le barage de Ömerli Dam
7. le lac de Durugöl
8. le barage d'Alibey

Source: Openstreetmap / G. Erbilici ©

1.2 La juxtaposition entre ville et eau

Lorsque l'on superpose la carte hydrographique d'Istanbul avec l'emprise de l'urbanisation, force est de constater que la ville est en contact avec l'eau. L'expansion de la ville s'est faite des rives vers l'intérieur du territoire (schéma ci-contre) et cela sur les deux rives de la ville. Le passage d'une rive à l'autre se fait par diverses infrastructures de franchissement. Au total trois grands ponts et deux tunnels, Avrasya (routier) et Marmaray (ferroviaire), permettent de passer d'une rive à l'autre.

À l'échelle du territoire, la présence de l'eau a un grand impact sur le développement de la métropole notamment au niveau des ouvrages d'ingénierie. Si aujourd'hui les ouvrages sont principalement conçus pour le déplacement des individus, dès l'époque romaine les efforts étaient concentrés afin d'approvisionner la ville en eau potable à l'aide d'aqueducs.



Schémas de l'expension de la ville
G. Erbilici ©

Rapport urbanisation - eau à Istanbul

Franchir le Bosphore

1. Pont du Bosphore
2. Pont de Fatih Sultan Mehmet
3. Pont Yavuz Sultan Selim
4. Tunnel Marmaray (train)
5. Tunnel sous-marin Avrasya (routier)

Emprise bâtie

Cours d'eau

Forêts et milieux naturels

Source: Openstreetmap / G. Erbilici ©

Mer Noire
3.
2.
1.
4.
5.
Mer de Maramara

1.3 De l'eau à toutes les échelles

L'approvisionnement de la ville en eau a toujours été un enjeu de taille de l'époque romaine jusqu'à l'époque ottomane. À l'époque de Soliman le conquérant, un réseau de plus de 55 km de long comprenant trente-trois aqueducs dont quatre monumentaux, sont réalisés par Sinan, l'architecte de la cour, entre 1554 et 1563. Puisant leurs ressources depuis la forêt de Belgrade au Nord-Ouest de la ville, ces nombreux ouvrages permettaient l'alimentation de la ville en eau.

De nombreuses fontaines disposées partout dans l'espace public offraient eau et rafraîchissement. Toutes ces fontaines sont encore abondamment présentes dans la ville actuelle et montrent l'importance donnée à l'eau par les Ottomans. (Borie, Pinon, 2011, p. 29) Il existe plusieurs types de fontaines : les *çeşme*, grandes fontaines publiques, les *sebil*, petites fontaines d'eau et les *sardivan*, fontaines d'ablution des mosquées.

La distribution exclusive de l'eau à un ou plusieurs points précis des quartiers donnait une position centrale à ces édifices particulièrement soignés. Les fontaines au même titre que les cafés et les mosquées étaient donc des points de rencontre importants pour la vie sociale des sambouliotes. (Agat, 2011)

L'aqueduc de Mağlova par l'architecte
Sinan, 1564
ouvrage de 36 m de haut et 258 m de long
Source : Borie, Pinon, 2011

La Fontaine de Ahmet III,
Photographie Pascal Sebah, 1867
Source : eskiistanbul.net

2. Le rapport à l'eau, un changement de paradigme au cours du temps

2.1 L'eau comme danger

Dans l'histoire de la création des villes nous savons que la présence d'eau est l'un des critères, si ce n'est le premier, à être pris en compte pour "la pose de la première pierre".

La péninsule de Gallipoli est éminement stratégique. Doublement protégé par des fortifications et par la présence de l'eau, ce territoire à longtemps été imprenable. De nombreuses tentatives ont été entreprises par les envahisseurs pour prendre la ville de Constantinople, en vain jusqu'au matin du mardi 29 mai 1453 (Lewis, 2011)

À l'intérieur des murailles, la ville et ses habitants n'ont aucun contact avec les eaux douces du Bosphore considérées comme hostiles.

La carte historique ci-contre datant de 1572 nous donne de précieuses informations à ce sujet. C'est bien du danger venu des eaux que l'on se défend. Les murs de fortifications (en rouge) montrent une position strictement défensive. La ville est remparée sur ses deux rives et retournée sur elle-même alors que les eaux sont contrôlées par les navires de guerre. Il n'existe pas d'ouverture visible vers l'eau.

«Braun and Hogenberg – Byzantium, nunc Constantinopolis – Civitates Orbis Terrarum – 1572»
source: «The Swedish Parrot»

National & University Library

L'eau comme source de vie : la pêche

Si l'eau permet des stratégies militaires défensives, c'est également une ressource pour la population. Pour le pêcheur, le bord de l'eau représente son cadre de vie hors de la ville remparée : « jusqu'au début du XVII^{e} siècle, hormis la population d'une série de villages de pêcheurs grecs, pas grand monde n'a daigné vivre au bord du Bosphore » (Pamuk, 2007, p.81).

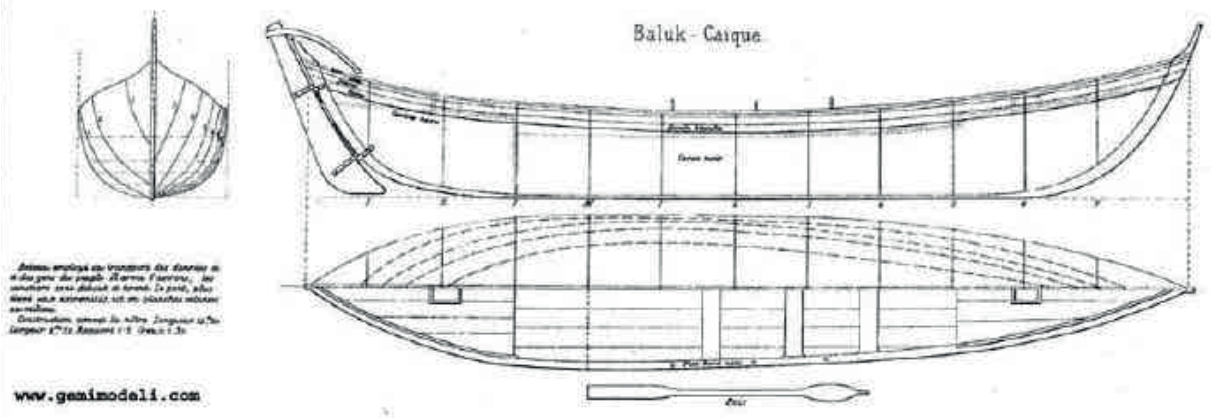
D'après Frédéric Hitzel on apprend que « la pêche se fait de toutes les façons : ligne, filet individuel, filet traîné par le bateau et relevé le matin, harpon, trident, nasse. Mais le plus efficace, pour les bancs de poissons comptant de robustes thons, c'est la madrague, en turc *dalyan*, ensemble de filets tendus sur les poutres que l'on ferme une fois le poisson encerclé, et que l'on relève ensuite. Le tout est situé en bord de rivage dans le Bosphore [...]
Comme celui des victuailles, le commerce du poisson est strictement réglementé. Séché ou salé, il relève des épiciers, dispersés dans la ville, au même titre que la viande salée ou séchée, la farine, le fromage et les légumes secs.
Le poisson frais se vend surtout le long de la Corne d'Or, là où l'on décharge les bateaux. Les pêcheurs n'ont pas le droit de vendre au détail; les poissonniers achètent en gros au déchargement des bateaux et revendent au marché central.» (Hitzel, 2008, p. 43)

Büyük Cekmece önünde agla balik
avlayanlar, 1581
Sehname-i Selim Han.
Source : academia.edu

La pêche dans le Bosphore, 1910
Photo : Archive Cegiz Kahraman
Source : academia.edu

Photographie N° 671 de Gulmez Frères
“Bosphore vue des Eaux-Douces d’Asie”
Source : eskiistanbul.net

Osmanli bogazici balikci kayigi (1878).
Source: academia.edu


Baluk - Caique
www.gemimodeli.com

2.2 L'eau comme agrément

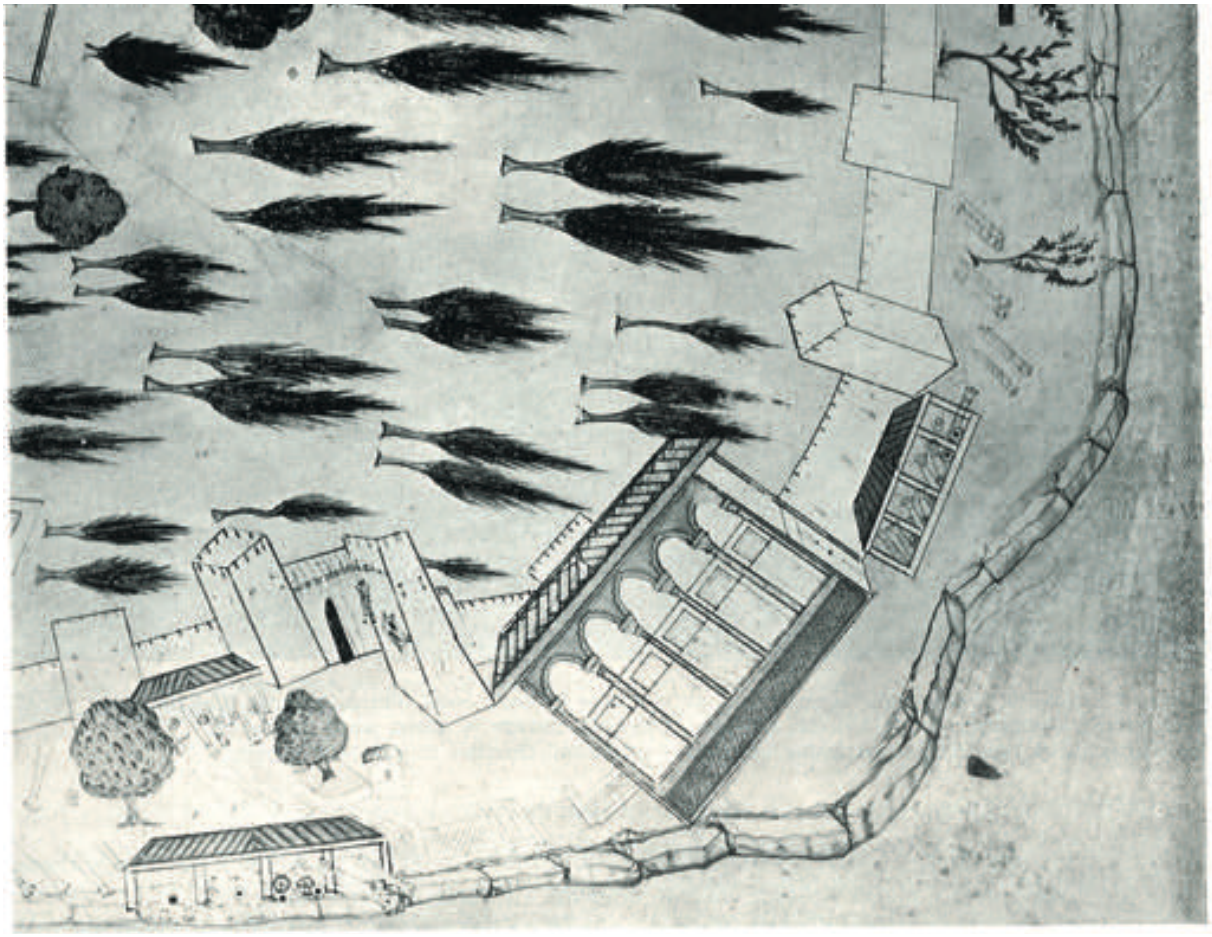
Les bords de l'eau sont principalement occupés par les pêcheurs contraints par leur profession, puis au XVI^{ème} siècle des constructions dénommé "*köşk" puis par la suite* "*yalı"* prennent place près de l'eau.

Le kiosque, *köşk*

D'après l'article d'Ayşe Denknalbant, à l'origine le nom "*köşk"* issu du persan, fait référence à des maisons indépendantes, des bâtiments d'été, situés dans des espaces ruraux et ouverts ou dans le jardin. Il est également appelé petits bâtiments ornés construits dans un palais ou un jardin de maison. Le kiosque peut faire aussi bien partie du palais d'un sultan qu'être l'extension de toute maison individuelle. Qu'il soit dans une cour ou dans un jardin, le *köşk* conserve sa dénomination.
Bien qu'il n'y ait aucune distinction faite entre les façons dont il est réellement utilisé en tant qu'agrément, le mot "*köşk"* fait référence à des structures plus petites et humbles, tandis que le "*kasır*" fait référence à des structures plus importantes comm par exemple Aynalıkavak, situé sur la Corne d'Or (miniature ci-contre) .
Alors que le *köşk* peut être la propriété d'une personne quelconque, le "*kasır*" qualifie une structure qui appartient au statut d'un sultan.
À partir du XIX^{e} le terme de "*kasır*" est devenu de moins en moins courant, alors que le kiosque commence à désigner aussi bien les maisons saisonnières, que les résidences principales dans la ville. (Denknalbant, 2002, p. 279)

«The Seraglio Point with the Marble Kiosk of Sultan Selim during the 16th century as drawn in th Hünername»
Source : Sedad Hakkı Eldem, 1969

Une miniature montrant
Aynalıkavak Kasrı, 1613
Source : www.hurriyetdailynews.com



Gravure du kiosque *Incili* par Choiseul Gouffier, XVIII[e] siècle.

Source : Sedad Hakkı Eldem, 1969

Gravure du palais de la Sultane Hadidjé par Antoine Ignace Melling.

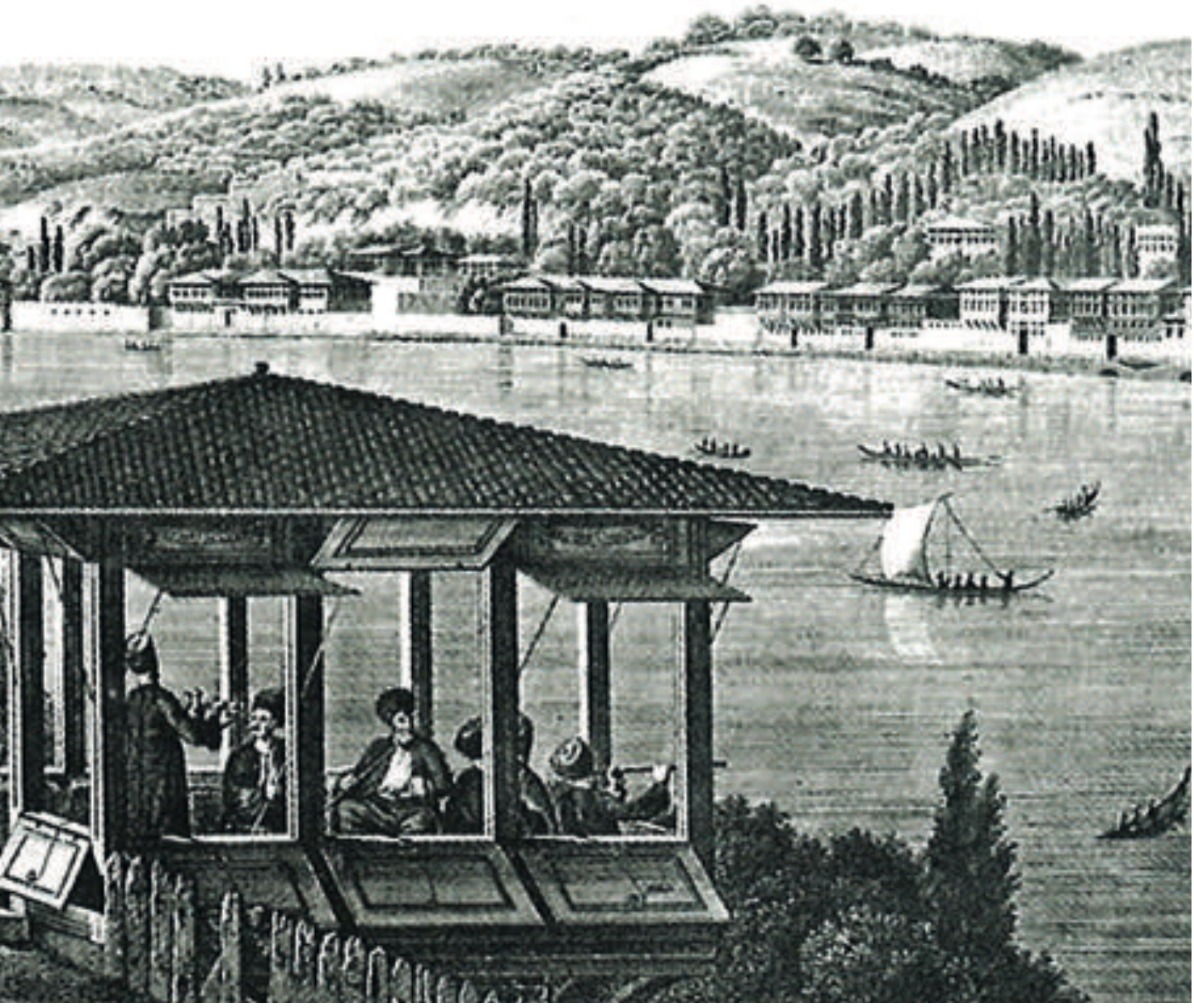
Source : Travelogues Travellers' Views

Le *köşk* était très apprécié des sultans et des personnes de la cour qui en possèdaient. Il permettait de s'immerger dans la nature tout en profitant des paysages lointains. Alain Borie et Pierre Pinon comparent et décrivent les caractéristiques du kiosque « C'est un peu le tapis et l'arbre du riche car il s'agit, sous sa forme la plus élémentaire, d'un simple abri, composé d'un sol surélevé et d'une toiture portée par des piliers ou des murs légers afin de supprimer tout obstacle au contact avec l'environnement » (Borie, Pinon, 2011, p. 27)

De base le *köşk* est isolé, mais il peut aussi faire partie d'un ensemble habitat et *köşk* où l'appartement positionné en arrière-plan permet les commodités d'un habitat plus confortable et durable.

