



ISTANBUL

LES TERRITOIRES DES MURAILLES TERRESTRES

DE L'OBSERVATION À L'ÉMERGENCE DE PROJETS URBAINS

ENSA DE STRASBOURG
EXPO ATELIER ISTANBUL 2009



INTRODUCTION

ISTANBUL, LES TERRITOIRES DES MURAILLES TERRESTRES

01



Istanbul n'est pas une ville...

«Istanbul n'est pas une ville mais une agglomération, un monstre urbain. Son site la divise contre elle-même et crée à la fois sa grandeur et ses difficultés. Sa grandeur assurément.»

Fernand Braudel

«Istanbul n'est pas une ville. Elle ressemble à une ville, mais en réalité, c'est un navire... Nous sommes tous des passagers, ici...»

Elif Shafak

En 2010, Istanbul sera «Capitale européenne de la culture», occasion pour se doter par la culture d'une image de marque dans le concert des villes-mondes, moyen d'affirmer son identité occidentale pour l'ancienne capitale de l'Empire ottoman dans le contexte d'une Turquie candidate à l'Union Européenne.

A qui s'adresse «Istanbul 2010»? Le tourisme culturel appréciera certes la vitrine urbaine stambouliote transformée par cet événement.

Mais quelles populations profiteront des actions «Istanbul 2010»? Les projets labellisés porteront-ils sur l'espace urbain quotidien, vont-ils améliorer les conditions de vie des gens dans cette mégalopole de 15 millions d'habitants?

Déclencheront-ils d'autres actions, auront-ils un effet durable face au dynamisme des transformations spatiales et mutations sociales d'une ville qui est une plaque tournante de mobilités et de réseaux économiques, un carrefour de flux migratoires entre l'Europe et l'Asie, l'ex-URSS et le bassin méditerranéen?

«Istanbul 2010» répond à ces enjeux en misant sur la reconquête de ses rives et bords de mer, au cœur du regard des voyageurs et de la vie des stambouliotes depuis toujours. Mais il y a d'autres lieux, aussi importants pour l'identité de la ville comme pour le quotidien des gens.

La muraille terrestre d'Istanbul, un patrimoine monumental et urbain

Les murailles de Constantinople entourent la péninsule de la ville antique. Elles sont les témoins d'une histoire, celle de la succession de puissants empires sur ce même site : la jonction de l'Occident et de l'Orient. Elles sont une forme organisatrice des permanences et des changements dans le rapport de la ville à son territoire proche et lointain. C'est une histoire qui continue !

La muraille terrestre dessine un territoire linéaire de sept kilomètres entre la Corne d'Or et la Mer de Marmara. Élément singulier du paysage urbain et monuments rappelant la mémoire urbaine de la métropole turque, elle est rognée par son urbanisation.

Longtemps négligée par les pouvoirs publics, elle fait aujourd'hui l'objet de transactions et de conflits entre les usages des territoires de part et d'autre de la muraille et les opérations de rénovation du patrimoine : objet de projets patrimoniaux et touristiques, espace public et lieu inédit, habitat pour les plus démunis, couloir de circulation.

INTRODUCTION

L'EXPOSITION DE L'ATELIER ISTANBUL

02



L'Atelier Istanbul 2009

Dans le cadre du master «Architecture, villes, territoires et temporalités» à l'ENSA de Strasbourg, des rencontres actives sont organisées avec des territoires européens en transformation.

En janvier 2009, un atelier international de projet urbain a été organisé sur les territoires de la muraille terrestre d'Istanbul en partenariat avec des universités turques et l'agence Istanbul 2010 Capitale Européenne de la Culture, avec le soutien de l'Institut Français d'Etudes Anatoliennes, la Mairie de Fatih à Istanbul et la Dapa (MCC).

Les travaux d'étudiants issus de cet atelier international ont été exposés à l'Institut Français d'Istanbul en avril 2009, dans le cadre de la préparation d'«Istanbul 2010».

Cette exposition a été présentée en décembre-janvier 2009-10 au CAUE du Bas-Rhin à Strasbourg, augmentée des travaux que certains étudiants ont poursuivis dans le cadre de leur projet de fin d'études. L'exposition et cette publication ont bénéficié du soutien de la DRAC Alsace.

De l'observation à l'émergence de projets urbains

La démarche de projet urbain élaborée par les étudiants tient compte d'enjeux urbains complexes. Elle s'appuie sur des travaux méthodologiques d'observation, d'investigation et de projet préparés à l'ENSA de Strasbourg.

L'ampleur des enjeux et investissements implique une stratégie, un processus complexe gardant une cohérence dans la durée. Cela comprend :

- des projets fragmentaires qui peuvent chacun «gagner sa vie» mais aussi s'intégrer dans une vision d'ensemble qui anticipe des futurs possibles,
- des projets qui croisent des domaines d'intervention différents (espace public, activités, habitat,...) et mobilisent des types d'investissement privés et publics complémentaires,
- des actions «starters» qui initient le processus et lui donnent son sens aux yeux des différents acteurs,
- des actions de communication et des événements qui portent le projet devant l'opinion publique et le monde.

Un tel processus réussit s'il s'appuie sur les motivations des différents acteurs : appropriation immédiate par les habitants, chances de succès des investisseurs, valorisation globale portée par les élus. D'où sa dimension culturelle, entre le «déjà-là» et l'innovation sociale ou technique.

Le travail d'atelier consistait donc à construire dans un premier temps un regard sur la situation prise en charge, sur les facteurs de changements, les contraintes et les potentialités, à partir de la découverte du territoire et de l'exploration de différents sites le long de la muraille.

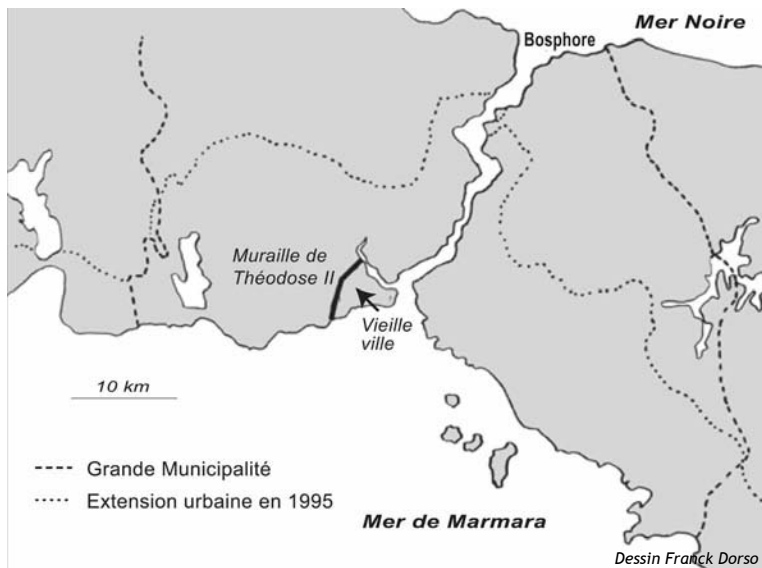
Dans un deuxième temps, il s'agissait de faire émerger des projets entre utopie et réalisme opérationnel, qui osent des alternatives et ouvrent à débat. Nous espérons que leur exposition publique et cette publication contribueront à le stimuler.