Peu à peu les qualités que présentait le *köşk* se sont transposés dans la typologie des résidences d'été situés sur les rives du Bosphore : ce sont les *yalı* (ou palais d'été, *sahil sarayi*).
(Borie, Pinon, 2011, p. 27)

Kiosque sur le Bosphore en face de Kandili
Gravure d'Antoine Ignace Melling



Source : BORIE, PINON, 2011, Istanbul : Portrait de ville. p. 27

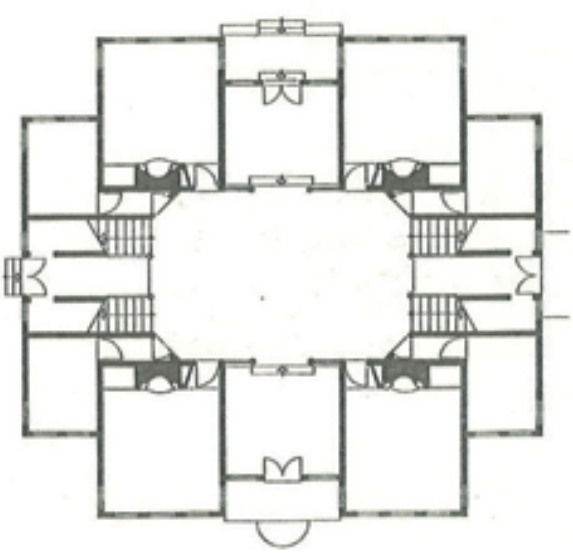
Le yalı

Durant le XVII[ème] et XVIII[ème] siècles les *köşk* et *yalı* ont évolué dans leurs typologies avec le gain de balcons fermés (en turc *Çikma seki*) en encorbellement sur chaque façade de manière à donner une figure typologique cruciforme. L'encorbellement permet de gagner de la surface de façade et donc d'augmenter de rapport au paysage entre l'intérieur et l'extérieur. Les *yalı* sont souvent construits «les pieds dans l'eau» afin de se sentir le plus possible immergé dans le paysage pour profiter de la brise marine «Assis sur les coussins du sedir (banquette continue bordant la façade), fumant leur pipe à eau, les dignitaires ottomans oubliaient charges ou intrigues. » (BORIE, PINON, 2011, p. 27)

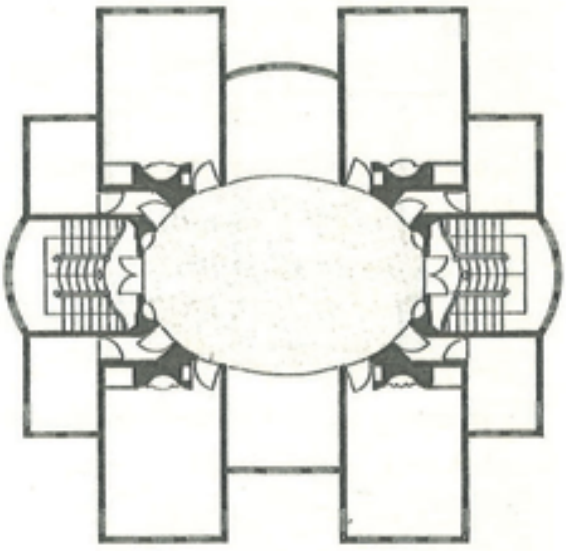
Ces constructions ont intigué bon nombre de voyageurs, architectes et écrivains dont Orhan Pamuk qui en parle dans son livre *Istanbul : « Les yalı que les pachas ottomans, les élites et les riches du xıx[e] siècle y ont fait construire pour y résider ont, par la suite, au cours du xx[e] siècle, dans l'enthousiasme de la République et du nationalisme turc, été érigés en exemples de l'identité et de l'architecture turco-ottomanes. Les bâtiments "modernes", ou leurs imitations, à hautes et fines fenêtres, à larges avant-toits, à fines cheminées et à oriel que Sedad Hakkı Eldem prend comme exemple de yalı dans son ouvrage intitulé Souvenirs du Bosphore – où il a rassemblé d'anciennes photos de ces yali, des gravures exécutées par des dessinateurs comme Melling et des plans –, ne sont que les ombres rescapées de cette culture détruite, anéantie. »* (Pamuk, 2007, chap. 6 «La découverte du Bosphore»)

Le yalı Sadullah Paşa, fin du XVIII[e] S.
Istanbul, Çengelköy - Facade sur Bosphore
Source : islamansiklopedisi.org.tr

Les plans du yalı Sadullah Paşa, RDC (1) et 1[er] étage (2).
Istanbul, Çengelköy (Bosphore)
Source : KUBAN, 2013, p. 82



1. plan du rez-de-chaussée



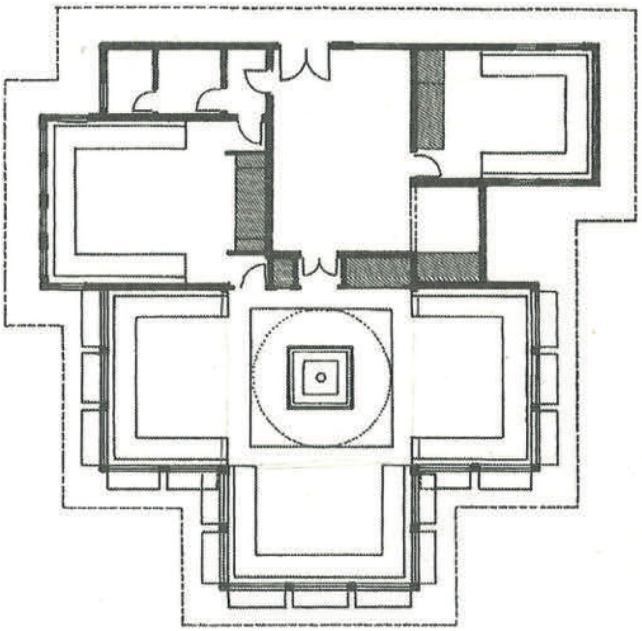
2. plan d’étage

Le dessin ci-dessous de O. Çakmakçıoğlu, représente la reconstitution intérieure du yalı de Amcazade Hüseyin Paşa. Ce dessin nous montre la disposition de l'espace de détente, parfaitement symétrique, le soin apporté aux détails des boiseries intérieures et enfin la vue panoramique sur le Bosphore.
Cette maison est d'une modernité remarquable. On peut y voir un alignement de fenêtres horizontales formant une grande fenêtre en bandeau. On ne peut pas s'empêcher de faire le lien avec la *Villa Le Lac* de Le Corbusier de 1923 qui offre un panorama sur le lac Léman.

On constate également la finesse des poteaux qui rendent possible cette vue d'ensemble continue sur le Bosphore.

Ces bâtiments ont finalement un intérêt pour le rapport visuel à l'eau, de l'ordre du contemplatif.

Le yalı Amcazade Hüseyin Paşa – Istanbul – Perspective intérieur d'Orhan Çakmakçıoğlu. Source : Özen, Seda



Plan du yalı Amcazade Hüseyin Pasa
Source : Kuban, 2013

2.3 L'eau comme vecteur de commerce et de développement industriel

À partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, la démolition des murailles en contact immédiat avec l'eau va laisser place au développement de l'industrie. L'épaisseur dégagée par l'emprise de l'ancienne muraille et la modification de la ligne de côte (gain de terrain sur l'eau) va être exploité de diverses manières.

Les rives sud et est de la péninsule sont occupées par les rails de chemin de fer jusqu'à la gare de Sirkeci inaugurée en 1890, et terminus de l'Orient Express.

Au nord de la péninsule, sur les rives de la Corne d'Or, se développent principalement des activitées liées à l'industrie avec des usines de tous genres, beaucoup de chantiers de radoubage et quelque programmes spécifiques comme par exemple l'hôpital israélite à Balat.

Plan de Constantinople de 1932
Source: gallica.bnf.fr

Balat
Fener isk.
Cibali
Tophane
Galata gümrüğü
Un kapanı
Karaköy
Saray burnu
Ahırkapı
Yenikapı
Kumkapı

Cette occupation industrielle des bords de l'eau peut être perçue de deux manières.

La première interprétation possible peut être celle du prolongement du tissu de la ville vers l'eau. D'après Antoine Fleury, en parlant des quartiers adjacents à la Corne d'Or : « leur tissu complexe, organisé autour de l'artisanat et du commerce, faisait le lien entre la ville et la mer [...]. » (Fleury, 2005).

L'extrait de plan du quartier de Fener met en évidence cette épaisseur dédiée à l'activité : fabriques de savon, entrepôts de tabac, forge, chantier couvert.... Chaque industrie/entrepôt possède un quai de taille variable permettant l'embarquement ou le débarquement de marchandise. En effet, la Corne d'Or est avant tout «un port naturel» et une plaque tournante commerciale entre Orient et Occident.

La seconde interprétation possible est de voir, avec l'oeil d'un architecte du XXI^{ème} siècle, ces industries comme des coupures entre ville et eau, «[...] même si les rivages sont alors loin d'être des espaces publics [...]» (Fleury, 2005).

En effet, sur le plan ci-contre le seul espace qui pourrait être qualifié de public se situe au niveau de l'endroit nommé «plage».

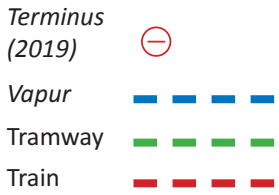
Ainsi, de manière générale l'eau et ses rivages ont bénéficié à l'industrie et au commerce de marchandises grâce entre autre à la facilité du transport. Qu'en est-il en revanche du déplacement de la population ?

Quartier de Fener dans les années 1929, ou l'on voit les berges de la corne d'or occuper par divers activités liés à l'industrie (entrepôts, dépôts, fabriques...)
Source: gallica.bnf.fr

Source gallica.bnf.fr / Institut français d'études anatoliennes

2.4 L'eau comme vecteur de déplacement

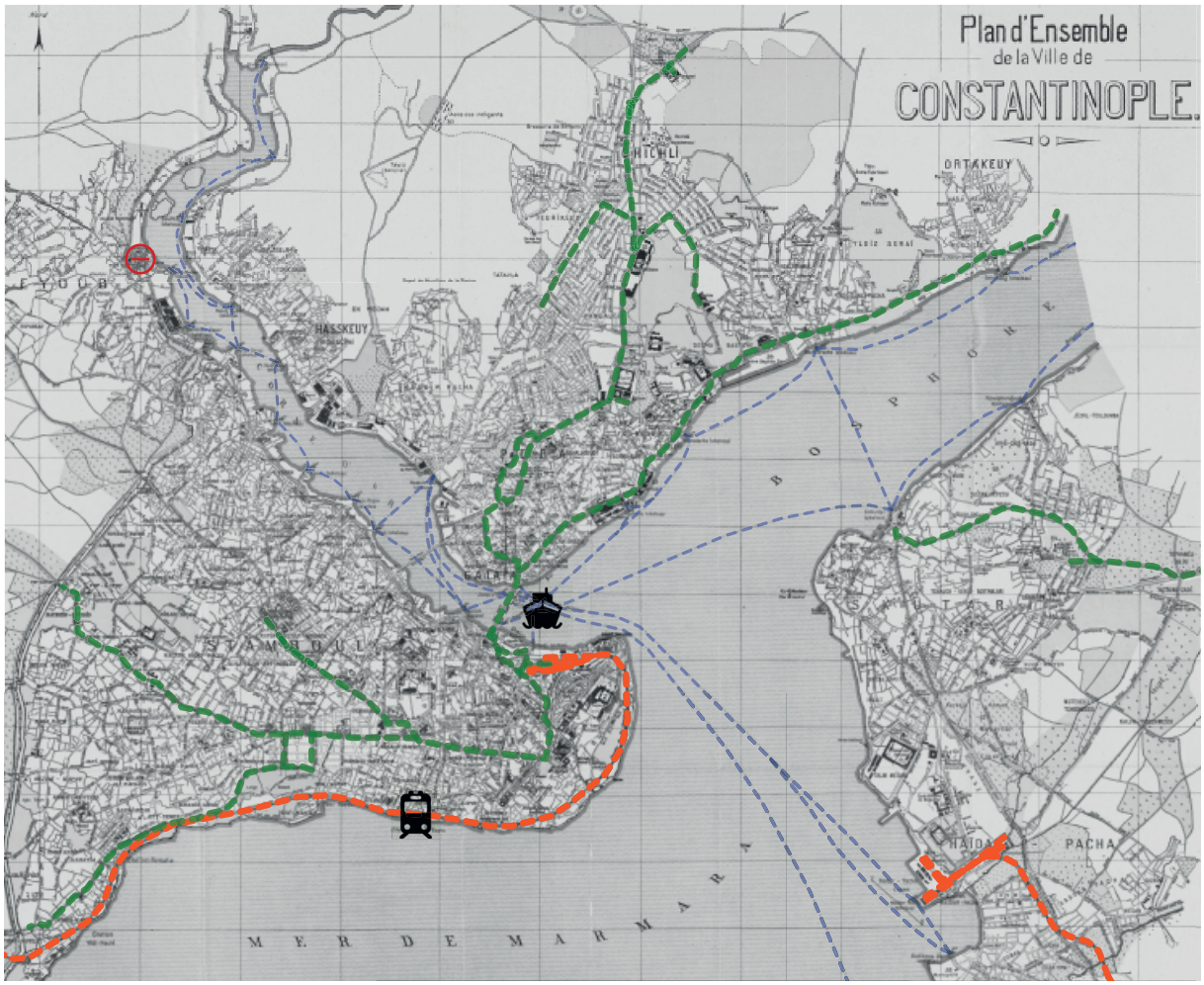
La mobilité fluviale a toujours été très prisée et largement utilisée par tous les habitants d'Istanbul, car c'est le moyen de transport le plus rapide, le moins cher et donc le plus accessible. Plusieurs peintures, clichés et écrits évoquent cette "pratique".
Dans les cartes de mobilité des *vapur* (transport en commun, bateau) de 1922 on peut voir que les *iskele* (embarcadère) étaient aménagés jusqu'au fond de la Corne d'Or au niveau de la jonction. Aujourd'hui le vapur arrête sa course à *Eyüp*.
Cette baisse de la pratique fluviale est liée au développement de l'industrie automobile qui explose au début du XX^{ème} siècle et à l'expansion de la ville qui, dans les années 1960, commence à s'étendre dans toutes les directions. A cette époque, « la relation historique entre les habitants et la mer disparaît » (Kilinçaslan, 1997)



Plan de mobilité de 1922
Source: www.istanbulurbandatabase.com

Ainsi, durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle, les transformations très rapides de la ville ont eu diverses conséquences sur la ville, les rivages et l'eau. Les années 1960-1970 en sont notamment témoin avec le remblayage du littoral sur plusieurs kilomètres pour permettre la création de nouvelles voies de circulation.
Dans sa publication sur *Les rivages d'Istanbul : des espaces publics au coeur de la mégapole*, Antoine Fleury nous parle de cette évolution des rivages «[...] Ils ont perdu leur ancienne identité – naturelle, historique et sociale – sans pour autant s'en forger une nouvelle (Gül, 1994), devenant des « non-lieux » (Augé, 1992) : des espaces fonctionnels aux paysages monotones. Les aménagements accentuent donc la coupure entre la ville et ses rivages. » (Fleury, 2005).

Vue de Galata et du pont Unkapi dans la Corne d'Or
Photographes : Sebah et Joallier
Source: www.eskiistanbul.net


Plan d'Ensemble
de la Ville de
CONSTANTINOPLE.
ORTAKEUY
EYOUB
HASSKEUY
STAMBOUL
PACHA
MER DE MARMARA

3. Istanbul, à la reconquête de ses berges

3.1 Développer un *waterfront*

Dès les années 1980 plusieurs interventions publiques visant à faire accéder Istanbul au rang de métropole mondiale ont eu lieu. Cela commence dans le centre historique de la ville : «avec son site exceptionnel et son patrimoine multimillénaire, il constitue à la fois la vitrine de cette métropole en devenir qu'est Istanbul et l'un des lieux les plus attractifs pour les investisseurs privés comme pour les touristes.» (Fleury, 2010).

Par ailleurs, ces interventions publiques ont touché les rives de la ville avec le développement d'un «waterfront». C'est le cas le long de la Corne d'Or qui était constitué d'un tissu ancien fait de petits immeubles, d'ateliers et d'usines démolies au profit de nouvelles voies circulation et des espaces verts (Fleury, 2005).

Parmi ces opérations d'aménagement des berges de l'estuaire nous pouvons citer le musée de l'industrie *Koç* ouvert en 1994 dans un ancien atelier de fonte d'ancres, ou encore au fond de la Corne d'Or, une ancienne centrale thermique, transformée en centre d'art contemporain et en campus universitaire (l'université privée de Bilgi). Certaines interventions de qualité ont été réalisé en 2007 par le bureau Han Tümertekin architecte.

Ces nouveaux rapports entre la Corne d'Or et la ville ont pu être rendus possible au milieu des années 1990 grâce au curage de cinq millions de mètres cubes de boue qui rendait les lieux invivables à cause des odeurs, complété par la construction d'un système de canalisation avec

Vue du musée de l'énergie
et de l'université Bilgi
Source : www.bilgi.edu.tr

Le jardin du campus universitaire
Source : www.bilgi.edu.tr

collecteurs et station d'épuration (Morvan, Logie, 2014, p.23) afin de permettre le maintien de la qualité de l'eau.

Pour Antoine Fleury «Le quartier de *Karaköy* constitue l'un des secteurs où s'exprime le mieux l'ambition métropolitaine de la ville. En 2004, l'*entrepôt n°4* a été reconverti en musée d'art contemporain. Baptisé *Istanbul Modern*, ce musée a pour ambition de devenir la référence turque en matière d'art contemporain. L'institution symbolise à elle seule à la fois le tournant pris par Istanbul dans le domaine culturel et le rôle majeur du secteur privé dans cette évolution. » (Fleury, 2010).

Pourtant, le projet du bureau d'architectes Tabanlioglu n'a vécu que quelques années au profit du développement du projet «Galataport», un «mégaprojet» de port qui pourra accueillir des bateaux de croisière et qui ouvrira ses portes début 2020.

Pendant la durée des travaux de *Galataport* le musée a été déplacé dans l'ancien bâtiment de l'Union Française sur la rue *Beyoğlu Meşrutiyet*, puis devrait, selon les dirigeants, être reconstruit dans son lieu d'origine. (Article du journal *Cumhuriyet*, 03 juillet 2018).

Parmi le patrimoine industriel conservé et réaffecté, se trouve aussi le *Feshane*, une ancienne fabrique de chapeaux du XIX^{ème} siècle qui abrite aujourd'hui une salle de concert et des espaces d'exposition. Enfin, l'université *Kadir Has prend place dans* une ancienne fabrique du tabac de 1884, réaffectée par l'architecte Işık Aydemir en 1997. (Grouiller, 2005, p50)

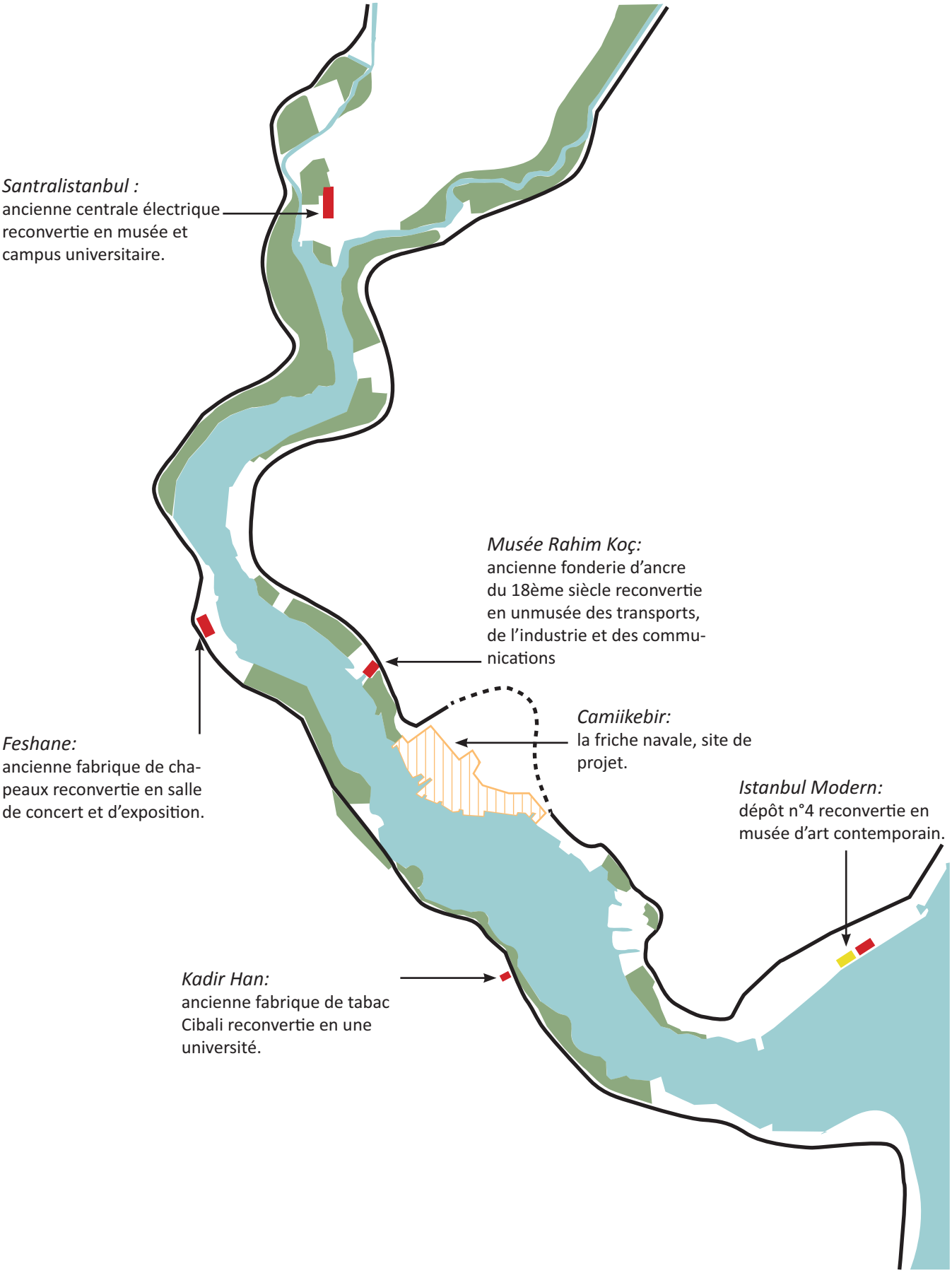
Les discontinuités spatiales

Aujourd'hui le *waterfront* n'est pas continu. Il est fait d'une alternance d'espaces verts sans grande qualité paysagère, de complexes sportifs, de bâtiments (musée, palais des congrès, administrations...) et d'espaces moins bien aménagés tel que les embarcadères de ferry.
Certains espaces comme l'ancien chantier naval, héritage de l'empire ottoman, sont en friche et sont inaccessibles.

On note en effet une discontinuité longitudinale, en partie explicable par l'immensité des berges, où la question de la temporalité est également un élément influent. Ces grands découpages sont non seulement visibles sur la Corne d'Or, mais également à l'échelle du Bosphore où des grandes pièces urbaines ponctuent les rives de la ville. Ainsi, cette multiplicité de pièces urbaines en lien plus ou moins intime avec le rivage, confère des rapports à l'eau très variée.

Enfin, la discontinuité entre ville et rivage est dans la plupart des cas causée par les voies de circulation. Cette épaisseur de rivage est clairement visible dans la ville.

Plan du patrimoine industriel reconvertie et les discontinuités sur berges de la Corne d'Or
G. Erbilici ©


Santralistanbul :
ancienne centrale électrique reconvertie en musée et campus universitaire.
Musée Rahim Koç:
ancienne fonderie d'ancre du 18ème siècle reconvertie en unmusée des transports, de l'industrie et des commu-nications
Camiikebir:
la friche navale, site de projet.
Feshane:
ancienne fabrique de cha-peaux reconvertie en salle de concert et d'exposition.
Istanbul Modern:
dépôt n°4 reconvertie en musée d'art contemporain.
Kadir Han:
ancienne fabrique de tabac Cibali reconvertie en une université.

3.2 Le désir du rivage

Fuir la ville...

L'aménagement des bords de l'eau questionne sur son usage et son appropriation par la population. En effet, dans une métropole aussi dense qu'Istanbul les espaces verts sont très convoités. Du parc *Gezi* près de la place *Taksim* aux jardins des grandes mosquées (*Süleymaniye*), le moindre espace naturel est approprié par les citadins. Il en va de même pour les rivages qui allient végétation et eau, symbole de pureté dans la culture anatolienne.

Pour un stambouliote « Gagner les rivages, c'est d'abord fuir la ville, ne serait-ce que le dimanche. On peut aller regarder le va-et-vient des bateaux : l'*ailleurs* alors, c'est le monde, l'ouverture des possibles.[...] De plus, les autres espaces publics sont souvent considérés comme répulsifs : absence de trottoir, mauvais état des chaussées et des façades, risques d'accident, etc. L'air y est pollué, à cause de la circulation automobile et du chauffage urbain. Face à ces nuisances, les rivages apparaissent comme un espace où l'on respire le bon air, à l'abri des voitures.» (Fleury, 2010).

...pour mieux la retrouver

Se trouver au bord de l'eau à Istanbul, que ce soit dans le Bosphore ou sur la Corne d'Or, c'est un véritable moment de contemplation d'un paysage en constant mouvement sur un fond figé; l'histoire de la ville à travers le profil des masses bâties, de ses mosquées et minarets émergeant comme des repères. Les nombreux panoramas dont jouissent les citadins depuis le rivage et ces moments passés au bord de l'eau permettent finalement de mieux s'approprier la ville.

Croquis d'Istanbul de Le Corbusier
Source : Kortan, 2018

4. Eau, lieux et pratiques actuels : entre diversité et homogénisation

Source : Google Earth

5
ARNAVUTKÖY
KANDILLI
6
12
BASIKTAS
1
2
13
ÜSKÜDAR
KADIKÖY
3

Méthode d'analyse

Pour mieux comprendre la diversité du rapport à l'eau dans la ville d'Istanbul, il convient d'analyser certaines situations sur le Bosphore et sur la Corne d'Or. L'objectif est de voir comment la relation ville/eau est perçue, puis d'identifier les qualités et défauts des différents types d'espaces et bâtiments nommés sous les désignations suivantes : les *landmarks,* les bâtiments privés, les coupures géographiques et non-lieux et enfin les espaces publics.

Landmarks
La première catégorie nommée *landmaks* représente les grands bâtiments mis en scène sur l'eau tels que : grands hôtels, gares, mosquées, musées... Ces bâtiments ou ensemble de bâtiments, créent à eux seuls des pièces urbaines.

Bâtiments privés
La seconde catégorie met en avant la présence des maisons privées (*yali*) en bord d'eau. Ces exemples-là sont plutôt destinés à montrer comment les rives sont habitées au sens propre du terme par les stambouliotes.

Coupures géographiques et non-lieux
La troisième catégorie a pour but de montrer des situations où le rapport ville/eau est brutalement coupé par des infrastructures (routières ou privées) et les conséquences induites dans la ville avec des espaces résiduels, non fonctionnels ou dépourvus de qualité.
«Les **non-lieux** *sont définis par l'anthropologue Marc Augé (1992), auquel la paternité du terme est communément attribuée, comme des espaces fonctionnels nés de la mondialisation, standardisés et déshumanisés, porteurs d'une rupture avec les lieux « anthropologiques » comme le foyer. Gares, aéroports, centres commerciaux, fonctionnant tous sur le même modèle. Cette critique des espaces produits par l'uniformisation du monde reste pertinente.»*
(JBB), novembre 2017

Espaces publics
La quatrième et dernière catégorie permet de mettre en avant les espaces publics tels que les places, les parcs et les rivages afin de comprendre leur importance dans la ville.

Chacune des situations est analysée au travers des critères suivants :

1- Végétation ●●●○○
Ce critère permet de comprendre l'importance de la végétation. Est-ce que la présence de la végétation influe sur l'appropriation des citadins ? Qu'est-ce que la végétation apporte au lieu ?
Le nombre de «pastilles colorées» est proportionnel à la présence et l'importance de la végétation sur le lieu présenté.

2- Bâti / non-bâti ●●○○○
Il sagit d'évaluer si le contexte en lien avec le bord d'eau est plus ou moins bâti, afin de comprendre ce que «ce plein ou ce vide» apporte au lieu.

3- Diversité des activités ●●○○○
(programme)
Est-ce-que ce lieu offre une diversité programmatique ?

4- Appropriation (public) ●●●●○

Est-ce-que le lieu en question est approprié par les citadins ? Cela permet de comprendre quel type d'espace public donne la possibilité d'une appropriation.

5- Rapport à la ville ●●●○○

Ce critère permet de comprendre quels espaces ou bâtiments permettent une continuité plus ou moins importante dans la ville. De ce fait nous verrons l'impact des voiries sur le rapport en la ville et l'eau.

6- Accessibilité (côté ville) ●●●○○

Le lieu est-il facilement accessible par les transports en commun routier, ferroviaire etc..?

7- Proximité à l'eau ●●●●●

Le degré de proximité à l'eau (surtout pour les cas où il y a des bâtiments).

8- Accessibilité (coté mer) ●●●○○

Le lieu est-il facilement accessible par les transports en commun (bateau) ?

9- Attractivité ●●○○○

Est-ce-que le lieu attire les citadins ? Est-ce qu'il est apprécié et accueillant ? Les gens aiment-ils venir ici ?

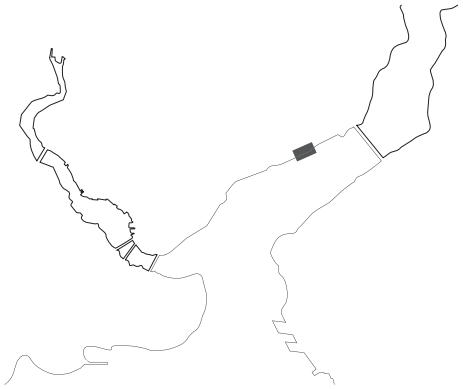
Les outils d'analyses utilisés sont systématiquement les mêmes pour chacune des situations : neuf critères d'évaluation, un schéma de repérage du lieu, une vue satellite en plan et à la même échelle pour comprendre la dimension du lieu puis une ou plusieurs vues de l'endroit en question.

4.1 Landmarks

Ce premier cas est celui d'un hôtel de luxe situé sur les rives du Bosphore dont l'accès est exclusivement dédié à la clientèle. Il est donc question de privilégier le rapport à l'eau à une certaine catégorie d'usagers.
L'hôtel fait partie des bâtiments emblématiques de la skyline du front du Bosphore.

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation ●●○○○
2- Bâti / non-bâti ●●●●○
3- Diversité des activités (programme) ●●○○○
4- Appropriation (public) ●○○○○
5- Rapport à la ville ●●○○○
6- Accessibilité (coté ville) ●●●○○
7- Proximité à l'eau ●●●●○
8- Accessibilité (coté mer) ●●○○○
9- Attractivité ●●○○○



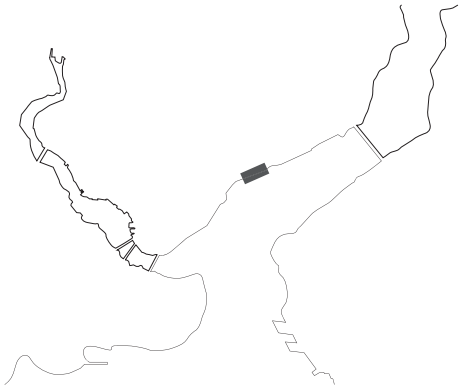
1.
Le Palais Çırağan (hotel kempinski),
rive du Bosphore, Istanbul.
Source : Google Earth

Le Palais de Dolmabahçe, 1863-67
rive du Bosphore, Besiktas - Istanbul
Source : Wikipedia
Crédit : Josep Renalias
29 Janvier 2008

Google Earth
N

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



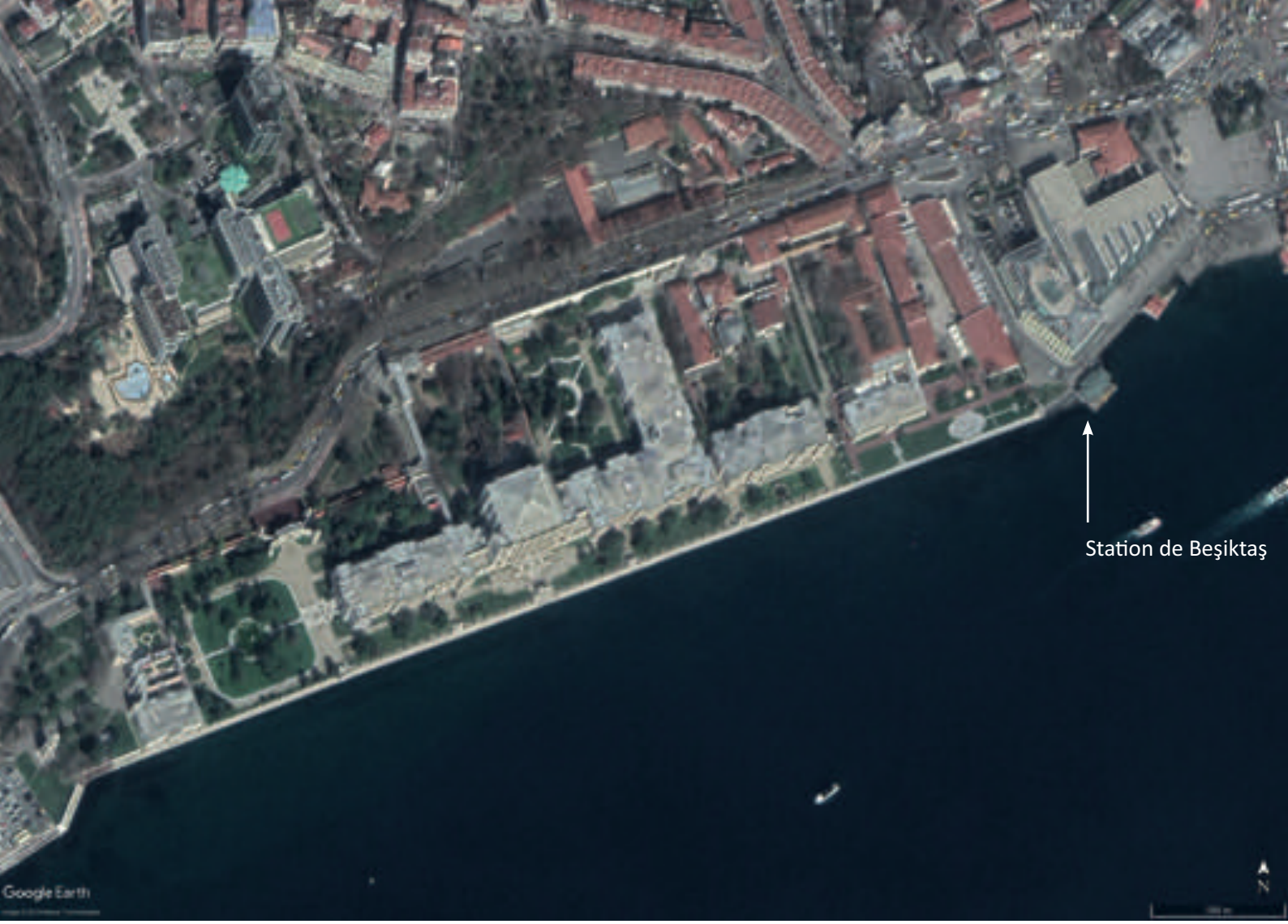
2.
Le palais de Dolmabahçe (musée), 1843-56
rive du Bosphore, Istanbul
Source : Google Earth

Le palais de Dolmabahçe a été la résidence du sultan Abdülmecit 1er durant la deuxième moitié du XIXème siècle, puis le bâtiment succéda aux différents gouvernants du pays jusqu'à Mustafa Kemal Atatük, fondateur de la république moderne turque, qui y laissera sa vie en 1938.
Aujourd'hui le palais a pris la fonction de musée. Il est entouré d'une enceinte (mur/barrière), où le public est habilité à y accéder seulement à condition d'avoir payé une entrée pour la visite du musée.
Dans ce cas il est donc question de privatiser une partie de la rive pour contrôler l'accès au lieu.

Ce genre de situation est surtout intéressant depuis l'extérieur du site, c'est-à-dire depuis l'autre rive ou sur l'eau, parce qu'il représente une des figures fortse de la ville et de son histoire.

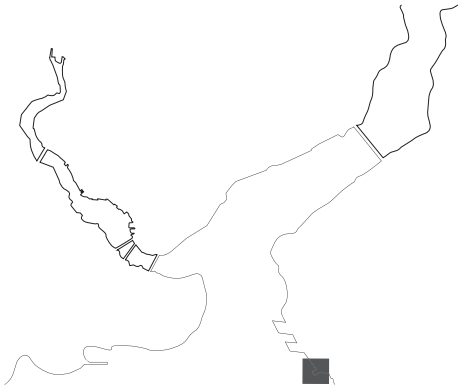
Le site de projet pourrait tout à fait être envisagé comme endroit permettant l'accueil d'un bâtiment de type «landmark» dans le but de constituer un repère depuis la rive opposée.

Le Palais de Dolmabahçe
depuis le Bosphore, Besiktas - Istanbul
Source : Wikipedia
Crédit : DavidConFran - 16.11.2013


Station de Beşiktaş
Google Earth
N

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



3.
La gare de Haydarpaşa, 1906-08
à l'entrée de Bosphore, Istanbul
Source : Google Earth

La gare de Haydarpaşa a été l'une des plus grandes gares de Turquie avec ses 11 voies et ses quelques 29 millions de passagers par année en 2011 (Horny, 2012). La gare a peu à peu perdu de ses fonctions avec à la mise en place de la nouvelle ligne Marmaray (plus au Nord, près d'Üsküdar) qui donne l'avantage de traverser le Bosphore contrairement à Haydarpaşa.

Le lieu est proposé à un projet urbain qui vise à développer un espace à vocation largement touristique et commerciale (Horny, 2012).

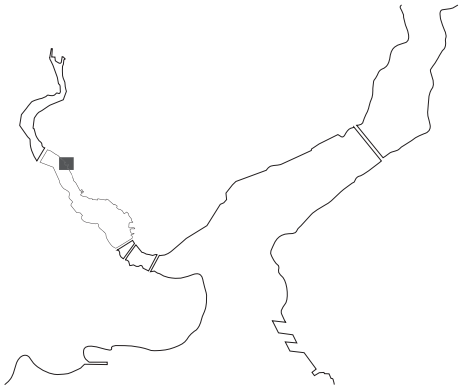
Outre ces aspects politiques, ce bâtiment et ses silos à grains (photo ci-contre) montrent bien une figure de repère dans la ville, qui contrairement aux deux situations précédentes, est complètement accessible aux publics.

Vue de la gare de Haydarpasa
depuis le Bosphore, Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici - 22.07.2018

les sillos
à grains
la gare
embarcadère de
Haydarpaşa
embarcadère de
Kadıköy
Google Earth

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



4.
Le musée de l'industrie Koç (Divan Rahmi M. Koç) entre le parc Halıcıoğlu et le parc Hasköy dans la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Source : Google Earth

Le musée de l'industrie Koç n'est pas forcément un repère visuel, mais c'est plutôt un lieu fréquenté, attractif et singulier d'autant plus qu'il privatise à lui seul un grand espace sur les berges de la Corne d'Or.