Volker Ziegler, responsable de l'Atelier Istanbul

ÉVOLUTION URBAINE

BYZANCE - CONSTANTINOPE - ISTANBUL

03

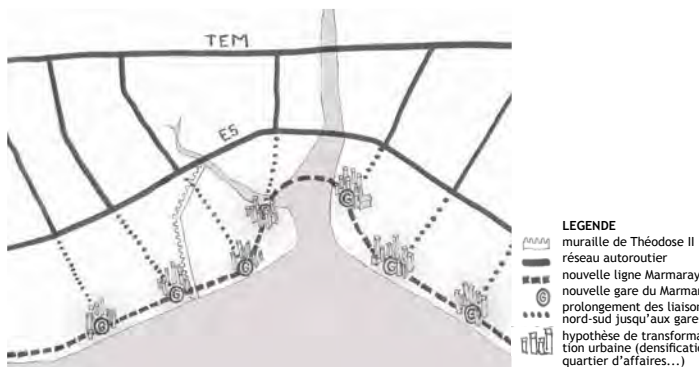


CHRONOLOGIE

- 660 av. JC fondation de Byzantion (Byzance)
- 3^e siècle rempart de Septime Sévère
- 330 rempart de Constantin à l'est du mur actuel
- 413 la péninsule de Constantinople, capitale de l'Empire romain d'Orient, est entourée de remparts maritimes et d'une muraille terrestre de 7km construite par Théodose II
- 12^e siècle construction du palais impérial des Blachernes et d'une portion de mur rejoignant le palais de Tekfur (secteur de la Corne d'Or)
- 1204 conquête et sac de la ville par les croisés
- 1453 conquête de la ville par le sultan Mehmet et fin de l'Empire byzantin ; Constantinople/Istanbul, capitale de l'Empire ottoman.
- 1870 destruction partielle des remparts maritimes due à la construction de la voie ferrée vers la Thrace
- 1923 fin de l'Empire ottoman ; Atatürk proclame la République turque dont Ankara sera la capitale
- années 30 Istanbul, début de la planification urbaine 1.000.000 habitants :
 - plan directeur, Henri Prost (1937-51) : parc archéologique de part et d'autre de la muraille (zone non aedificandi dédiée aux espaces verts : 500m extra-muros, 200m intra-muros, limitation en hauteur des constructions nouvelles). Ces principes restent d'actualité.
- années 50 Istanbul, début de l'explosion urbaine 2.000.000 habitants :
 - arrivée massive des populations anatoliennes, habitat informel «gecekonu» près des sites de production (notamment à Zeytinburnu/Maltepe)
 - percement des grands axes routiers : pénétrante à Edirnekapi, avenues Vatan et Millet, route du littoral (avenue Kennedy)
 - début des campagnes de rénovation et de restauration de la muraille : Yedikule, sections Belgradkapi-Silivrikapi-Mevlânakapi...
- années 80 Istanbul, ville-fragments 5.000.000 habitants
 - début de la politique «néobérale» après le coup d'Etat de 1980 : quartiers d'affaires, centres commerciaux, quartiers d'habitation privés en périphérie/démolition des quartiers centraux paupérisés...
 - construction massive d'infrastructures routières : deux ponts sur le Bosphore achèvent la liaison autoroutière est-ouest de la métropole
 - inscription de la ville au patrimoine de l'humanité en 1985 : campagne de sauvegarde de la muraille (Unesco)
- 1999 violent tremblement de terre sept séismes graves ont touché la ville depuis la construction de la muraille
- 2000- Istanbul, ville-monde 12.000.000 habitants
 - la réorganisation des réseaux de transports en commun à l'échelle métropolitaine touche les territoires de la muraille :
 - nouvelles lignes : métro, trams, «RER transcontinental» Marmaray, métrobus
 - nouveaux pôles d'échange : gare routière, gare Marmaray
 - transformation urbaine : «quartier Marmaray» (secteur Yedikule-Zeytinburnu), «Vallée de la culture» (secteur Topkapi/Mevlânakapi-Zeytinburnu)
- 2010 Istanbul, capitale européenne de la culture, 15.000.000 habitants

ÉVOLUTION URBAINE

UNE MÉTROPOLE STRUCTURÉE AUTOUR DE SES RÉSEAUX ?



LEGENDE
 MURAILLE DE THÉODOSE II
 RÉSEAU AUTOROUTIER
 NOUVELLE LIGNE MARMARAY
 NOUVELLE GARE DU MARMARAY
 PROLONGEMENT DES LIAISONS NORD-SUD JUSQU'aux GARES
 HYPOTHÈSE DE TRANSFORMATION URBAINE (DENSIFICATION, QUARTIER D'affaires...)

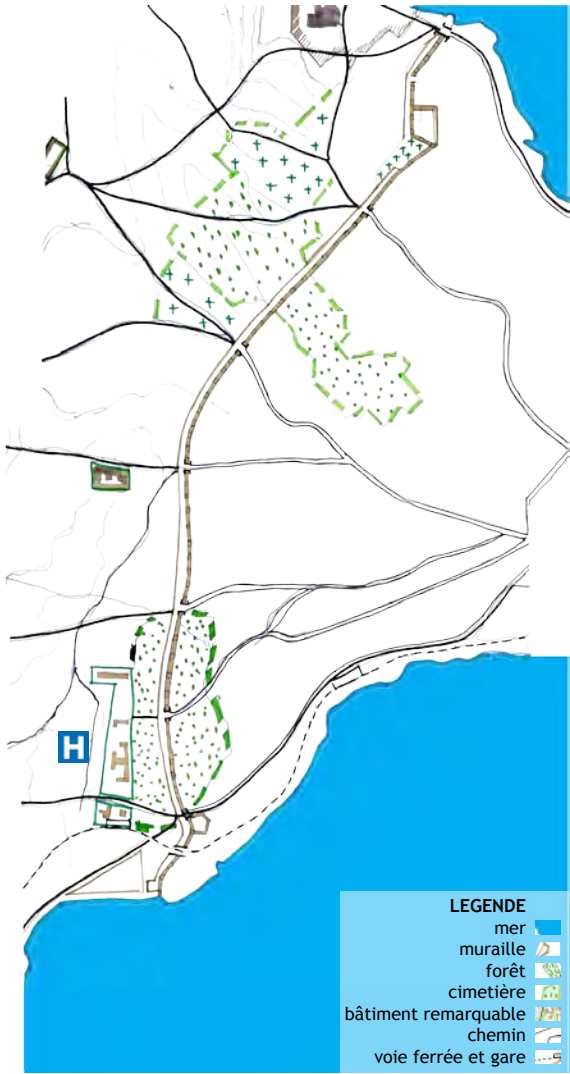
Après les autoroutes E5 et TEM, le Marmaray sera la troisième infrastructure qui relie la métropole stambouliote d'est en ouest. Avec jusqu'à 70.000 voyageurs/heure transportés dans chaque sens, il en sera la plus performante et la plus rapide. Marmaray, E5, TEM et les liaisons nord-sud existantes et en projet (voies rapides, métro, tramway) constitueront alors un maillage de grandes infrastructures à l'échelle régionale.