Aussi, ce musée représente une manière de faire la continuité entre la ville et l'eau. Si d'un côté il connecte d'une certaine manière le tissu de la ville au rivage, il coupe de l'autre la continuité naturelle des berges dans le sens longitudinal.

Source : Gisèle Durero-Koseoglu - Blog

Parc Halıcıoğlu
Embarcadère de
Ayvansaray
Parc Haliç
le musée Koç
Parc Hasköy
Embarcadère de Hasköy

4.2 Privée

La seconde catégorie met en avant la présence des maisons privées (*yali*) au bord de l'eau. Les exemples ci-après sont plutôt destinés à montrer comment les rives sont habitées au sens propre du terme par les stambouliotes.

La première frange bâtie a une situation privilégiée avec une grande proximité à l'eau. Malgré cette proximité, nous pouvons constater la présence de piscines privée dans beaucoup de maisons.
Les maisons situées au-dessus de la route bénéficient d'un terrain en pente, d'une végétation abondante et d'une vue dégagée sur le Bosphore.
Cette situation n'a pas forcément d'intérêt pour le projet personnel, mais il permet d'appuyer les propos liés à la multiplicité des rapports à l'eau dans la ville d'Istanbul. Par ailleurs, d'un point de vue collectif nous voyons bien qu'il ne contribue en rien à l'espace public puisqu'il s'agit de propriété privée.

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation ●●●○○
2- Bâti / non-bâti ●●●●○
3- Diversité des activités (programme) ○○○○○
4- Appropriation (public) ○○○○○
5- Rapport à la ville ●●○○○
6- Accessibilité (coté ville) ●●○○○
7- Proximité à l'eau ●●○○○
8- Accessibilité (coté mer) ●●●●●
9- Attractivité ●○○○○

5.
Ensemble de maison privée
les *Yali* sur la rive du Bosphore, Istanbul
Source : Google Earth

Vue des maisons privée
les *Yali* sur la rive du Bosphore, Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici
20.08.2017

Google Earth

Vue des maisons privée avec le château
de l'Anatolie (Anadolu Hisar) sur la rive du
Bosphore, Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici
20.08.2017

Vue des maisons privée
les *Yali* sur la rive du Bosphore, Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici
20.08.2017

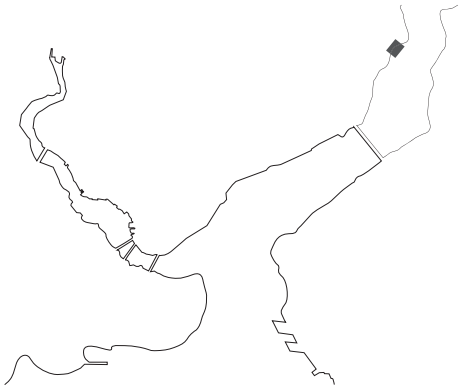
4.3 Coupures géographiques et non-lieux

Infrastructures routières

Les années 1980 et l'ouverture sur l'Occident ont été synonymes d'échanges commerciaux importants pour la Turquie. De nombreuses routes ont été aménagées le long du littoral d'Istanbul pour permettre le transport de marchandises: voies rapides, parkings d'attente pour les camions... Ces transformations ont amené des endroits naturels souvent riches de vie sociale à devenir des lieux sans identité. Les espaces résiduels, non fonctionnels dans la logique de la logistique routière constituent des poches délaissées et sans usages.
Dans le cas présent nous voyons l'impact de ces voies posées sur l'eau. Elles coupent le rapport entre le bâti et l'eau, et créent des espaces résiduels entre la voie et les pieds des bâtiments (voir ci-contre).
De large trottoirs ont été aménagés le long de la rive (et de la route), permettant quand même de se promener au bord de l'eau tout en profitant de la vue dégagée sur le Bosphore.

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation ●○○○○
2- Bâti / non-bâti ●●●○○
3- Diversité des activités ●○○○○
(programme)
4- Appropriation (public) ●○○○○
5- Rapport à la ville ●●○○○
6- Accessibilité (coté ville) ●●●○○
7- Proximité à l'eau ●●●○○
8- Accessibilité (coté mer) ●●●○○
9- Attractivité ●○○○○



6.
Arnavutköy, Bebek - Istanbul
Bosphore
Source : Google Earth

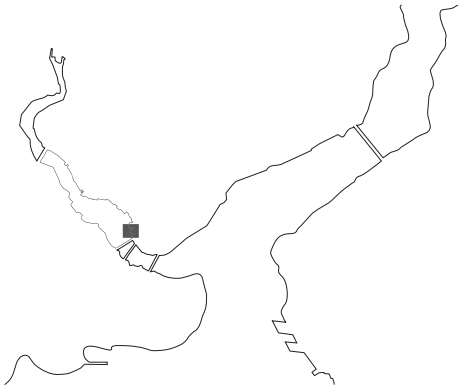
Rue Bebek Arnavutköy - Istanbul
Bosphore
Source : Google Maps

espaces résiduels
espaces résiduels

Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



7.
Chantier naval de la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Source : Google Earth

Le chantier naval *Haliç* possède une situation de coupure assez évidente, aussi bien par l'infrastrucure routière que par l'activité en bord d'eau qui prend un espace considérable.
L'activité en question ne laisse aucune possibilité au public de s'apporcher de l'eau.
La seule partie accessible est la station *vapur* de Kasımpaşa.
À l'avenir, cet endroit sera transformé et ouvert au public au même titre que le site du projet personnel situé au nord.

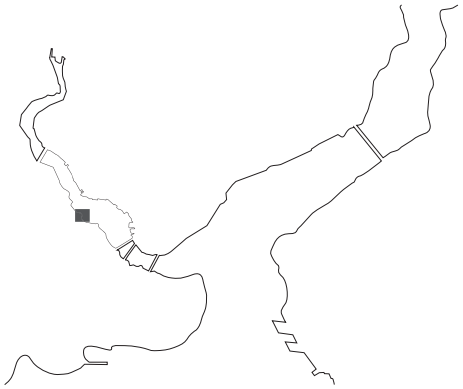
Vue du chantier naval depuis le pont Atatürk
Source : Google Maps

Embarcadère de
Kasımpaşa
Le chantier naval
Google Earth

Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



8.
Quartier de Fener et son *iskele* (station ferry) dans la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Source : Google Earth

C'est une situation assez difficile et complexe. Tout d'abord nous voyons bien la scission assez nette entre la ville et l'eau par l'infrastructure routière. L'arrivée des nouvelles voies de tramway viennent renforcer cette scission et laissent place à beaucoup d'espaces non qualifiables et résiduels.
La sation de *vapur* est également déconnectée de la ville et semble être construite sur un morceau de terre remblayé dont le statut n'est pas très clair, entre parc et non-lieu.
Les berges de Fener son traitées avec une surface bétonnée dédié à la promenade (lieu de passage).

C'est une autre manière de voir les choses :
Certains *iskele* sont très urbains d'autres, comme dans la Corne d'Or sont très végétalisés.

Vue depuis l'embarcadère de Fener dans la Corne d'Or - Istanbul
Crédit : Ercan Elibüyük
Source : Google Maps

nouvelle ligne
de tramway
embarcadère de Fener
nouvelle ligne
de tramway
espace résiduel

FENER
Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité

Sur cette portion de la Corne d'Or, le rapport à l'eau est assez hétérogène. Au sud toute une partie de la rive est occupée par l'infrastructure routière et le tramway, à l'Ouest des équipements sportifs et éducatifs y sont aménagés, puis à l'Est un centre des congrès et un parking prennent place le long des berges. En tant que programme, le centre des congrès montre l'intérêt du lieu et lui donne de l'importance. En revanche, le complexe est entouré de barrières de protection de quatre mètres qui créent une rupture du rapport entre ville et eau.

9.
A l'ouest le cimetière Eyüp et à l'est le centre des congrès de Haliç - Istanbul
Source : Google Earth

Vue sur le rue Bahariye avant l'aménagement du tramway
Source : Google Maps

cimetière Eyüp
parking
terrain de sport
lycée Eyüpsultan
centre des congrès
tramway

Google

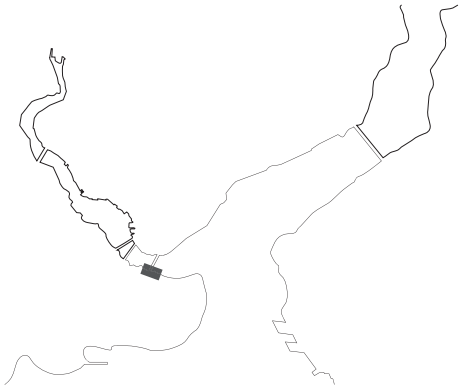
4.4 L'espace public, entre régularisation et appropriation

Étagement des pratiques de loisirs
Les pratiques populaires liées à la mer sont diffèrent des pratiques liées à la bourgeoisie.
Par exemple le pont Galata avec ses rangées de bateaux-restaurants. Sous le pont, beaucoup de petits restaurants. Sur le pont beaucoup de pêcheurs.

Les arrêts de transport maritime ou *iskele,* articulent l'espace et sont perçus comme de véritables centralités. Le constat est d'autant plus marquant à Eminönü où plusieurs modalités de transport se réunissent en un même point. De lieu où l'on passe, l'endroit est devenu de plus en plus un lieu où l'on s'arrête.
C'est également un espace très approprié, une place urbaine et vivante, un lieu de référence même si le lien entre la ville (le quartier au sud) et la rive est quelque peu difficile. Il reste intéressant de le montrer comme exemple possible pour son atmosphère dans le développement du projet personnel.

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



10.
Eminönü et le pont Galata
l'entrée de la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Source : Google Earth

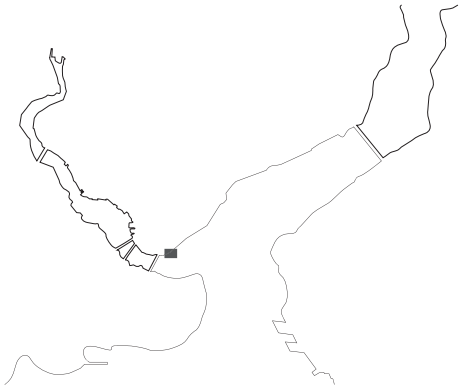
Eminönü
l'entrée de la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici
22.07.2018

le pont Galata
terminus des bus
embarcadères pour les visites du Bosphore
embarcadères pour différente destinations
le marché égypsien (Mısır Çarşısı)

Pont Galata «le pont habité» à
l'entrée de la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici
22.07.2018

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



11.
Place en bord d'eau à Karakoy. Istanbul
Source : Google Earth

La place Karaköy est très intéressante car sa situation urbaine nous permet de voir le tissu de la ville s'approcher au plus près de l'eau. La place est définie par trois fronts de bâtiments et des rues. Le quatrième «front» est immatériel et est constitué de l'eau et de son dégagement. Nous voyons bien la puissance de l'eau : une forte attraction tout en marquant une limite bien définie.
Le bord de l'eau est ici très approprié par les Stambouliotes et leurs cannes à pêches.

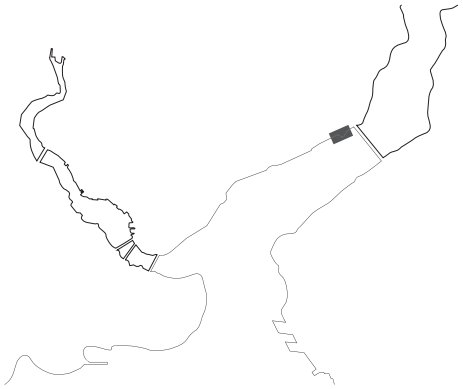
Appropriation de la place par les pêcheurs Karaköy. Istanbul
Source : Google Maps

la place Karaköy
le pont Galata
embarcadère de
Karaköy

Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



12.
La place Ortaköy et sa mosquée sur la rive du Bosphore, Istanbul
Source : Google Earth

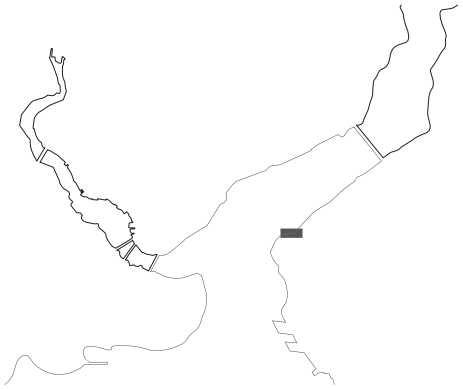
Appropriation de la place Ortaköy par les touristes, artistes et citadins. Istanbul
Source : Google Maps

rue Mecidiye köprüsü
embarcadère Ortaköy
la place Ortaköy
embarcadère pour la visite du Bosphore
Google Earth

Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



13.
La côte d'Üsküdar
Bosphore - Istanbul
Source : Google Earth

Les rives d'Üsküdar sont caractérisées par une étendue pavée et aménagée de bancs. C'est un lieu qui plaît aux Stambouliotes car il y fait frais en été et bénéficie de beaux couchers de soleil. L'endroit est également un très grand espace de rassemblement qui profite à l'ensemble du quartier. Facilement atteignables en *vapur* avec sa station en bout de place, les rives d'Üsküdar profitent finalement à toute la ville.

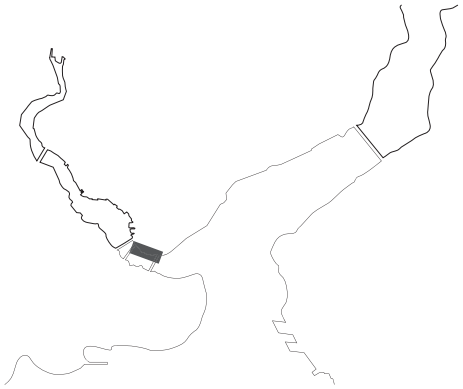
En somme, les places Eminönü, Karaköy, Ortaköy et les rives d'Üsküdar, au-delà de leurs caractères très urbains de par leur matérialité, sont des lieux très appropriés par les usagers. Cette attraction est principalement dû au fait qu'ils sont facilement accessibles et parce que ce sont des lieux où le rapport à l'eau induit naturellement un rapport à la vue.

Une vue des rives d'Üsküdar et de son occupation lors d'un couché de soleil
Bosphore - Istanbul
Crédit : Ismak Celik
Source : Google Maps

embarcadère Üsküdar
station Marmaray

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



L'intérêt d'évaluer la qualité de ce lieu est jugé intéressant car ces aménagements récemment construits (2018), montrent la présence d'un revêtement en bois traité avec une «topographie» (des paliers). Des seuils entre l'eau et la ville ont été mis en place : les gradins en bois, la promenade piétonne, la végétation, la rue, le trottoir et le bâti.
Un élément nouveau est présent dans ce cas-là : la piste cyclable. Nous verrons dans les cas suivants que ce nouvel usage tant à se régulariser le long de la Corne d'Or malgré la difficulté d'avoir une continuité cyclable le long des berges.

14.
Les berges d'Azapkapı
l'entrée de la Corne d'Or (Haliç), Istanbul
Source : Google Earth

La vue n°1
Aménagement des berges d'Azapkapı
La Corne d'Or - Istanbul
Crédit : Gökhan Erbilici
22.07.2018

le pont Atatürk
la tour Galata
2
station de métro
sur le pont
4
3
embarcadère Karaköy
1
le pont Galata

La vue n°2
Aménagement des berges d'Azapkapı
La Corne d'Or - Istanbul
Source: Google Maps

La vue n°3
Aménagement des berges d'Azapkapı
La Corne d'Or - Istanbul
Source: Google Maps

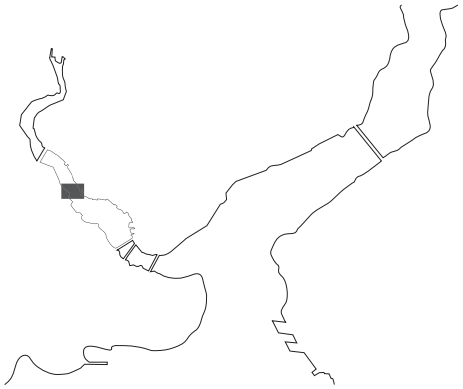
La vue n°4
Aménagement des berges d'Azapkapı
La Corne d'Or - Istanbul
Source: Google Maps

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation ●●●●●
2- Bâti / non-bâti ●○○○○
3- Diversité des activités (programme) ●●○○○
4- Appropriation (public) ●●●○○
5- Rapport à la ville ●○○○○
6- Accessibilité (coté ville) ●●●●○
7- Proximité à l'eau ●●●●○
8- Accessibilité (coté mer) ●●●●○
9- Attractivité ●●○○○

Les parcs aménagés sur les berges de la Corne d'Or questionnent sur leur statut et leur identité. En effet, chaque parc est adjacent à un quartier qui a une histoire et une identité forte. Aujourd'hui, les liens entre terre et mer tendent à s'homogénéiser avec ces parcs monotones le long des berges.
Il ne reste aucune trace des anciennes activités qui occupaient cette épaisseur de terre.
La majeure partie de l'espace est ici occupée par deux terrains de sport et un parking. Le lieu est desservi par le *vapur.* Une petite hydrobase vient compléter l'offre de mobilité.

Ce lieu a une importance pour le développement du projet personnel car les deux rives se font face. Les deux sites possèdent aujourd'hui un lien visuel, mais dans le futur ce lien se verra renforcé par une connexion maritime.



15.
Quartier de Balat à l'ouest et la friche navale au nord dans la Corne d'Or - Istanbul
Source : Google Earth

Parc de Balat
Crédit : Hassan al-Najjar - mai 2017
Source : Google Maps

Le site (La friche)
Hydrobase
Embarcadère
Balat

Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation ●●●●●
2- Bâti / non-bâti ●○○○○
3- Diversité des activités (programme) ●●●●○
4- Appropriation (public) ●●○○○
5- Rapport à la ville ●●○○○
6- Accessibilité (coté ville) ●●●○○
7- Proximité à l'eau ●●●●○
8- Accessibilité (coté mer) ○○○○○
9- Attractivité ●●○○○

Ces parcs, très semblables aux autres parcs aménagés le long des berges montrent encore bien la volonté d'homogénéiser la Corne d'Or par la végétation.
Tout comme pour l'aménagement des berges d'*Azapkapı*, une piste cyclable a été aménagée dans le parc Haliç.
Une ambiance familiale de pic-nic et de promenade caractérise ces parcs, dont l'usager, principalement de classe populaire s'approprie la pelouse avec une simple nappe et un thermos de thé.