Les gares du Marmaray le long du littoral seront les nouveaux carrefours de la métropole.

Avec leur mise en service, où vont se localiser les investissements dans la métropole ? Les déplacements métropolitains est-ouest vont-ils se diffuser et se rabattre plus sur les liaisons nord-sud ?

ÉVOLUTION URBAINE

SITUATION EN 1946



INTRA-MUROS:

Tissu urbain traditionnel et présence importante de jardins, vergers et maraîchers.

EXTRA-MUROS:



Les portes donnent sur une campagne vallonnée où s'installent les cimetières et les hopitaux de la ville.



On sort vers les champs, un village, un lieu de pèlerinage ou un couvent,... ou vers les grandes villes de l'Empire.

ÉVOLUTION URBAINE

SITUATION EN 1982

06



INTRA-MUROS:



Brèches dans la muraille - avenues Vatan et Millet (1957), nouveaux quartiers et grands équipements.

EXTRA-MUROS:



Croissance de Zeytinburnu due aux immigrants anatoliens, premiers gecekondu (habitat informel) dans les années 1950. Densification du district à partir de 1970.



Industrialisation de Maltepe-Davutpaşa.



Nouvelles infrastructures (autoroute E 5).

ÉVOLUTION URBAINE

SITUATION EN 2009

07



INTRA-MUROS:

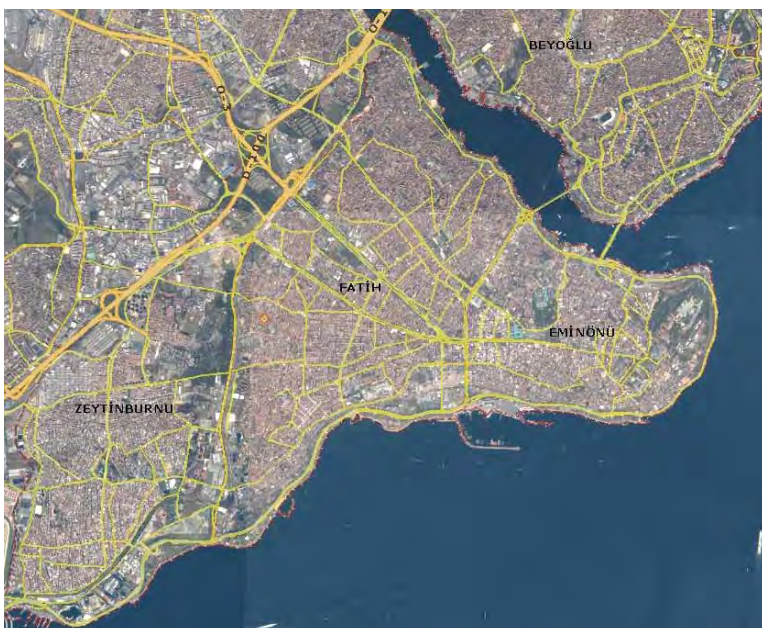


Destruction des quartiers de gecekondu, densification des quartiers traditionnels, construction de nouveaux équipements (sportifs).

EXTRA-MUROS:



Le système de voies rapides s'est superposé au réseau précédent.



Les stations de transport en commun sont porteuses de nouveaux aménagements.

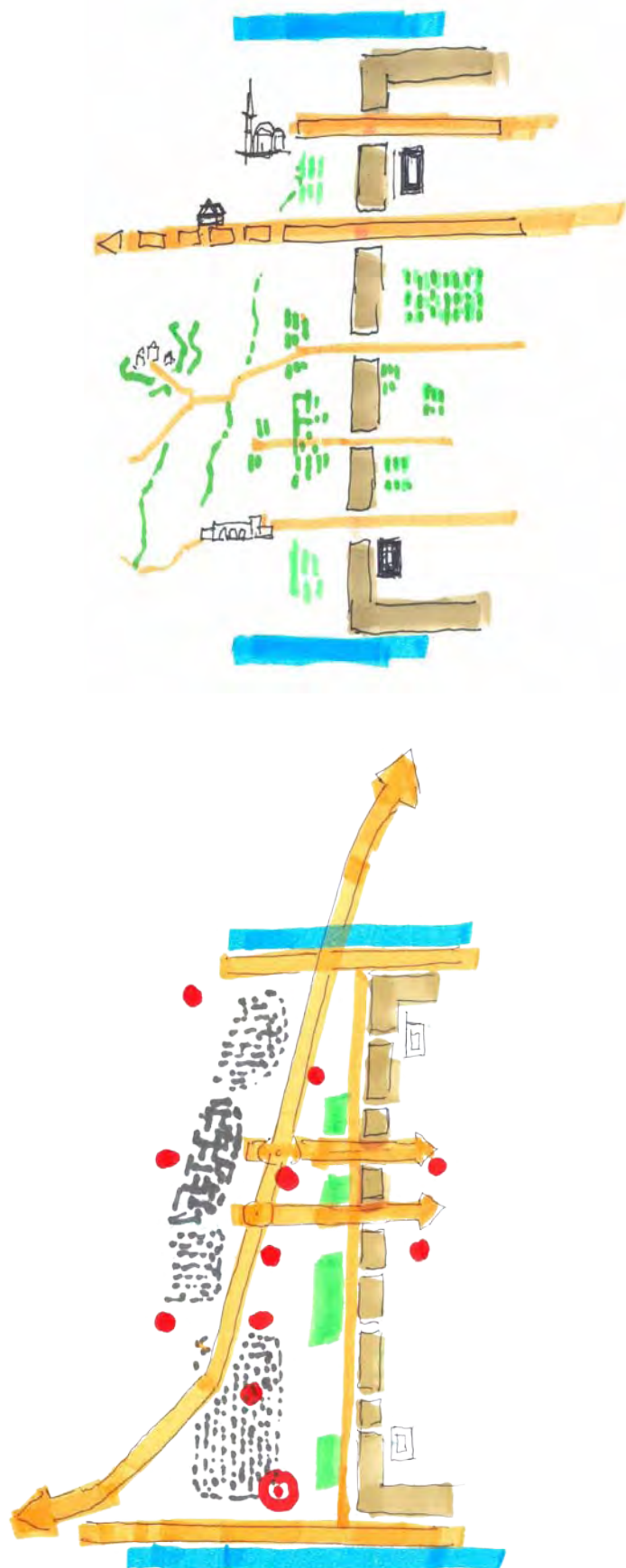


Les entrepôts et les industries des années 1970-2000 sont détruits ou en friche.

ÉVOLUTION URBAINE

LA MURAILLE, PATRIMOINE MONUMENTAL ET URBAIN

08



Pendant des siècles, le système des portes et la topographie du site ont organisé le territoire intra et extra-muros en direction est-ouest.

Depuis 30 ans, le territoire extra-muros est gagné à l'ouest par l'urbanisation et réorienté en direction nord-sud par la E5 et les voies rapides liées à la croissance de la mégapole.