16.
Au nord le parc Eyüp et à l'est le parc Haliç. Istanbul
Source : Google Earth

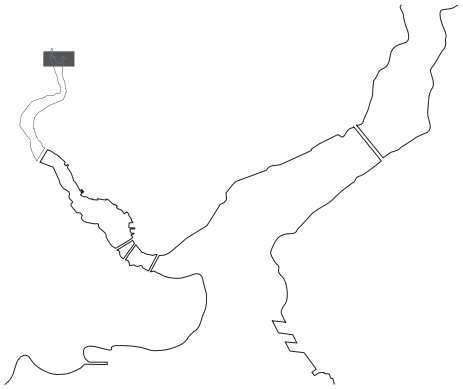
Photo du parc Haliç
Crédit: Ali Ezman - Octobre 2018
Source : www.google.com/maps

Parc Eyüp
Parc Haliç
Google Earth

Google

Critères d'analyse du rapport à l'eau

1- Végétation
2- Bâti / non-bâti
3- Diversité des activités (programme)
4- Appropriation (public)
5- Rapport à la ville
6- Accessibilité (coté ville)
7- Proximité à l'eau
8- Accessibilité (coté mer)
9- Attractivité



17.
La jonction entre la rivière de Kagithane à l'est et la rivière Alibeyköy à l'ouest. Entre les deux rivières se trouve le musée de l'énergie et l'université d'architecture Bilgi. Istanbul
Source : Google Earth

Le campus *Santralistanbul*, nom qui fait référence à l'ancienne centrale électrique présente sur ce site, est l'une des dernières interventions de réhabilitation de la ville (2007). Cet ensemble est intéressant au niveau programmatique. Dans un premier temps l'ancienne centrale électrique a été transformé en musée : le musée de l'énergie.
Puis d'autres programme s'y sont greffés : une bibliothèque, une université privée, des logements pour étudiants, des équipements sportifs tel qu'un terrain de tennis et un club nautique pour l'aviron et la voile.
Le tout créé un ensemble dédié à l'éducation et la culture.
Le rapport à l'eau est assez faible et non exploité dans sa totalité. La présence d'un grand parking coupe fortement le lien entre les bâtiments et l'eau. En revanche la présence d'un club nautique donne une véritable plus-value au lieu et tend à renouer un lien avec l'eau de la Corne d'Or.

Une des activités proposée à l'université
Source : www.bilgi.edu.tr

logements
étudiants
universitée
parc
musée
bibliothèque
club nautique
tennis

YELKEN KULÜBÜ
DELPHIA 24

Comparaison et constats

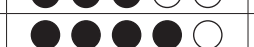
	Végétation	Bâti / non-Bâti	Diversité des activités (prog.)	Appropriation (public)
1. L'hôtel Çırağan	●●○○○	●●●●○	●●○○○	●○○○○
2. Palais Dolmabahçe	●●●○○	●●●●○	●○○○○	●○○○○
3. Gare Haydarpasa	○○○○○	●●●●●	●●○○○	●●○○○
4. Musée Koç	●●○○○	●●●●○	●●○○○	●●○○○
5. Les *yali* (maisons)	●●●○○	●●●●○	○○○○○	○○○○○
6. Arnavutköy	●○○○○	●●●○○	●○○○○	●○○○○
7. Chantier naval	○○○○○	●●●●○	●●○○○	●○○○○
8. Fener	●●●○○	●○○○○	●○○○○	●●○○○
9. Eyüp	●○○○○	●●●○○	●●○○○	●●○○○
10. Place Eminönü	●○○○○	●○○○○	●●●●○	●●●●●
11. Place Karaköy	○○○○○	●●○○○	●●●○○	●●●●●
12. Place Ortaköy	○○○○○	●●●○○	●●●○○	●●●●○
13. Place Üsküdar	○○○○○	●○○○○	●●●○○	●●●●●
14. Berges d'Azapkapı	●●○○○	●●●○○	●●○○○	●●●●○
15. Parc de Balat	●●●●●	●○○○○	●●○○○	●●●○○
16. Parc Eyüp	●●●●●	●○○○○	●●○○○	●●○○○
17. Université Bilgi	●●●○○	●●●○○	●●●●●	●●●○○

Sur le Bosphore

Constat 1:
Les places urbaines ou berges qui ont un noeud de modalité de transport, précisément des *iskele* (embarcadère) génèrent des centralités à forte appropriation par les citadins.

Constat 2:
Les lieux végétalisés ne sont pas forcément les plus appropriés et appropriables, sauf lorsqu'un programme spécial y est présent (le cas de l'université / musée).

Constat 3:
Les rives bâties ne sont pas les plus appropriées par les citadins.

Rapport à la ville	Accessibilité (coté ville)	Proximité à l'eau	Accessibilité (coté mer)	Atractivité
				

Constat 4:
Le rapport à la ville est plus présent lorsqu'il n'est pas coupé par une route.

Constat 5:
Le rapport à la ville est plus présent lorsqu'un bâtiment public ou une place publique fait le lien terre/mer.

Constat 6:
Un lieu est plus attractif lorsqu'il y a une diversité d'activités ou qu'il a un intérêt historique.

Synthèse de la 1ère partie

Cette première partie nous a permis de voir comment les pratiques liées à l'eau ont évolué au cours du temps à Istanbul.

Si l'eau a été un élément stratégique d'un point de vue militaire et vital lors de la création de la ville, nous pouvons constater que le rapport entre la ville et l'eau a évolué au fil des siècles. Les *köşk* (kiosques) sont un bon exemple. Ces bâtiments sont de véritables lieux de repos, d'échange, d'isolement ou d'immersion totale dans la nature grâce à leur position en encorbellement. Ils permettent la contemplation du lointain. Le développement des kiosques exclusivement *intra muros* s'est peu à peu généralisée au bord des rives du Bosphore avec l'apparition des *yali,* résidences secondaires construites très proche des berges, voire «les pieds dans l'eau».

La révolution industrielle du XIXème siècle a eu pour conséquence de prolonger la ville de plus en plus près de l'eau avec l'implantation de nombreuses usines et entrepôts le long de la Corne d'Or, port de la ville. L'eau a alors largement bénéficiée au commerce fluvial et à celui du déplacement de la population en bateau.

À la fin du XXème siècle, la métropole d'Istanbul entreprend l'aménagement des rivages aussi bien sur le littoral de la mer Marmara que dans la Corne d'Or. La quasi-totalité des berges ont été transformées en espaces verts ponctués de bâtiments publics (musée, palais des congrès, écoles, équipements sportifs et culturels...) et d'espaces informels (friches, non-lieux...) inexploités et inexploitables par les citadins. Ces nouveaux aménagements n'ont en aucun cas tenus compte, ou très peu, de l'identité du lieu avant transformation.

Pour terminer, la sélection et la comparaison de différents morceaux de ville plus ou moins proche de l'eau nous a permis de montrer la multiplicité des rapports terre /mer. La confrontation de ces lieux selon des critères d'analyse (que l'on rappelle: végétation, bâti / non-bâti, diversité des activités (programme), appropriation (public), rapport à la ville, accessibilité (côté ville et mer), proximité à l'eau, attractivité), permet d'énoncer différents constats essentiels à la compréhension de la ville et de son rapport à l'eau.

Le degré d'appropriation des places publiques qui sont des lieux à fort passage grâce aux modalités de transport qui s'y croisent en est une des conclusions.

Partie II

Camiikebir, du chantier naval au quartier de Tersane

1. Camiikebir, six siècles de transformations

1.1. Tersâne-i Âmire

D'après Idris Bostan, dès 1453, le sultan ottomoan, à la conquête de la ville de Constantinople, fait construire le chantier naval de la Corne d'Or.

Le port appelé à l'origine "liman" par les Ottomans a progressivement changé de nom pour "tershâne" a partir du XVI^{ème} siècle. Le mot doit son étymologie à l'italien où une telle infrastructure est appellée "darsena", qui par la suite deviendra "arsenale" en italien et "tersane" en turc.

La construction des navires à toute son importance depuis déjà bien longtemps pour la ville car elle permet d'avoir une force d'attaque ou de riposte contre les ennemis. L'évolutiuon de la flotte va de paire avec la taille de l'empire.

En effet, l'expansion fleurissante de l'empire ottoman a permis de transférer une partie du chantier naval de la ville de *Gelibolu* au port de la Corne d'Or à Constantiople pour en faire la plus grande struture navale.

L'agrandissement du chantier naval de Tersane est particulièrement visible en 1513 puisque le sultan Yavuz Sultan Selim (1470-1520) investit 200'000 pièces d'or pour la construction de l'infrastructure navale. Les cartes historiques témoignent de l'ampleur des travaux.

Carte historique de Constantinople datant des années 1533 - 35.
source: «The Swedish Parrot»

© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library

Le chantier naval s'étend à cette époque le long de la berge nord de la Corne d'Or, de la porte de *Azapkapu* (A) jusqu'à *Haskök* (B) (voir plan page suivante). L'infrastrucuture est tellement gigantqesque que pour parler d'un endroit du site, on utilise le nom du quartier limitrophe du secteur en question. Le secteur près du quartier de Galata était appelé "Galata Tersanesi" soit : "le chantier naval de Galata", par exemple.

Selon Idris Bostan, durant le commandement du capitaine Mehmed Pasa (1546-49), *Tersane* est davantage construit ce qui va considérablement changer le lieu. Des caves seront adjointes aux bâtiments le long des berges afin de stocker et préserver le matériel des galères puis coté «terre» un mur d'enceinte non visible de l'extérieur est construit.

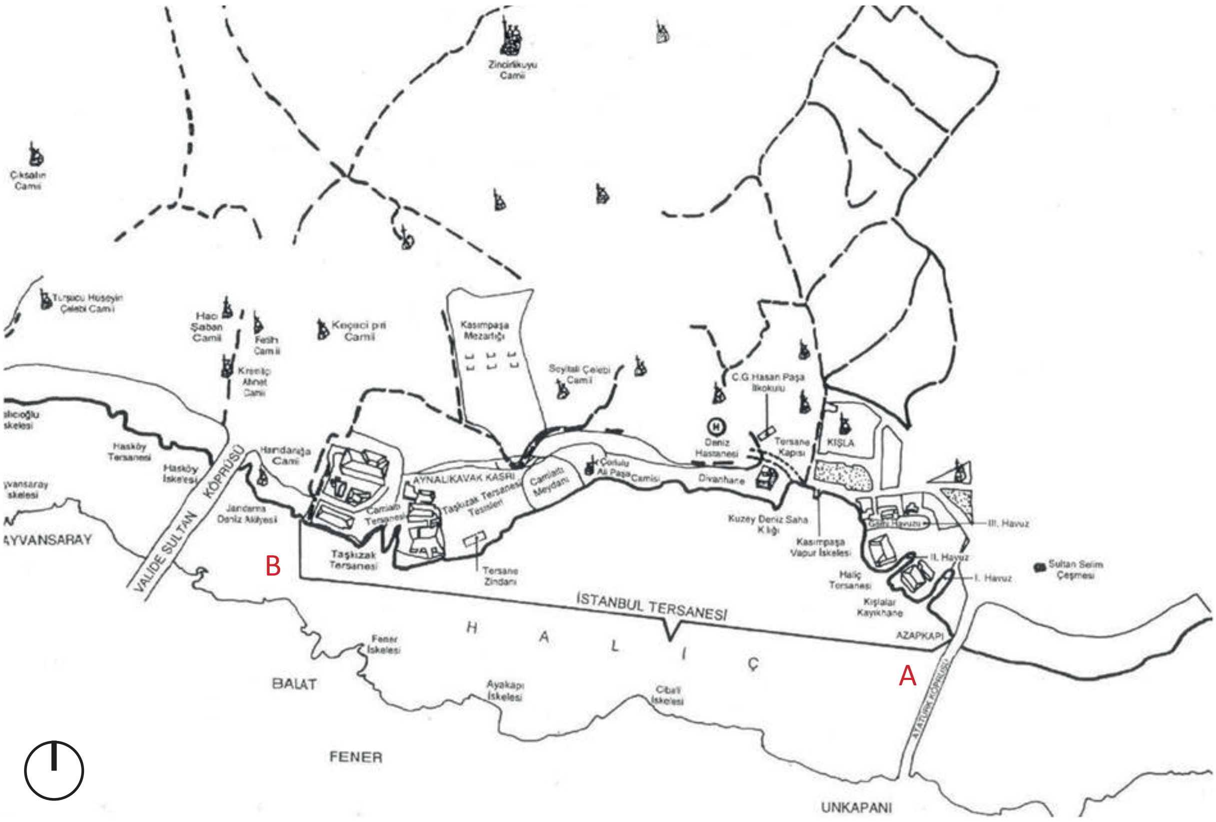
Les grands murs d'enceinte permettent d'avoir un contrôle total de l'infrastructure. L'accès au site s'effectue par plusieurs portes.

D'est en ouest :
1- Azaplar kapısı : donnait sur le Qartier de Galata
2- Kasimpaşa kapısı: donnait sur le ruisseau de Kasimpaşa
3- Nakkaşhane kapısı
4- Zindan kapısı : prison
5- Şahkulu kapısı
6- Hasköy kapısı : donnait sur le quartier de Hasköy.

A plus grande échelle, le site est divisé en trois secteurs : le premier "*Haliç Tersane*" à l'est, le second "*Camialtı Tersane*" au centre et le troisème "*Taşkızak Tersane"* à l'ouest.

Emplacement des zones du chantier naval
Source : Dr. Reşat Baykal

Emprise du chantier naval (extrapolé sur une carte actuelle)
Source : Dr. Reşat Baykal


Zincirlikuyu Camii
Hasköy Tersanesi
Hasköy İskelesi
VALİDE SULTAN KÖPRÜSÜ
AYVANSARAY
B
Taşkızak Tersanesi
AYNALIKAVAK KASRI
Camialtı Tersanesi
Tersane Zindanı
Deniz Hastanesi
Tersane Kapısı
KIŞLA
Divanhane
Kasımpaşa Vapur İskelesi
Haliç Tersanesi
Kışlalar Kayıkhane
III. Havuz
II. Havuz
I. Havuz
Sultan Selim Çeşmesi
AZAPKAPI
İSTANBUL TERSANESİ
H A L İ Ç
A
Fener İskelesi
Ayakapı İskelesi
Cibali İskelesi
BALAT
FENER
UNKAPANI

1.2. production et évolution des bateaux

Depuis la création du chantier naval, toutes sortes de bateaux à rames et à voiles ont été construits. De la fabrication du matériel à la des réparations des bateaux, tout était effectué sur la côte de la Corne d'Or.

On apprend aussi d'après Idris Bostan que les caractéristiques technologiques des navires construits à Tersane-i Amire ont changé au cours des siècles. Ces modifications ont également entraîné des transformations dans les institutions des chantiers navals. Par conséquent, il est possible de trouver des traces de trois périodes différentes encore à l'heure actuelle.

La première période commence dès la création de l'empire et dure jusqu'au XVII^{ème} siècle avec les bateaux à rames. Puis la deuxième période s'étend jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle avec les voiliers. Enfin la troisième période, du XIX^{ème} siècle s'étend de l'effondrement de l'empire en 1923, avec la production de navires à vapeur, jusqu'à aujourd'hui.

Une vue de Tersâne -i Âmire
Source : Dr. Reşat Baykal

"Cérémonie de mise en eau d'un gallion à Tersâne -i Âmire, 1815"
Source : Dr. Reşat Baykal

The Launching Ceremony of a Galleon into the Sea at the Tersâne-i Âmire, 1815

L'évolution de la taille des bateaux à naturellement impacté la taille des infrastructures (rampes de mise hors d'eau, grues, couverts...) nécessaires à la construction des navires. On trouve notamment parmi ces infrastructures le grand couvert du secteur de *Taşkızak* (extrémité ouest du site). Il permettait de mettre à l'abri les bateaux en hiver et de les entretenir grâce aux rampes de mise hors d'eau.

Dans le secteur de *Haliç* (près de Pera/Galata à l'est), trois grands radoubs de réparation et d'entretien ont complété les infrastructures construites. Le premier bassin date de 1797-1800 et a été construit durant le règne de Selim III. Le second bassin fut construit entre 1874-76 par le sultan Mahmud II. Enfin, le troisième bassin fut achevé en1870 sous le règne d'Abdulmecid-Abdulaziz.

Ces bassins sont aujourd'hui encore en activité et permettent l'entretien des *vapur* (bateau de transport public).

Remise à l'eau d'un bateau qui sort du grand hangar de Taşkızak. 1884
Source : Dr. Reşat Baykal

Vue des radoubs du secteur de Kasımpaşa (à l'est du site) - Source : eskiistanbul.net

1.3. la fin du chantier naval

Dans l'article publié par Idris Bostan nous pouvons apporendre que le chantier Tersane-i Amire a été divisé en 1913. Le chantier naval de *Taşkızak* a été transféré à la marine et les chantiers navals de *Camialtı* et *Haliç* ont été transférés à la société *İnşâât-ı Bahriyye Osmâniyye* (Bostan, 2011).

Après l'armistice de Moudros le 30 octobre 1918, donc après la Première Guerre Mondiale, les activités de construction navale ont été complètement arrêtées à Istanbul. La volonté de retirer l'armée de la région a eu pour conséquence de déplacer une partie de l'activité de construction navale à *Gölcük*.

Une nouvelle réorganisation a lieu en 1925. Le chantier naval *Taşkızak* de la marine, les chantiers navals de *Camialtı* et de Halic ont été transférés à "l'Administration Turque de la Mer" (*Türkiye Seyrisefâin İdaresi*).

Enfin, le tremblement de terre de 1999 a considérablement dégradé le chantier naval de *Gölcük*. Ce dernier a finalement été déplacé à *Pendik*, en périphérie d'Istanbul (rives de la mer Marmara) (Bostan, 2011).

Aujourd'hui, seul le chantier naval *Haliç* est encore en activité et tout le reste du site est en état de friche depuis plusieurs décennies.

Vue du secteur de Taşkızak et Camialtı.
Source : eskiistanbul.net

Lors de la construction d'un bateau.
Source : eskiistanbul.net

2. La friche aujourd'hui

Le chantier naval *Tersanne-i Amire* de par son importance militaire, son activité et son emprise gigantesque, a toujours fait partie du paysage de la ville d'Istanbul. Si durant des siècles cet espace était situé extra-muros, aujourd'hui *Tersanne-i Amire* occupe une place centrale dans la Corne d'Or.

L'objectif de cette partie est de comprendre le site d'intervention et son contexte afin de pouvoir juger de l'obsolescence des éléments et voir ceux qui ont un intérêt à être conservés.

friche navale / site

site naval en exploitation

site de reflexion

Source : Google Earth

2.1 L'ancien chantier naval

Les hangars

Ce lieu a connu de nombreuses transformations, constructions, démolitions à des périodes différentes de l'histoire. Aujourd'hui, la fin de l'activité navale sur la berge nord de la Corne d'Or a laissé derrière elle une friche sur laquelle plusieurs bâtiments de type "hangar" sont présents.

Ces bâtiments sont très caractéristiques de l'activité industrielle du fait de leur grand volume, des matériaux qui les composent : pierre, maçonnerie et de leurs toitures métaliques faites de fermes ou de sheds.
Les dessins ci-contre illustrent certaines de ces halles de maintenance et stockage.

Les bâtiments présents sur le site possèdent un grand nombre de toitures en pente et un système d'éclairage zénithal plus ou moins sophistiqué. Cette systématique pourrait être un thème d'architecture pour réinterroger le caractère du lieu et son identité forte dans le développement du projet personnel.

La juxtaposition de bâtiments d'époques, de matérialité et de morphologie différentes traduit également l'évolution du lieu.