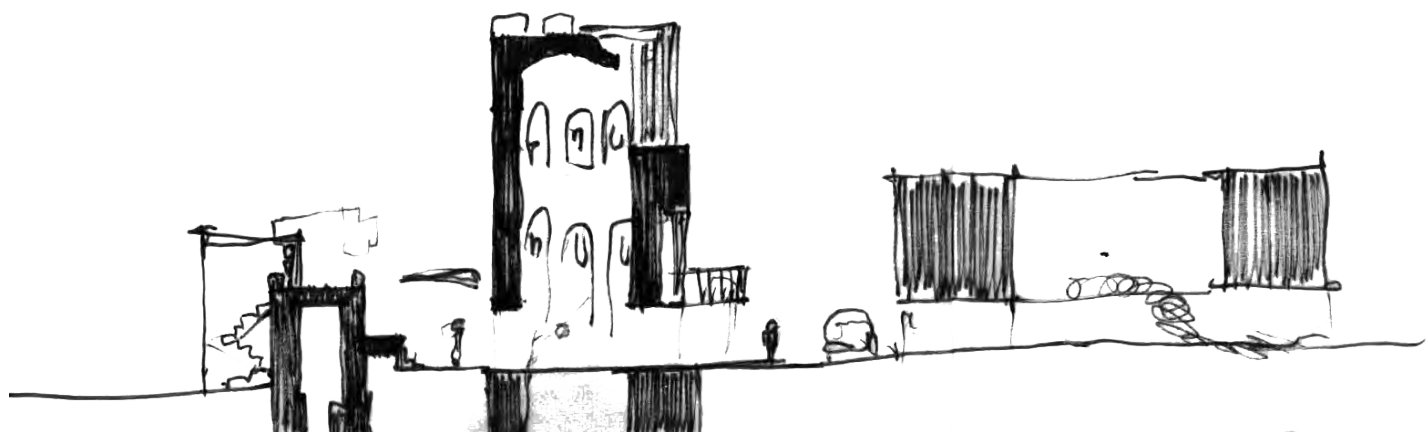
En 2009, on vise la requalification du paysage devant la muraille et celle des tissus urbains intra et extra-muros.

Pour cela, on s'appuie sur les points desservis par les transports collectifs, en combinant le renouvellement urbain et l'implantation d'équipements métropolitains.

TERRITOIRE OBSERVÉ

TRAVERSER LA MURAILLE DANS SON ÉPAISSEUR

09

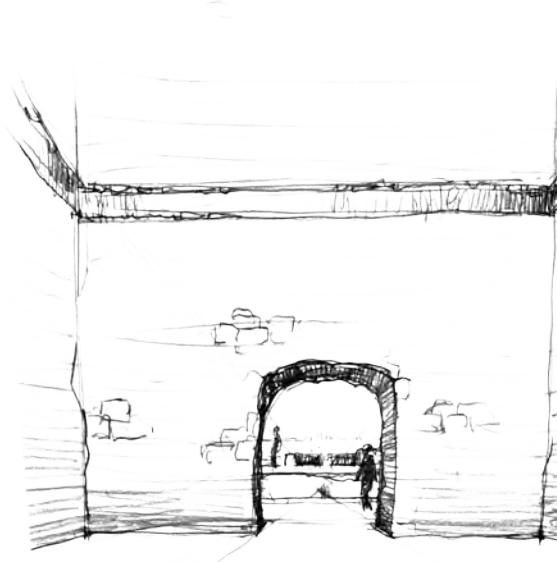


TERRITOIRE OBSERVÉ

TRAVERSER LA MURAILLE DANS SON ÉPAISSEUR

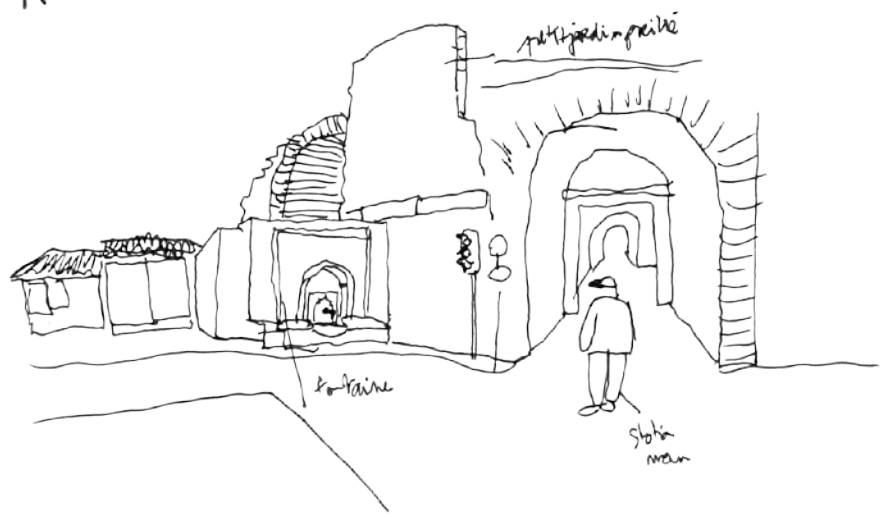


Projet Rebois l'implantation du tram.
faire l'air,
sur murs à la porte.
- échelle multinationaux



Prendre
l'élément
de cette
porte

Marhamakapi



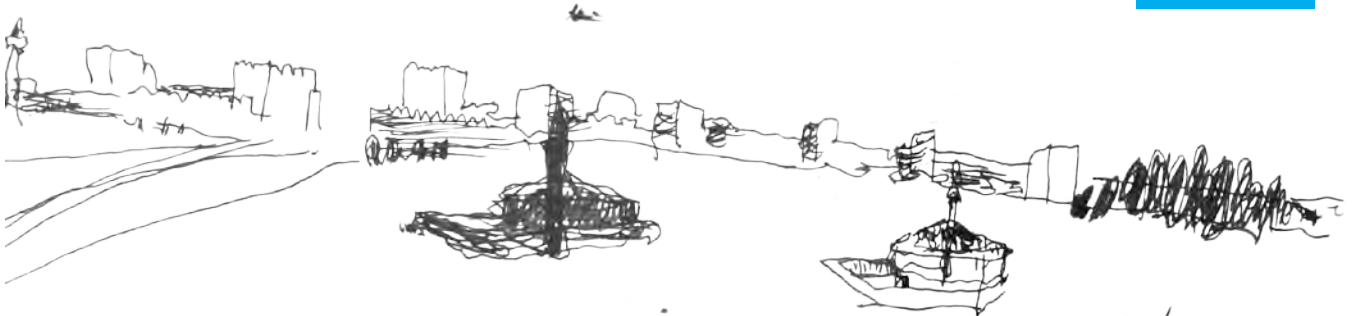
petit jardin privé

fontaine

Stoh
man

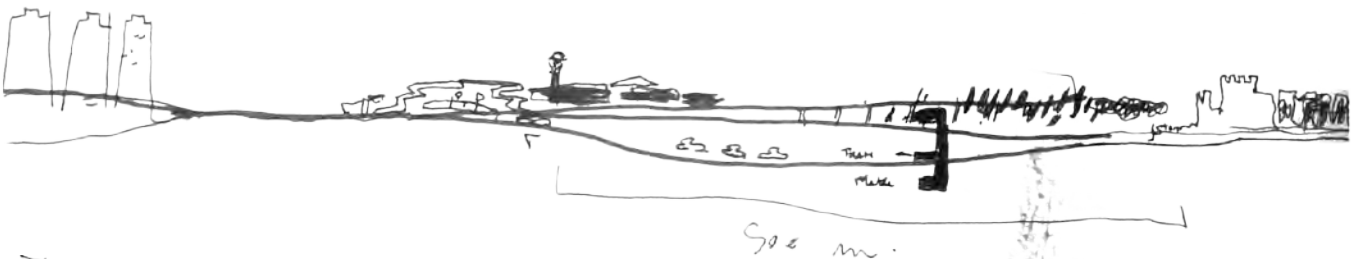
TERRITOIRE OBSERVÉ

EXTRA-MUROS : LES PAYSAGES DE L'INFRASTRUCTURE



il y a une de
reliques
moyens isolés.