A.
Dessins de la façade Est et Sud du bâtiment A
G. Erbilici ©

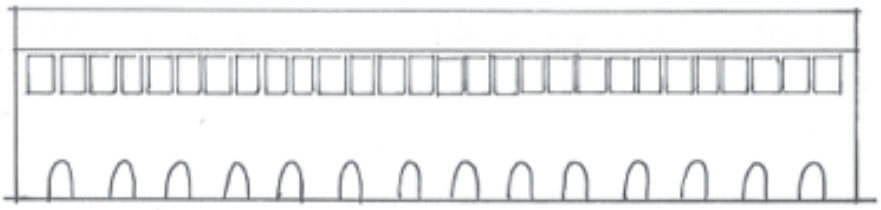
B.
Dessin de la façade Sud du bâtiment B G. Erbilici ©

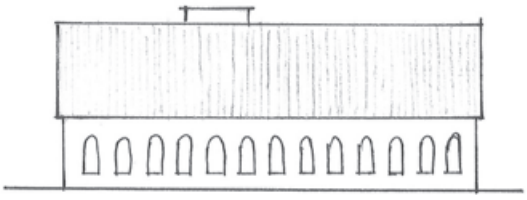
C.
Dessin de la façade Sud du bâtiment C
G. Erbilici ©

D.
Dessin de la façade Sud du bâtiment D
G. Erbilici ©

Est.

Sud.





Les rampes de mise à l'eau

Les halles du sites sont principalement disposée parallèlement aux lignes de côte et font face à l'eau et aux rampes de mise à l'eau.
Ces dernières sont au nombre de six pour l'ensemble du périmètre et viennent couper la continuité des quais. (plan 1)
Ce découpage façonne une ligne de côte propre au site.

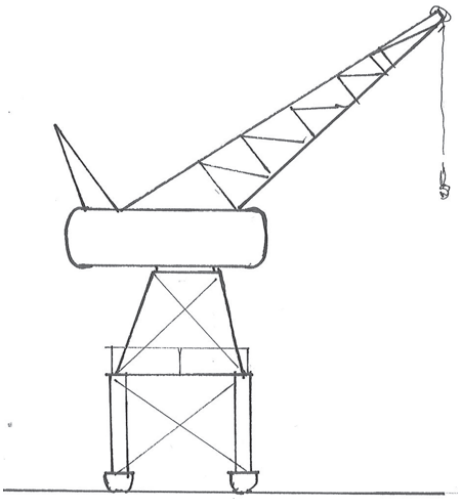
Une enceinte de murs

Le site est complètement clos de murs d'enceinte qui datent de l'Empire Ottoman. Certains de ces murs ont été surélevés de quelques rangées de parpaings ou réhaussés de barrières. (plan 1)
Deux portes permettent l'accès au site (flèches bleu - plan 3). Des entrées indirectes (flèches verte - plan 5), liées au palais de *Aynalıkavak rendent possible l'entrée sur le périmètre.*

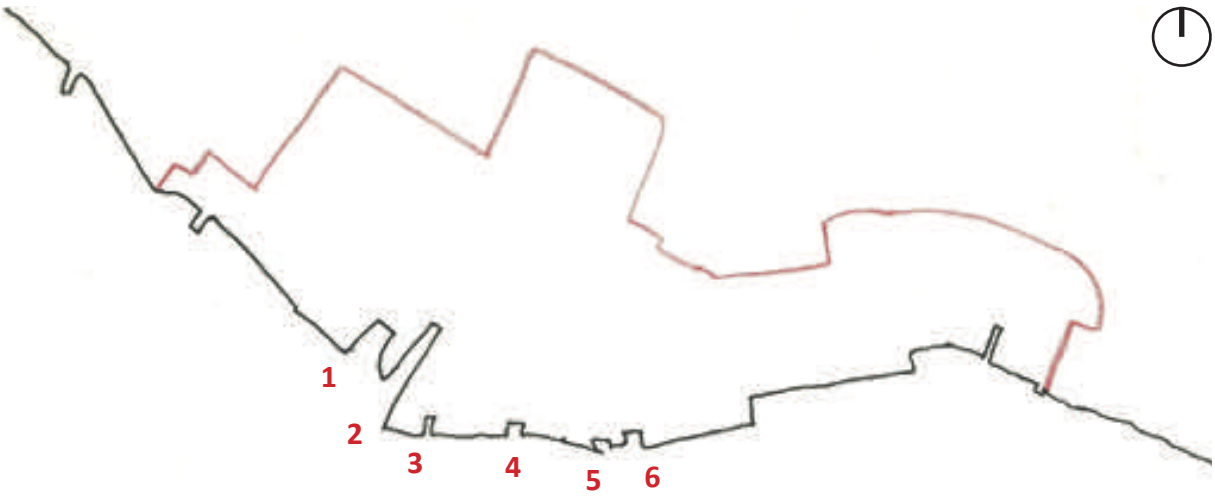
La perméabilité au site devra être prise en compteors de la conception du projet personnel, tout en conservant des traces historiques de cet ouvrage.

Les grues cyclopèdes

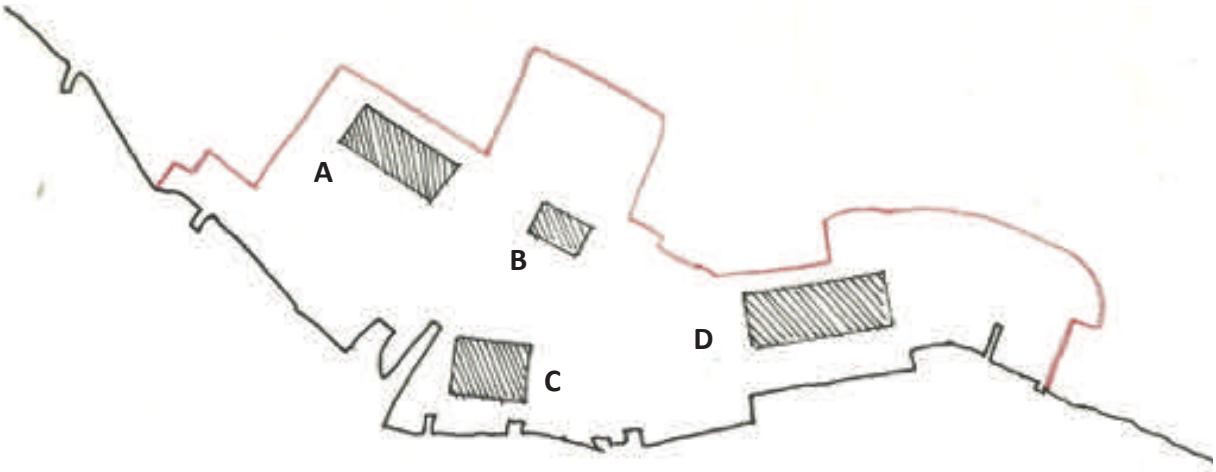
Six grues cyclopèdes sont toujous présentes sur le site. Une de ces grues est d'ailleurs tombée à l'eau. Ces grues guidées à l'aide d'un tracé de rail au sol (plan 6) font partie des éléments révélateurs de l'ancienne activité du lieu. N'ayant aujourd'hui plus aucune utilité, elles font partie du passé mais reflètent l'histoire du lieu comme des témoins muets. La conservation de certaines de ces grues pour traduire la mémoire du lieu pourrait se révéler intéressante dans le projet personnel.



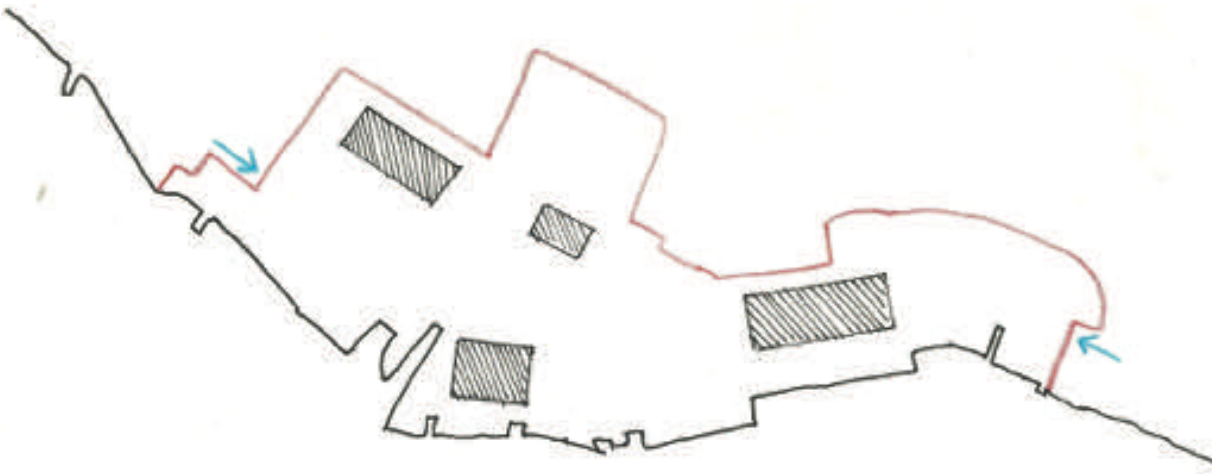
Grue cyclopède
G. Erbilici ©



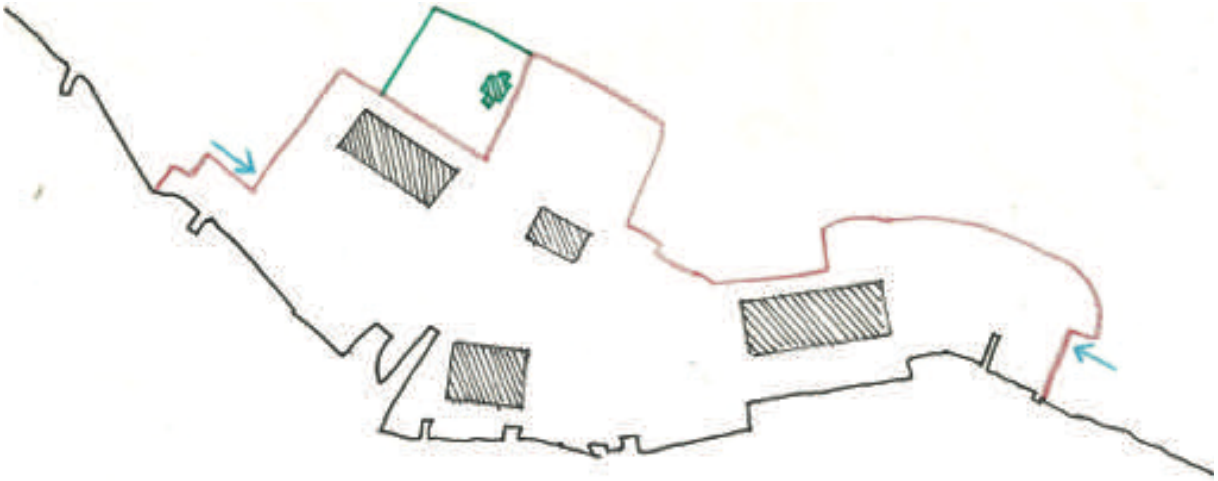
Plan 1 - les rampes de mise à l'eau
G. Erbilici ©



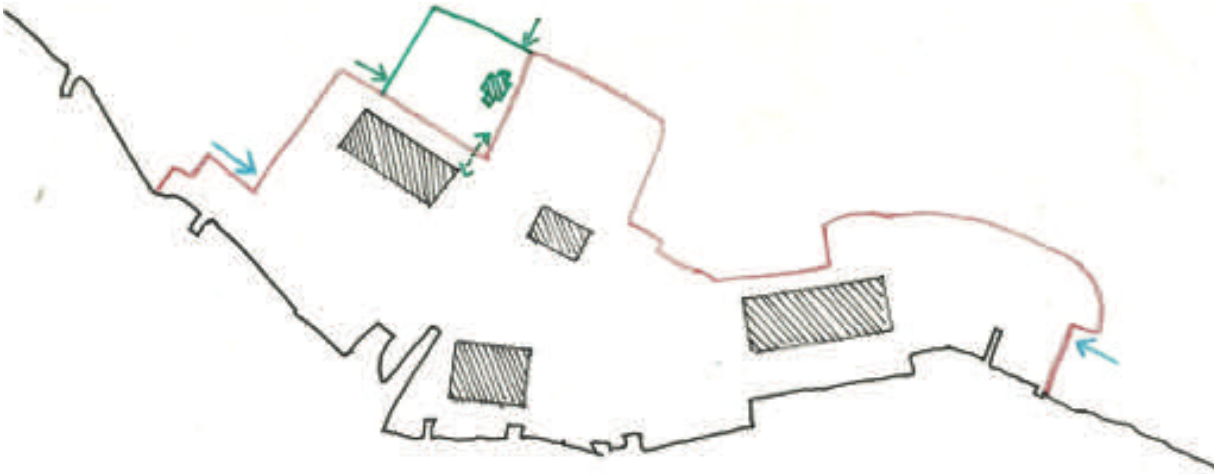
Plan 2 - les hangars
G. Erbilici ©



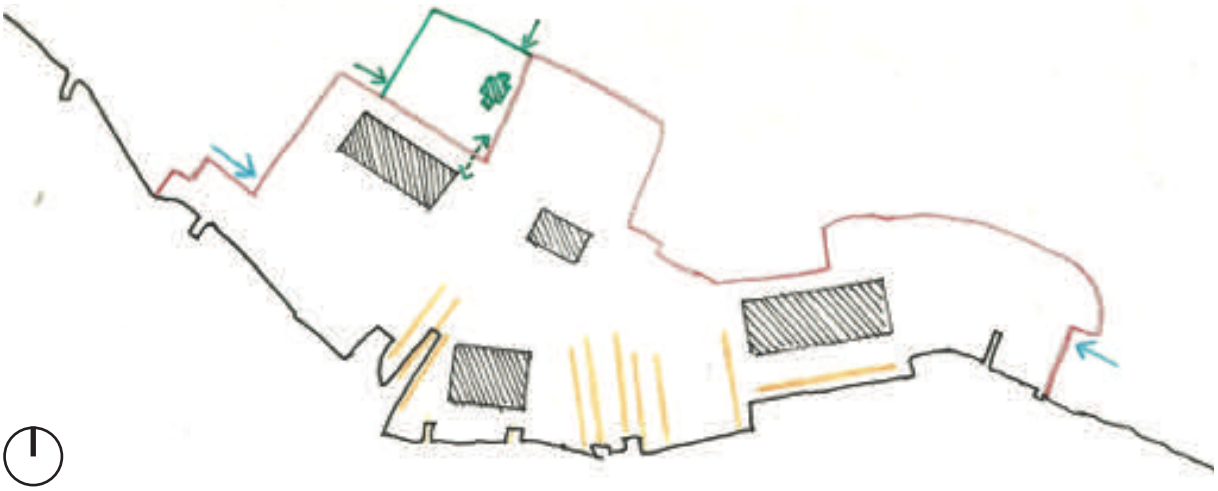
Plan 3 - les portes du chantier naval
G. Erbilici ©



Plan 4 - le palais
G. Erbilici ©



Plan 5 - les portes du palais
G. Erbilici ©



Plan 6 - les rails
G. Erbilici ©

Source : panorama.istanbul/yavuz_selim_2/index.html

Source : Google Earth

Vue panoramique depuis la mosquée Yavuz Selim - Source : panorama.istanbul/yavuz_selim_2/index.html

le cimentière
D
6

le cimetière
le hangar D
6

2.2 Un contexte singulier

Un ensemble de cimetières accroché au site

Cet ensemble d'une dimension de 15 hectares est composé de plusieurs cimetières, musulmans et juifs :

Zindan Arkası Mezarlığı, littéralement «le cimetière derrière la prison» au centre (1), *Tarihi Kulaksız Mezarlığı* sur les hauteurs (2) et enfin *Deniz Hastanesi Şehitliği* accolé à la friche (3). Ce dernier nous donne une indication concernant les défunts : se sont les soldats morts à l'hopital naval.

Ces cimetières sont très arborés et la végétation donnent l'impression de déborder sur la friche. La nature semble avoir repris ses droits au sein de l'ancien chantier naval et une impression de continuité végétale est perceptible.

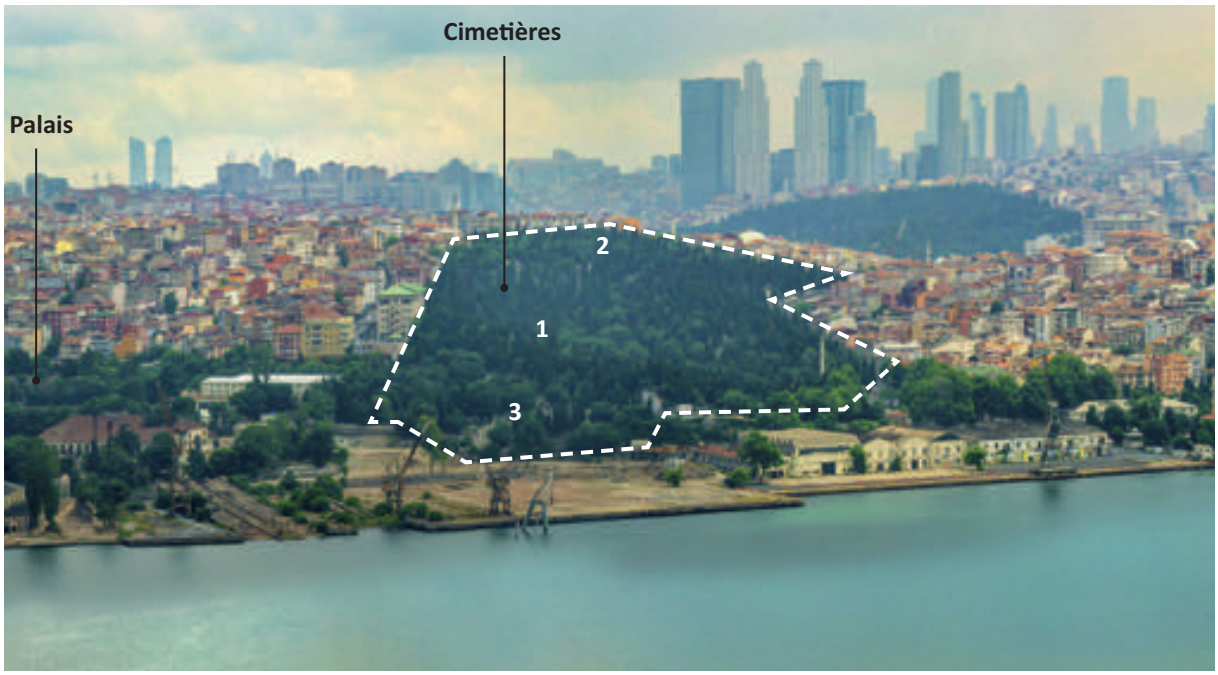
Vue depuis la mosquée Yavuz Selim
Source : panorama.istanbul

le palais d'Aynalıkavak

A l'ouest du site, un petit palais ottoman installé au coeur d'un jardin est en contact direct avec le mur d'enceinte du chantier naval : le palais d'Aynalıkavak aussi connu sous le nom de palais des glaces. Ce lieu a rouvert au public comme musée de la musique ottomane.

Dans le futur projet du quartier, ce bâtiment peut prendre un rôle et faire partie d'un des pôles dédiés à la culture et à l'art.

Photographie du palais d'Aynalıkavak
Crédit: Salvator Barki
Source : www.flickr.com


Cimetières
Palais
2
1
3

Un site entouré de quartiers d'habitation...

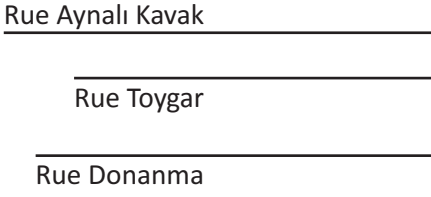
Les quartiers résidentiels de Hasköy au nord-ouest et de Kasımpaşa au nord-est se sont développés tout autour du site. Ces quartiers contrastent particulièrement avec Camiikebir car ils sont très denses.
Ces deux quartiers, autrefois des faubourgs, ont connu une expansion importante à partir des années 1950 et sont aujourd'hui très urbains.

HASKOY

Les rues sont sinueuses et le moindre espace est construit. Le tissu de ce quartier est constitué d'une juxtaposition de bâtiments anciens (XIX^{ème} siècle), souvent en bois et en encorbellement sur la rue et de bâtiments plus récents en parpaings. Beaucoup de logements situés en plein coeur des îlots sont en ruine ou ne sont plus habités.

KASIMPASA

Ce quartier à très longtemps été peuplé en majorité par les ouvriers des chantiers navals et par une communauté tzigane.
Contrairement à Hasköy, les rues du quartier de Kasımpaşa sont légèrement plus larges et les gabarits des immeubles plus importants. D'importants travaux d'assainissement et de rénovation ont eu lieu dans les années 1990.



Source : Google Earth

HASKÖY
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
CIMETIERE
CAMIIKEBIR
KASIMPAŞA
BALAT
Corne d'Or
FENER

1.
Juxtaposition de bâtiments anciens et récents - 51 Rue Aynalı Kavak
Source : Google Maps

2.
Bâtiment en ruine au coeur du tissu construit - 18 Rue Aynalı
Source : Google Maps

3.
Bâtiment du XIX^{ème} siècle
6 Rue Aynalı Kavak
Source : Google Maps

30

... scindé par un mur d'enceinte d'un côté...

Les deux quartiers de Hasköy et de Kasımpaşa sont complètement déconnectés des rives de la Corne d'Or, aussi bien visuellement que physiquement car le site du chantier naval forme une poche impénétrable entourée d'un mur d'enceinte ne permettant aucun accès.
La confrontation entre le mur d'enceinte et le contexte avoisinant est souvent extêment difficile au niveau urbain.
Les trottoirs sont quelques fois inexistants ou occupés par des véhicules stationnés. Les rues buttent sur le mur d'enceinte et doivent le contourner.

La notion de perméabilité du tissu existant vers le coeur du site sera un enjeu important dans le projet personnel.

4.
Donjon et mur d'enceinte
Rue Aynalı Kavak - Camiikebir - Istanbul
Source : Google Maps

5.
Angle Nord du mur d'enceinte et entrée
sur parc Aynalıkavak - Camiikebir-Istanbul
Source : Google Maps

6.
A gauche l'entrée Aynalıkavak, à droite
une station essence
Rue Donanma - Camiikebir - Istanbul
Source : Google Maps

Topçu

Doğan

7.
A gauche un arrêt du bus et l'enceinte du chantier naval, à droite un garage auto
Rue Donanma - Camiikebir - Istanbul
Source : Google Maps

8.
A gauche l'enceinte du chantier naval, à droite un arrêt du bus et bâtiment à la façade très fermée.
Rue Donanma - Camiikebir - Istanbul
Source : Google Maps

9.
La rue Donanma qui passe danse le cimetière, au Nord de la friche naval.
Source : Google Maps

ELEKTRONİK
KLİMA GAZI & BAKIMI

... et inaccessible de l'autre coté.

Sur la rive droite de la Corne d'Or, faisant face à la friche navale, se situe Balat, quartier résidentiel où l'on trouve des maisons en bande à *cumba* (petit bow-window qui sort de la façade), implantées sur un terrain en pente.
C'est tout la péninsule historique, le coeur d'Istanbul qui se situe à portée de regard.

Pourtant, le schéma du réseau de ferry (ci-contre) montre un manque de connexion entre le site de la friche navale et la rive d'en face. Cette situation s'explique par le fait que le lieu a toujours été fermé au public. Cependant un lien par voie fluviale (*vapur*) entre le périmètre et le reste de la ville devra être développé dans le projet personnel pour ouvrir le site à la ville.
La création de ce nouveau lien reviendrait finalement à créer une nouvelle plateforme d'embarquement pour le nouveau quartier et serait donc une manière de transfigurer la mémoire du lieu.

Nous avons vu dans la première partie de ce travail à quel point les connexions au réseau de transport en commun maritime, les *vapur* (bateaux), créent des centralités dans la ville par le biais des *iskele* (embarcadères). Ces *iskele* sont de plusieurs natures : de type très urbain ou plutôt aménagés dans un contexte végétalisé. Un des enjeux sera donc de déterminer quelle serait la nature de l'arrivée par bateau dans le nouveau quartier. Devra-t-elle également permettre une continuité le long des berges ?

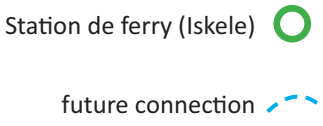
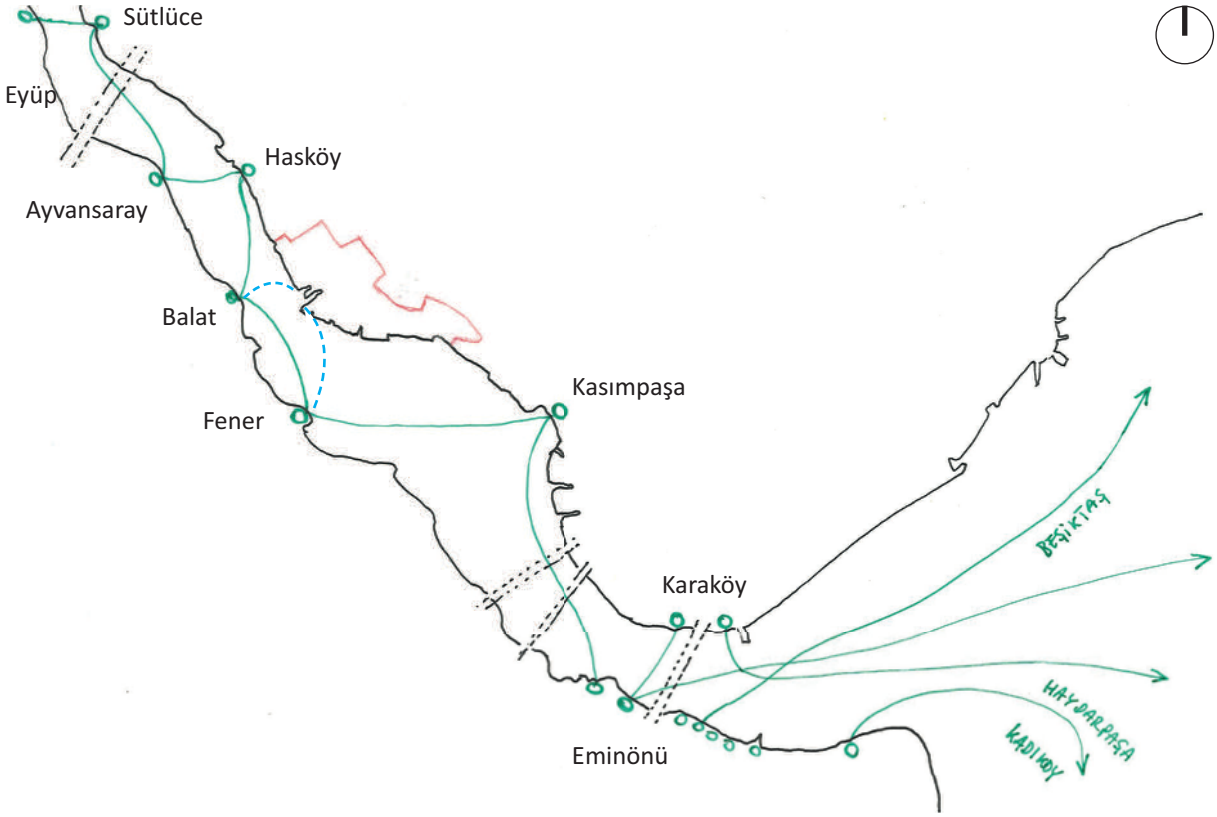


Schéma du réseau de ferry - transport public
G. Erbilici ©


Sütlüce
Eyüp
Hasköy
Ayvansaray
Balat
Fener
Kasımpaşa
Karaköy
Eminönü
BEŞİKTAŞ
HAYDARPAŞA
KADIKÖY

3. Enjeux d'une transformation

3.1 Le projet Tersane

Le développement de Camiikebir est extrêmement stratégique pour Istanbul. La dimension gigantesque de la friche actuelle et son emplacement au coeur de la Corne d'Or amènent la municipalité à envisager la reconversion du site en un super-projet à l'échelle de la métropole. Aucune date n'est encore définie pour la mise en place de ce projet mais quelques images et communications officielles sont déjà apparues dans la presse pour définir le **récit** du nouveau quartier.

Le projet redéfinit l'identité du site en changeant son appellation. Pour parler du lieu, on dit maintenant Tersane Istanbul Haliç et plus Camiikebir. *Tersane*, on l'a vu précédemment, signifie «chantier naval». La mémoire de l'activité historique est donc placée au coeur du nouveau projet.

Pour autant, l'objectif est de penser le lieu comme une vitrine à l'échelle internationale, de développer le tourisme du pays et également de développer l'image de marque d'Istanbul. Trente millions de personnes sont en effet attendues chaque année une fois le futur quartier livré.

Les programmes proposés pour le projet participent à cette vision : hôtels, logements haut de gamme, musées, centres commerciaux, lieux de divertissement, de manière à encourager la consommation et «à en mettre plein la vue». La science est également mise à l'honneur, puisque le président turc entend doter Istanbul du plus grand centre de sciences en Europe.

Projet Tersane, DP Architects,
Reconversion du site en espace marchand : centre commercial à ciel ouvert, cafés...
Privatisation de l'espace public.
Source : DP Architects

Pourtant, si le futur quartier est pensé pour rayonner sur la scène internationale et améliorer l'économie d'Istanbul, les stambouliotes semblent les grands oubliés du projet.
La clientèle visée pour accéder au logement ne représente qu'une infime partie de la population d'Istanbul, qui rappelons-le, a bien des difficultés à trouver une habitation décente si proche du centre-ville. La population des quartiers alentours du site ne possède pas non plus le niveau de vie qui lui permettrait de jouir des programmes proposés par le nouveau projet.

Enfin, les berges du site, ouvertes pour la première fois de leur existence au public s'en trouvent relativement privatisées ou marchandisées. Le rapport à l'eau proposé dans le projet est assez standardisé puisque les berges sont traitées comme de longs linéaires de promenades relativement étroits et peu aménagés pour le marcheur.

Enfin, les infrastructures traduisant l'ancienne activité navale sont conservées. L'architecture contemporaine du projet reprend les codes de l'architecture des hangars de manière assez littérale : pans des toitures des logements...

Ces éléments amènent à questionner la pertinence du projet. Pour qui fait-on la ville ? Un projet d'une telle envergure n'a-t-il pas vocation à permettre une pluralité d'usages et d'usagers ?

Tabanlioglu Architects,
Logements haut de gamme faisant face au quartier de Balat.
Privatisation des berges.
Source: Tabanlioglu architects

3.2 Quel devenir pour Camiikebir ?

Etablissement d'une charte

Le site de Camiikebir qui s'étend d'est en ouest sur près de 170'000 m² questionne sur son statut : faut-il considéré ce site comme un morceau de ville, un ou plusieurs quartiers ?
L'ancien chantier naval est un lieu très singulier dont l'identité doit être conservée au sein de l'ensemble par l'établissement de règles d'urbanisme.

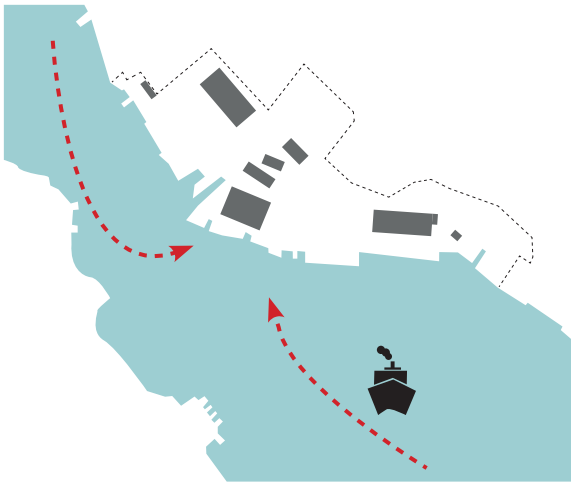
1- Conserver / démolir

La trace de l'histoire sera conservée avec le maintien des bâtiments jugés de qualité comprenant un potentiel au niveau programmatique et urbain. Ce diagnostic devra être vérifié lors de la visite in situ. Les bâtiments représentés ci-dessous sont les restes d'une démolition déjà entamée par la municipalité.

G. Erbilici ©

2- L’accès au site depuis l’eau

L’accès au quartier de Camiikebir doit pouvoir s’effectuer depuis l’eau. Cette règle se réfère à l’usage qu’a toujours eu ce lieu d’une manière restreinte durant des siècles. Aujourd’hui il doit être accessible à tous.



G. Erbilici ©

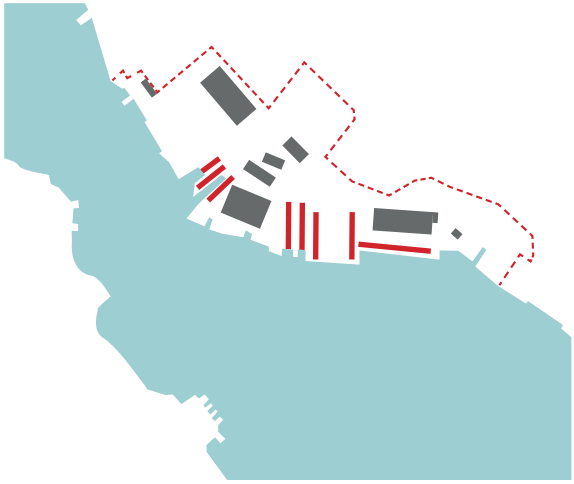
3- L’accès au site depuis la terre

Trouver un lien avec les anciennes portes d’entrées (si pertinent avec le contexte et la ville d’aujourd’hui) afin de conserver une trace de l’histoire du lieu et permettre une perméabilité avec le quartier environnant.

G. Erbilici ©

4- Les traces de l'ancien

Les lignes des voie ferrées, le revêtement de sol, les grues, les bassins et tout ce qui fait partie de l'identité du lieu devront être considérés afin d'être intégrés dans le projet urbain.
En complément, le mur d'enceinte existant devra jouer un rôle dans la composition urbaine. Il pourra être conservé dans une certaine mesure, ou être remplacé par une épaisseur bâtie.



G. Erbilici ©

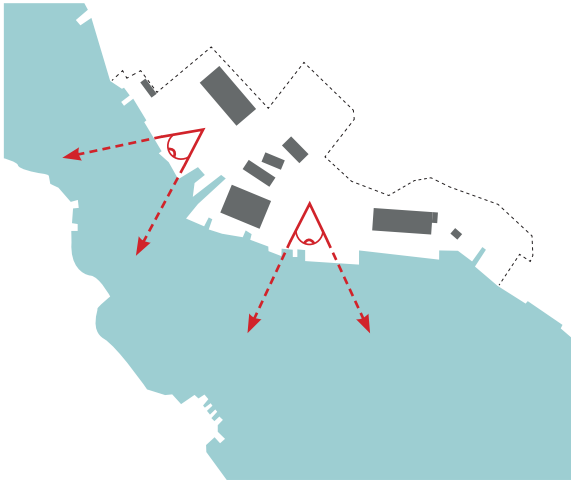
5- Orientation et trame

L'orientation des bâtiments existants doit être prise en compte pour les alignements du nouveau tissu. Cela peut se traduire par l'établissement d'une trame structurante pour le projet urbain.

G. Erbilici ©

6- Les vues

Il est primordial de favoriser les vues sur le paysage de le péninsule située en face et sur l'eau de la Corne d'Or.
Cet aspect est très important dans la vie des Stambouliotes.

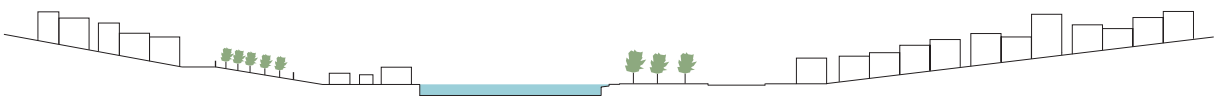


G. Erbilici ©

7- Les berges et l'espace public

Le traitement du rapport à l'eau et son contact immédiat devra faire partie du projet au travers de l'espace public et du bâti.

G. Erbilici ©



Coupe longitudinale de rive à rive - coupe de principe - G. Erbilici ©

Conclusion

Istanbul, porte entre l'Orient et l'Occident, s'est façonnée autour de l'eau depuis des siècles. La ville doit cette forte relation a son contexte géographique : la mer Noire au nord, la mer Méditerranée au sud, le tout relié par le détroit du Bosphore sur 32 kilomètres et terminé par l'estuaire de la Corne d'Or. Cette dernière représente le port historique d'Istanbul.

La relation entre la ville et l'eau a largement évolué au cours du temps. Les pratiques liées à l'élément liquide ont généré des situations remarquables dans la ville.

Si dans un premier temps, l'eau était envisagée comme un instrument militaire utilisé pour se protéger des invasions ennemies, elle a par la suite contribué à agrémenter la vie des habitants. C'est le cas notamment des kiosques, où pour la première fois les stambouliotes sont invités à contempler l'eau, ou encore avec les *yali,* résidences d'été souvent situées sur les rives du Bosphore, construites «les pieds dans l'eau», et qui jouissent de l'horizon de la mer et de la végétation.

Alors que les rives du Bosphore sont principalement occupées par de grandes demeures aristocratiques, l'environnement est très différent sur les berges de la Corne d'Or. Son statut de port de la ville à avant tout permis le développement de chantiers navals qui occupent une place centrale depuis la création de la ville. Au fil du temps, l'aménagement de ces espaces et l'évolution des techniques et technologies ont amené à un remodelage des limites naturelles entre l'eau et la terre en redessinant les berges de la Corne d'Or selon les besoins de la ville : nombreux quais de déchargement, entrepôts, usines... Le front de l'estuaire a dont été principlement occupé par un tissu bâti continu dédié aux activités et ponctué par les embarcadères du réseau de transport public fluvial.

L'activité industrielle et commerciale a marqué une période importante de la ville où la relation à l'eau a été très intense : transport de marchandise, déplacement individuel ou commun en bateau, pêche etc.

La politique de désindustrialisation a laissé place au développement d'un waterfront dès les années 1980. Ce processus a engendré le délaissement de nombreuses usines puis la naissance de friches de grande surface, souvent en rapport direct à l'eau dans la Corne d'Or. De nouvelle affectations programmatiques telles que des musées, palais des congrès et universités ont été données à quelques bâtiments industriels désaffectés. Dans le même temps, le reste des berges tend à être homogénéisé par l'aménagement de «tapis de verdure», vastes étendues enherbées peu appropriées par les stambouliotes. Inexistants jusque récemment, des parcs ont été créés au bord de l'estuaire et représentent une nouvelle manière d'appréhender le rapport à l'eau. : destinés à un public large, famille, enfants, adultes, hommes et femmes s'y réunissent aussi bien pour les picnics du dimanche que pour y faire du sport.