la ville est
aujourd'hui
ce cache de
ses besoins,
à passer.
les routes n'ont pas
été fait pour
être fait pour
être fait pour
être fait pour



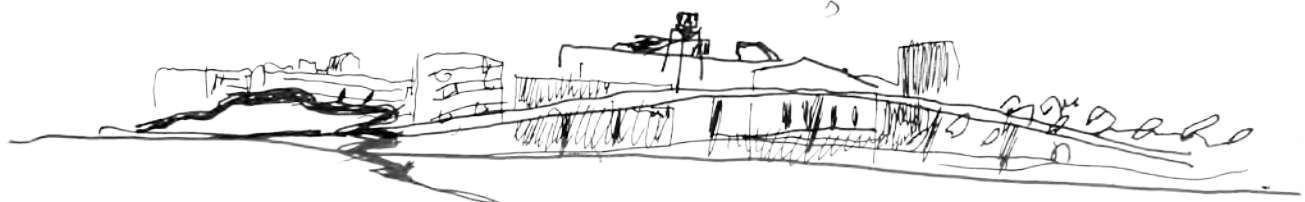
TERRITOIRE OBSERVÉ

EXTRA-MUROS : LES PAYSAGES DE L'INFRASTRUCTURE

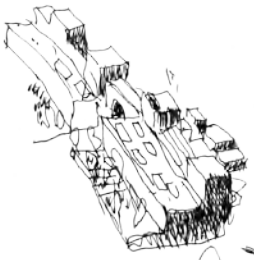


TERRITOIRE OBSERVÉ

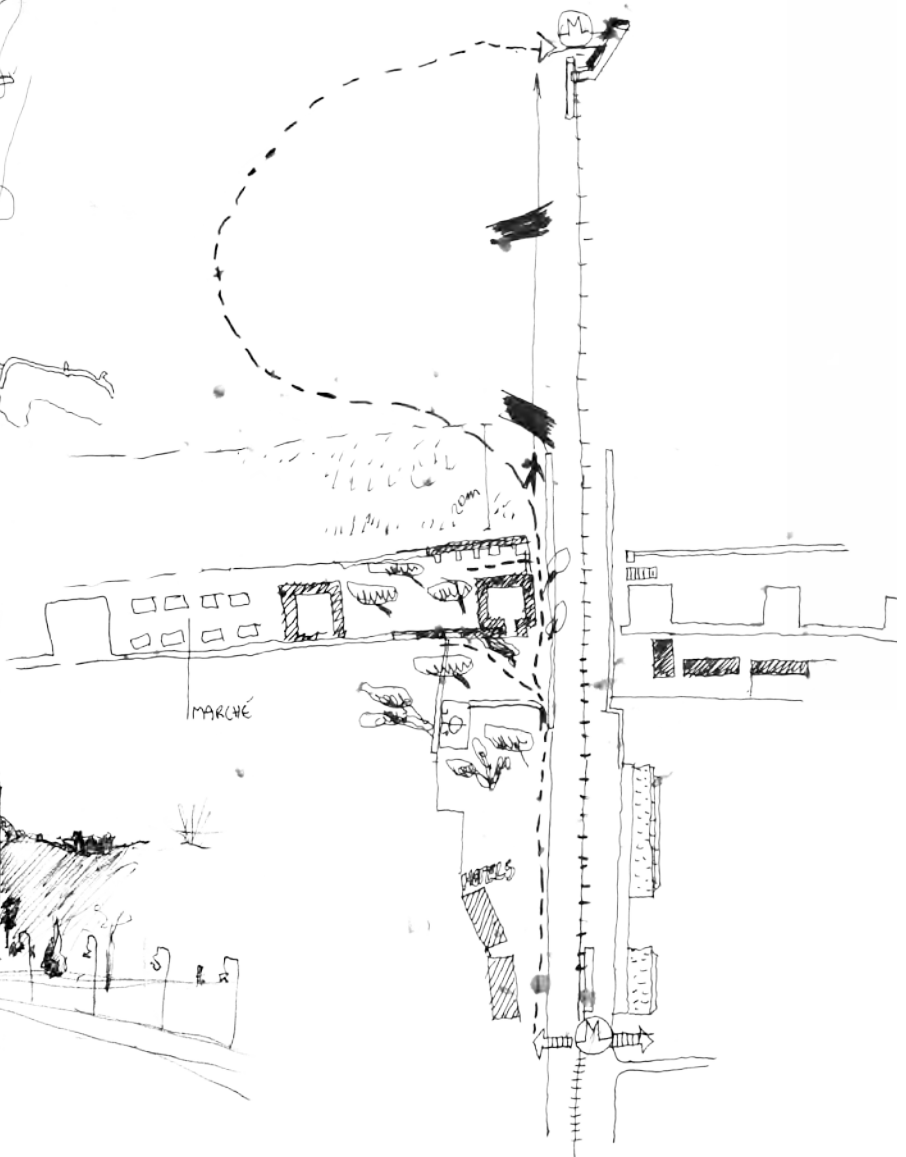
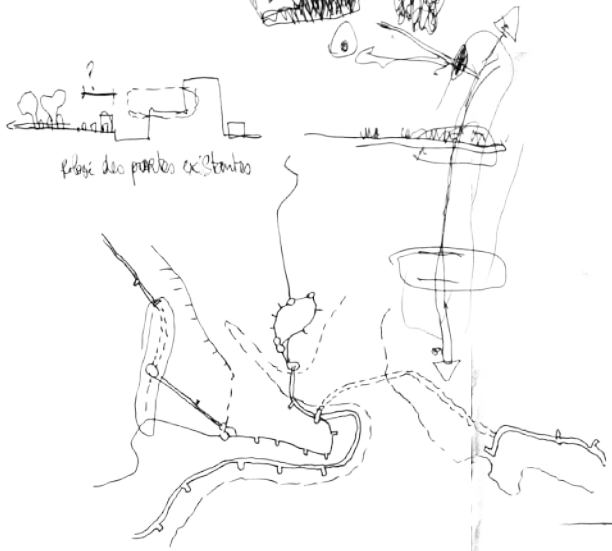
EXTRA-MUROS : LES PAYSAGES DE L'INFRASTRUCTURE



maître de l'œuvre
à l'échelle
du B 2010

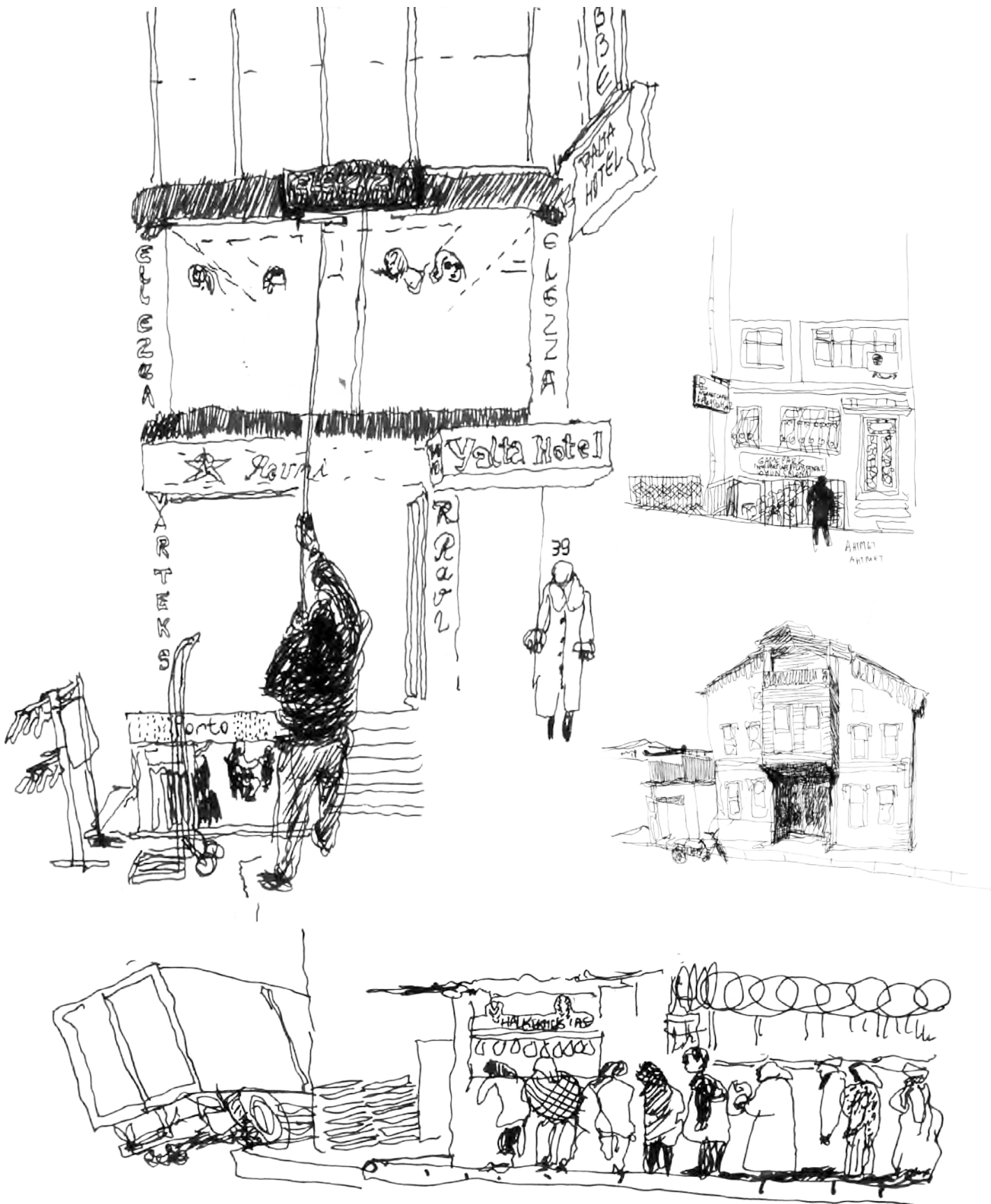


plan des parcelles existantes



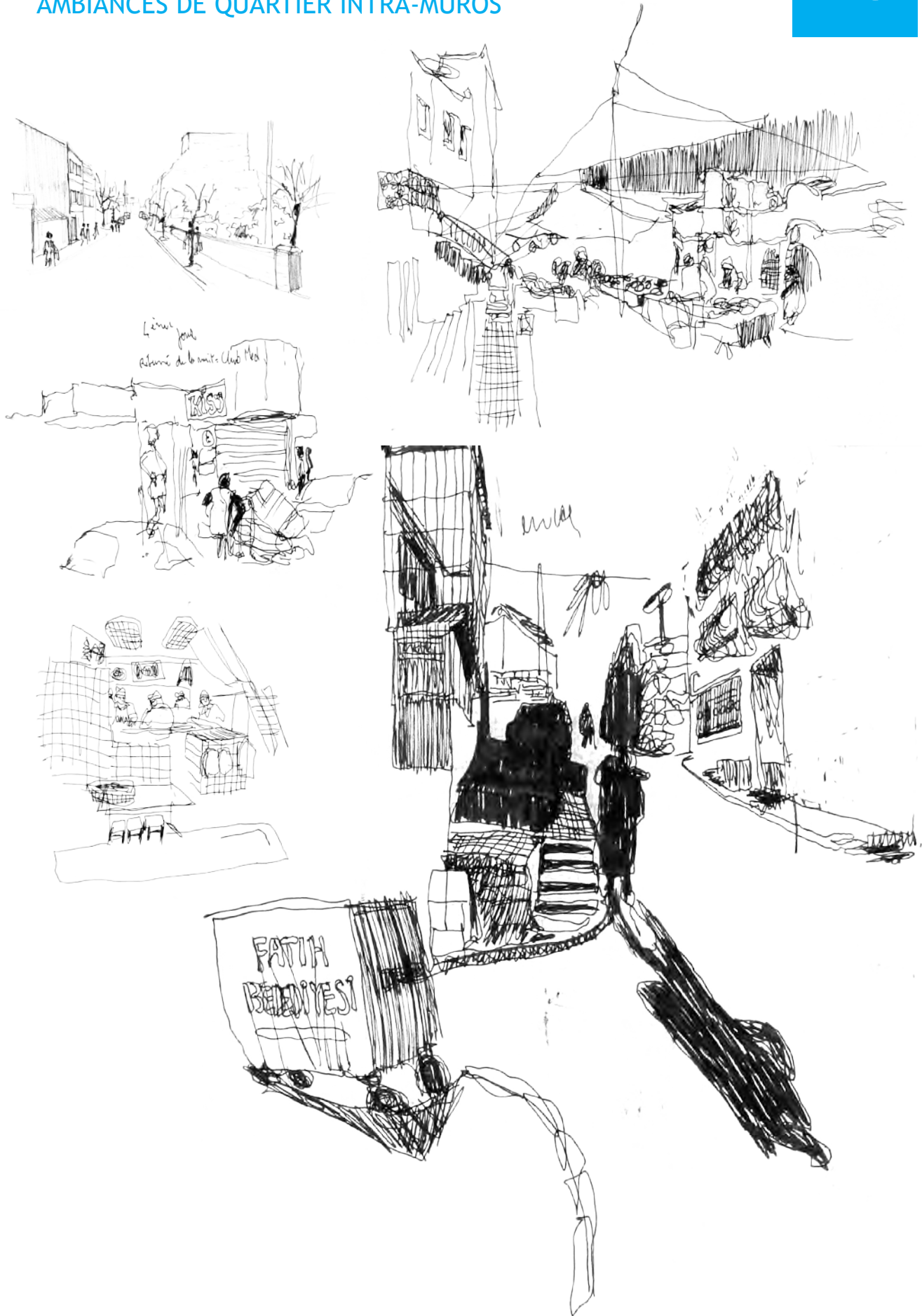
TERRITOIRE OBSERVÉ

AMBIANCES DE QUARTIER INTRA-MUROS



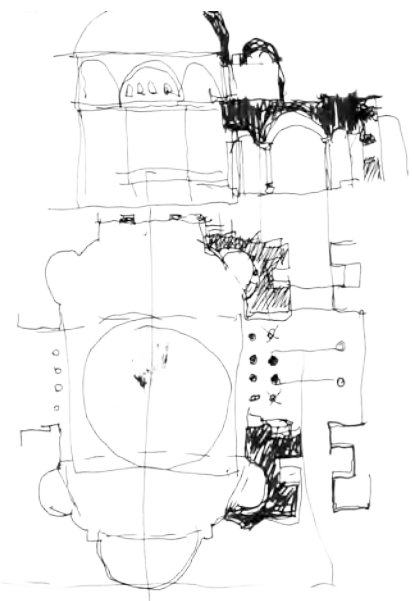
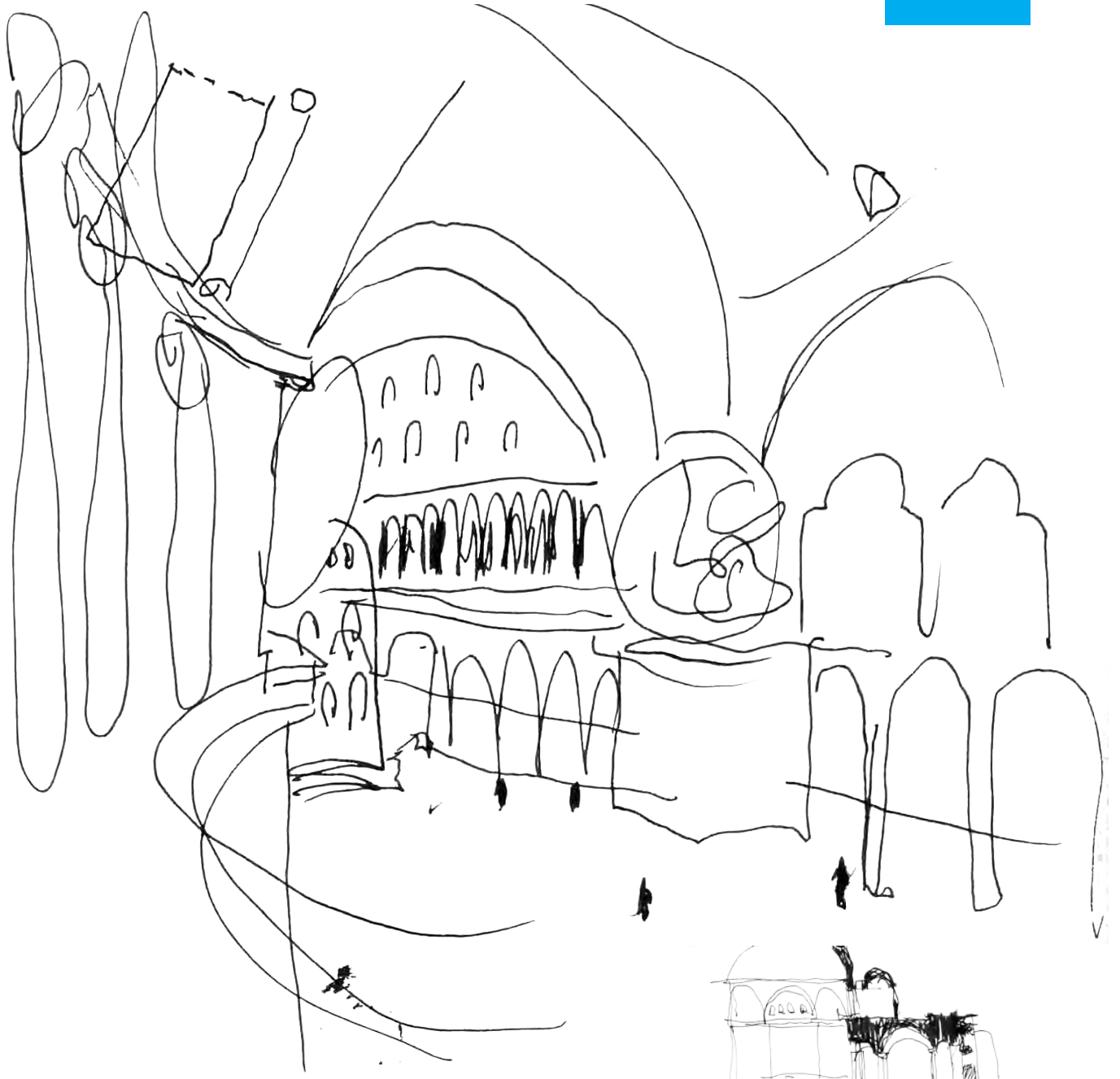
TERRITOIRE OBSERVÉ

AMBIANCES DE QUARTIER INTRA-MUROS



TERRITOIRE OBSERVÉ

AMBIANCE DANS SAINTE-SOPHIE



La section dans la partie de Saint Sophie
Je ne demande pas que ce soit fait dans
un style architectural de précision

16/1

DES FUTURS POSSIBLES

2 SCÉNARIOS CONTRASTÉS

17

DEVANT LA MURAILLE, UN TERRITOIRE DE L'ENTRE-DEUX :

- entre deux mers
- entre deux villes
- entre deux mondes

celui de la vitesse et de la macro-économie
celui du calme et d'une micro-économie

pour que les stambouliotes se l'approprient à neuf,
pour rendre ce territoire lisible et compréhensible,
deux scénarios contrastés permettent d'explorer son futur possible

scénario 1 : le Grand Parc



Une idée forte :

- couvrir tout le site, de la Mer de Marmara à la Corne d'Or, de bosquets denses en ménageant des clairières, des jardins ottomans, des citernes, une mise en valeur de l'eau,
- accueillir au centre un complexe de niveau métropolitain, bénéficiant de la grande accessibilité (par exemple un centre d'études et de recherches botaniques et médicinales).

La composition du paysage permet de révéler le site, d'ouvrir des perspectives sur la muraille et son skyline, d'encastrer le nouvel équipement dans le calme et la verdure.

Espace de détente pour les populations des quartiers denses de Fatih, Zeytinburnu ou Maltepe-Davutpaşa, le Grand Parc leur apporte de nouveaux atouts. A la grande échelle, il est depuis l'aéroport et la E5, une entrée digne dans le Grand Istanbul et la révélation de la présence millénaire de la vieille ville.

scénario 2 : A chaque porte son projet !



Une stratégie de développement local :

- chercher comment le territoire «extérieur» peut s'articuler à la vie des quartiers existants,
- saisir les potentialités de développement particulières aux différentes portes (friches, accès, patrimoine, activités sociales, ...),
- s'appuyer sur les attentes et les ressources des habitants concernés.