Pourtant le rapport à l'eau ne se résume pas à la simple présence de parcs au bord de l'eau. De multiples situations composent le rapport entre la ville et l'eau à Istanbul. Dans le cadre d'une étude plus approfondie, nous avons pu voir que

les rives sont parfois occupées par des bâtiments-repères pour la ville, dont la destination va de l'hôtel de luxe qui privatise un morceau des berges, à la gare ferroviaire, en passant par la réaffectation de bâtiments historiques en musée.

Nous avons également pu voir que l'aménagement des rives se décline de diverses manières : places publiques très actives, parcs ou bâtiments publics qui jouent le rôle de connecteurs et de continuités du tissu bâti de la ville vers l'eau. La notion de connexion qui se matérialise dans la ville par le croisement des moyens de transports, génère naturellement des lieux où l'on s'arrête. Le meilleur exemple que l'on puisse citer est celui des *iskele*. Ces embarcadères pour ferrys de transport en commun ont créé des centralités au bord de l'eau. Ces espaces, à l'origine lieux de passage, sont devenu avec le temps, des lieux appropriés par les citadins, comme par exemple le pont Galata et ses environs, ou encore les places d'Ortaköy et de Karaköy. L'usage de ces lieux reflète bien l'identité de la ville quant à son rapport à l'eau : les amateurs de pêche, de promenades, le vent frais de la mer, les mouettes, les vendeurs de simit, les couchers de soleils sont tant d'éléments qui rythment la vie des stambouliotes.

Bien qu'une grande partie des rives soient aménagées, on constate beaucoup d'espaces résiduels, des non-lieux majoritairement causé par les infrastructures routières, par un manque d'espace pour qu'un usage y soit donné, ou simplement des espaces abandonnés, qui ont pour conséquence la coupure du rapport entre la ville et l'eau.

C'est le cas de l'ancien chantier naval, sujet principal de ce mémoire, *Tersâne-i Âmire,* qui s'étend aujourd'hui sur pas moins d'un kilomètre le long des berges de la Corne d'Or.
Ce morceau de ville, aujourd'hui en état de friche, a été durant des siècles un organe vital pour Istanbul. La construction des navires, les fonderies, les corderies, les prisons, une école, des lieux de culte, des jardins et plus tardivement un hôpital sont autant d'activités qui pris place dans ce territoire fonctionnant comme une véritable petite ville close sur elle-même.

Aujourd'hui, sa position proche du centre d'Istanbul, son histoire et ce qu'il en reste posent la question du devenir du lieu. Comment imaginer le développement d'un nouveau quartier en prenant en compte l'histoire du lieu, son rapport avec les berges de la Corne d'Or et les quartiers alentours ? Comment ouvrir au public un morceau de territoire fermé depuis toujours ?

C'est tout l'enjeu du développement du projet personnel. Une première analyse du site a permis de relever les éléments marquants du lieu :

- les hangars dont les importants volumes sont caractéristiques de l'ancienne activité navale, et qui pourraient accueillir des fonctions publiques, ouvertes au quartier, à la ville ;

- les rampes de mise à l'eau, les grues, les rails de guidage et le mur d'enceinte sont également des éléments qui marquent l'identité du lieu. L'intérêt de leur conservation totale ou partielle sera questionné au cours du développement du projet ;
Le développement du projet suivra une charte,

elle-même susceptible d'évoluer au cours du processus, dont les règles principales prennent en compte les éléments suivants :

- l'accès au site depuis l'eau et la terre,
- composer avec les traces de l'ancien,
- garantir les vues vers l'eau et la ville,
- requalifier les berges afin de donner un / de nouveau(x) rapport(s) entre la ville et l'eau.

Bibliographie

Ouvrages

AUGE, Marc. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. La librairie du XXIe siècle. Paris: Editions du Seuil, 2002, 149 p.

BORIE, Alain. PINON, Pierre. *Istanbul*. 1ere éd. Cité de l'architecture et du patrimoine. Paris, 2011, 80 p. (Portrait de ville)

ELDEM, Sedad Hakkı. *Köskler ve kasirlar I: a survey of Turkish kiosks and pavillons*. Istanbul: Devlet Güzel Sanatlar akademisi, 1969, 357 p. (Kutulmuș matbaasi)

GOODWIN, Godfrey. *A History of Ottoman Architecture*. Thames and Hudson Ltd. Londres: première édition imprimée en 1987, réédition en 2003. 730 p.

KORTAN, Enis. *L'architecture et l'urbanisme turc par les yeux de Le Corbusier*. 8e éd. Istanbul : Boyut Yayincilik ve Ticaret, 2018, 155 p. (Boyut)

KUBAN, Dogan. *Türk Ahşap Konut Mimarisi: 17. - 19. Yüzyıllar.* – 1ere éd. Istanbul : Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, 296 p.

LEWIS, Bernard. *Istanbul et la civilisation ottomane*. Paris : Tallandier, 2011, 198. (texto)

MERLIN, Pierre, et Pierre CHOAY. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. [4ème édition entièrement refondue]. Quadrige. Paris: PUF, Presses Universitaires de France, 2015, 839 p.

MORVAN, Yoann. LOGIE, Sinan. *Istanbul 2023*, Editions B2, 2014, 141p.

PAMUK, Orhan. *Istanbul souvenir d'une ville*. Paris : Gallimard, 2007, 560 p. (folio)

PEROUSSE, Jean-François. *Istanbul planète: la ville-monde du XXIe siècle*. Editions de la découverte, 2017, 218p.

PRANLAS-DESCOURS, Jean-Piere. *Density, Architecture, and Territory : Five European Stories : cinq histoires européennes = Density, architecture et territoire*. Jovis Verlag GmbH, 2016, 202 p.

SIZA, Alvaro. *Imaginer l'évidence*. Marseille: Parenthèses, 2012, 176 p. (Architecture)

Artilces - Revues

FLEURY, Antoine. *Les rivages d'Istanbul : des espaces publics au cœur de la mégapole*. Géographie et cultures, L'Harmattan, 2005, 52, pp.55-72. Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00257996/document> Consulté le 08 décembre 2019

FLEURY, Antoine. s. d. « *Istanbul : de la mégapole à la métropole mondiale — Géoconfluences* ». Document. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient9.htm> Consulté le 30 décembre 2019.

HITZEL, Frédéric. « *Les besoins alimentaires d'une capitale-ventre. Le cas d'Istanbul au XVIe siècle* ». In: Horizons Maghrébins - Le droit à la mémoire, N°59, 2008. Manger au Maghreb - Partie II. pp. 38-45. [en ligne]. Disponible sur : <https://doi.org/10.3406/horma.2008.2667> Consulté le 28 décembre 2019

JANIN, Claude. ANDRES Lauren. « *Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ?* », Annales de géographie, 2008/5 (n° 663), p. 62-81. DOI : 10.3917/ag.663.0062. [en ligne]. Disponible sur : <https://www.cairn.info/load_pdf.php?ID_ARTICLE=AG_663_0062&download=1> Consulté le 05 décembre 2019

REAL, Emmanuelle. « *Reconversions. L'architecture industrielle réinventée* », In Situ [En ligne], 26 | 2015, (mis en ligne le 06 juillet 2015) Disponible sur : <http://journals.openedition.org/insitu/11745 ; DOI : 10.4000/insitu.11745> Consulté le 31 décembre 2019

Vidéo

BOSTAN, Idris. « *17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire Yönetimi: Tersane Emini ve Görevleri* ». [23 mai 2011 à 18h à IFEA] Sur CANAL-U.TV. [111'] Disponible sur : <https://www.canal-u.tv/video/ifea/17_yuzy_lda_tersane_i_amire_yonetimi_tersane_emini_ve_gorevleri.15768> Consulté le 28 novembre 2019

MELIS, Nicolas. « *The development of the Ottoman maritime arsenals: 16-17th centuries* ».[25 mars 2011 à 18h à IFEA] Sur CANAL-U.TV. [63'] Disponible sur : <https://www.canal-u.tv/video/ifea/the_development_of_the_ottoman_maritime_arsenals_16_17th_centuries.15797> Consulté le 1 décembre 2019

Support de présentation

BAYKAL, Dr Reşat . « *TERSÂNE-İ ÂMİRE'NİN TARİHÇESİ, IDARI YAPISI ve PERSONELI* », 11 décembre 2015, Titanic Business Kartal Hotel-Istanbul. Disponible sur : <www.gmo.org.tr/upl/misc/10.pdf> Consulté le 28 novembre 2019

Travaux de master - mémoire

GROUILLER, Julien. « *La reconversion de la centrale électrique Silahtaraga à Istanbul* ». [en ligne] Maîtrise d'urbanisme et d'aménagement. Université de Paris VIII, 2004-2005. 134 p. Disponible sur : <http://www.artfactories.net/IMG/pdf/MemoireJulienGrouiller.pdf> Consulté le 13 janvier 2020

HORNY, Charlotte - urbaniste. « *Du pôle de transports au pôle touristique : genèse d'une mutation* ». [en ligne]. 26 novembre 2012, 41 p. Disponible sur : <https://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/423/files/2013/01/Rapport-Haydarpasa_Charlotte-Horny_dec-2012.pdf> Consulté le 11 janvier 2020

AGAT, Florent. «Istambul et l'eau». [en ligne]. Thèse de master, Hes-so Genève, 2011. 21 p. Disponible sur: <http://www.jointmaster.ch/jma/ch/de-ch/index.cfm?page=/jma/home/education/thesis_works/2011_thesis/agatflorent> Consulté le 25 janvier 2020.

Sites Internet

AMAZONE. «Imaginer l'évigence» [en ligne]. Disponible sur : <https://www.amazon.fr/Imaginer-l%C3%A9vidence-Alvaro-Siza/dp/2863642677/ref=asc_df_2863642677/?tag=-googshopfr-21&linkCode=df0&hvadid=51039234726&hvpos=1o1&hvnetw=g&hvrand=13791772245386374368&hvpone=&hvptwo=&hvqmt=&hvdev=c&hvdvcmdl=&hvlocint=&hvlocphy=9054912&hv-targid=aud-860993987991:pla-118893875580&psc=1> Consulté le 12 janvier 2020

BARKI, Salvator. 2013. _SBA8790. Photo. [en ligne]. Disponible sur : <https://www.flickr.com/photos/salvatorbarki/8458114777/> Consulté le 13 janvier 2020

BILGI UNIVERSITY, Webteam. « Campuses - Life at BİLGİ | İstanbul Bilgi University ». [en ligne]. (© 2018) Disponible sur : <https://www.bilgi.edu.tr/en/life-at-bilgi/campuses/> Consulté le 31 décembre 2019

BOSTAN, Idris. TDV İslâm Araştırmaları Merkezi « *TERSÂNE-i ÂMİRE - TDV İslâm Ansiklopedisi* ». [en ligne]. (première publication 2011) Disponible sur : <https://islamansiklopedisi.org.tr/tersane-i-amire> Consulté le 23 décembre 2019

CUMHURIYET. journal « *İstanbul Modern binası yıkıldı* » (Galata Port Projesi kapsamında İstanbul Modern binası yıkıldı). [en ligne]. Disponible sur : <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/kultur-sanat/1016507/istanbul-modern-binasi-yikildi.html> Consulté le 13 janvier 2020

DENKNALBANT, Ayşe. TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. « *KÖŞK - TDV İslâm Ansiklopedisi* ». [en ligne]. (première publication 2002) Disponible sur : <https://islamansiklopedisi.org.tr/kosk> Consulté le 24 décembre 2019

DP ARCHTECTS. «Tersane Istanbul» [en ligne]. (2017) Disponible sur : <https://www.dpa.com.sg/projects/halictersanemasterplan/> Consulté le 14 janvier 2020.

Eğitim Kütüphanesi. « *Tersane-i Âmire | Osmanlı İmparatorluğu'nun Merkezî Deniz Üssü Haliç'te Kurulan Tersâne-i Âmire* ». Eğitim Kütüphanesi ™ Büyük Osmanlı İmparatorluğu .[en ligne]. (dernière mise à jour le 9 mars 2013) Disponible sur : <http://www.egitimkutuphanesi.com/tersane-i-mire-osmanli-imparatorlugu39nun-merkez-deniz-ussu-halicte-kurulan-tersne-i-mire-tersane-i-amire-mimarlari-tersane-i-amire-ricali/> Consulté le 30 novembre 2019

ESKI ISTANBUL. « *Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi* ». [en ligne]. Disponible sur : <http://www.eskiistanbul.net/> Consulté le 30 décembre 2019

GALLICA. Bibliothèque National de France . [en ligne]. Disponible sur : <https://gallica.bnf.fr/services/engine/search/sru?operation=searchRetrieve&version=1.2&query=%28gallica%20all%20%22istanbul%22%29&lang=fr&suggest=0> Consulté le 09 novembre 2019.

GISELE, Durero-Koseoglu Blog 2, *Overblog* « *Istanbul : Les maisons de poupées du musée Rahmi Koç* ». [en ligne]. (publié le 24 décembre 2014) Disponible sur : <http://gisele.ecrivain.istanbul.over-blog.com/2014/12/istanbul-les-maisons-de-poupees-du-musee-rahmi-koc.html> Consulté le 2 janvier 2020

GOOGLE EARTH. [en ligne]. Disponible sur :<https://earth.google.com/> Consulté de septembre 2019 à janvier 2020.

GOOGLE MAPS. [en ligne]. Disponible sur :<https://www.google.fr/maps/> Consulté de septembre 2019 à janvier 2020.

Hürriyet Daily News. « *Strolling through the Gardens of Aynalıkavak Kasrı* ». [en ligne]. (publié le 14 septembre 2013) Disponible sur : <http://www.hurriyetdailynews.com/strolling-through-the-gardens-of-aynalikavak-kasri-54394> Consulté le 26 janvier 2020

ISTANBULGUIDE. « *Quartiers de Hasköy, Sütlüce, Halıcıoğlu, (Municipalité de Beyoğlu) - Istanbul* ». (1999-2016) Disponible sur : <http://www.istanbulguide.net/istguide/quartiers/haskoy.htm> Consulté le 28 décembre 2019

ISTANBULGUIDE. « *Kasımpaşa (Municipalité de Beyoğlu) - Istanbul* ». [en ligne]. (1999-2016) Disponible sur : <http://www.istanbulguide.net/istguide/quartiers/kasim.htm> Consulté le 28 décembre 2019

ISTANBULURBANDATABASE. « *Istanbul Urban Database* ». [en ligne]. Disponible sur : <http://www.istanbulurbandatabase.com/> Consulté le 13 janvier 2020

LELCLERC, Jacques. « L'alphabet turc ». [en ligne]. (1999-2019) Disponible sur : <http://www.axl.cefan.ulaval.ca/asie/turquie-alphabet.htm> Consulté le 23 janvier 2020

MEGAISTANBUL. « *Istanbul's Mega Projects* ». [en ligne]. Disponible sur : <http://en.megaprojeleristanbul.com> Consulté le 30 janvier 2020

OKÇUOĞLU, A. Tarkan. TDV İslâm Araştırmaları Merkezi. « *SÂDULLAH PAŞA YALISI - TDV İslâm Ansiklopedisi* ». [en ligne]. (première publication 2008) Disponible sur : <https://islamansiklopedisi.org.tr/sadullah-pasa-yalisi> Consulté le 28 décembre 2019

OpenStreetMap France. [en ligne]. Disponible sur : <https://www.openstreetmap.fr/> Consulté le 01 décembre 2019

ÖZEN, Seda. 2017. Tweet. @seda_ozen (blog) « *Amcazade Yalısı. Rahmetli Mimar Orhan Çakmakçıoğlu,beyaz önlüğü,çizim masasının başında elle bu restitüsyonu çizerken kendisini seyretmiştim* ». [en ligne]. (publié le 6 janvier 2017) Disponible sur : <https://twitter.com/seda_ozen/status/817286185424916480>< Consulté le 13 janvier 2020

PANORAMA ISTANBUL. « *Bademlik Haliç - İBB* ». [en ligne]. Disponible sur : <https://panorama.istanbul/bademlik_halic/index.html> Consulté le 26 décembre 2019

PANORAMA ISTANBUL. [en ligne]. Disponible sur : <https://panorama.istanbul/yavuz_selim_2/index.html> Consulté le 13 janvier 2020

SANTRALISTANBUL. [en ligne]. Disponible sur : <https://www.santralistanbul.org/en/> Consulté le 31 décembre 2019

TABANLIOGLU ARCHTECTS. « *ISTANBUL MODERN* ». [en ligne]. Disponible sur : <http://www.tabanlioglu.com/project/istanbul-modern/> Consulté le 17 janvier 2020

The Swedish Parrot. « *Cartes de Constantinople Depuis 1493 Jusqu'à 1922* ». [en ligne] . (publié le 27 décembre 2012) Disponible sur : <https://theswedishparrot.com/cartes-de-constantinople-depuis-1493-jusqua-1922/> Consulté le 13 janvier 2020

TOQUET-ETESSE, Anaëlle. « *Istanbul, ville d'eau* ». Voir en Vrai (blog). [en ligne]. (publié le 18 juin 2015) Disponible sur : <https://voirenvrai.nantes.archi.fr/?p=1543> Consulté le 31 décembre 2019

TRAVELOGUES TRAVELLERS' VIEWS. « *The palace of Hatice Sultan (sister of the Sultan Selim III) at Defterdarburnu, on the western shores of Bosporus. Hatice Sultan entrusted A. I. Melling with designing the palace*» - Aikaterini Laskaridis Foundation. [en ligne]. (2014) Disponible sur : <https://eng.travelogues.gr/item.php?view=50269> Consulté le 13 janvier 2020

TUNAÇ, Şafak. s. d. « *OSMANLI BALIKÇI ESNAFI TAİFESİ* » . [en ligne] . (mise à jour le 15.05.2017) Disponible sur : <https://www.academia.edu/6891813/OSMANLI_BALIK%C3%87I_ESNAFI_TA%C4%B0FES%C4%B0> Consulté le 7 décembre 2019

Turquie-culture. « *Istanbul, eaux-douces d'Asie et d'Europe, vers 1910* ». [en ligne]. (publié le 10 juillet 2011) Disponible sur : <https://www.turquie-culture.fr/pages/photographies/villes-et-villages/istanbul-eaux-douces-dasie-et-deurope-vers-1910.html> Consulté le 8 décembre 2019

WIKIPEDIA. « *Esenyurt_Star_Towers_Kıraç_İstanbul.JPG (3264×2448)* ». [en ligne]. Disponible sur : <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/Esenyurt_Star_Towers_K%C4%B1ra%C3%A7_%C4%B0stanbul.JPG.> Consulté le 20 janvier 2020.

WIKIPEDIA. « *Palais de Dolmabahçe* ».[en ligne]. (2018) Disponible sur :<https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Palais_de_Dolmabah%C3%A7e&oldid=147535117> Consulté le 15 décembre 2019

WIKIPEDIA. « *List of Districts of Istanbul* ». [en ligne]. (dernière mise à jour 20 septembre 2019) Disponible sur : <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=List_of_districts_of_Istanbul&oldid=916850170> Consulté le 14 décembre 2019

Hes·so

Haute Ecole Spécialisée
de Suisse occidentale

Fachhochschule Westschweiz

University of Applied Sciences and Arts
Western Switzerland

jointmaster
ofarchitecture
2020