Sur chaque site peut ainsi se constituer une unité paysagère et fonctionnelle, unité de vie sociale et de stratégie d'investissement. Chacun de ces projets est autonome mais participe d'une stratégie globale qui ré-inscrit la muraille dans l'histoire contemporaine.

C'est ce scénario que les travaux d'étudiants ont développé.

DES FUTURS POSSIBLES

À CHAQUE PORTE SON PROJET

ENTRE EDİRNEKAPI ET LA CORNE D'OR

La muraille au cœur d'un
«autre» tourisme

LA BRÈCHE DE L'AVENUE VATAN

Créer un équipement
métropolitain

SULUKULE

Réparer le tissu urbain,
stimuler de nouvelles
activités

TOPKAPI

Redonner une échelle
à un territoire meurtri
par les infrastructures

ZEYTİNBURNU

BELGRADKAPI

Une place commune à
Zeytinburnu et Fatih

LA «VALLÉE DES HÔPITAUX»

Révéler des liens et
des lieux entre Zeytin-
burnu et Fatih

EYÜP

18

FATİH



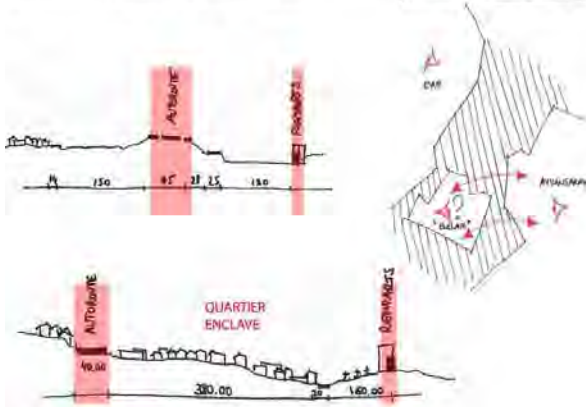
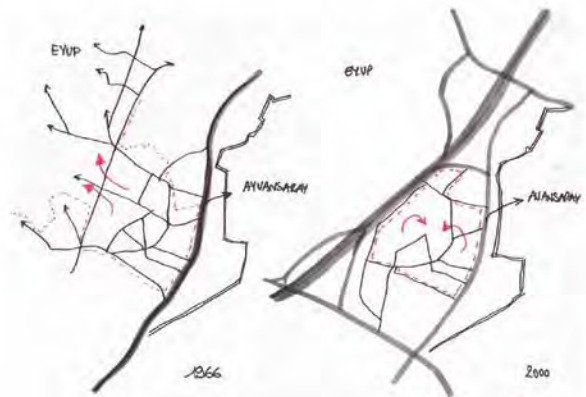
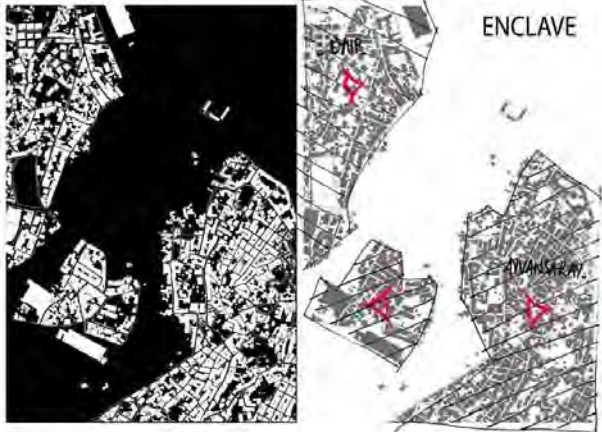
ENTRE EDİRNEKAPI ET LA CORNE D'OR

LA MURAILLE AU CŒUR D'UN «AUTRE» TOURISME

Chloé Grosgeorge, Aude Lecinski, Monia Merabet, Barbora Micovska



Entre le «quartier du palais» et Eyüp extra-muros, un quartier enclavé entre route et muraille :



HISTORIQUE DU QUARTIER
RELATIONS AUX QUARTIERS VOISINS



Quatre enjeux majeurs :



1. Mettre en valeur le potentiel patrimonial connu, mais peu exploité (tel que la muraille, le palais de Tekfur, le palais des Blachernes) et caché (tel que les citernes, les autres ruines byzantines et les églises orthodoxes).



2. Relier les deux quartiers afin de pouvoir profiter des potentiels de chacun.



3. Résoudre l'insuffisance des transports en commun et de l'accessibilité du quartier en opposition à l'abondance des grandes infrastructures routières qui enclavent et fragmentent le quartier d'Otakçılar.

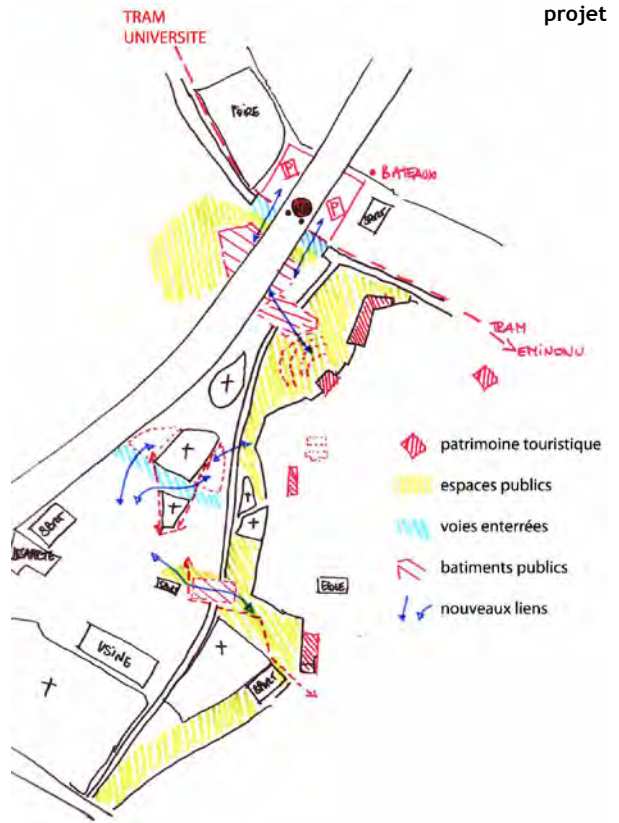


4. Préserver le tissu spécifique autour autour de la muraille, contrairement à la politique de la ville d'Istanbul qui fait table rase de l'habitat informel des gecekondus.

La muraille sépare le quartier du palais des Blachernes et de la «Chora» d'un quartier extérieur enclavé par les bretelles d'autoroutes.

Un développement touristique nouveau peut combiner les ressources existantes et des activités artisanales et culturelles portées par les habitants, en s'appuyant sur le site de la muraille et le palais.

Stratégie :



Interventions :

- Projet déclencheur
- Effacer la double muraille
- Infiltrer le quartier



Projet déclencheur - révéler

Révéler le patrimoine des palais byzantins à l'occasion d'«Istanbul 2010» par des installations éphémères et des manifestations culturelles.



Effacer les limites

Desservir le site, requalifier la voie. Aménager les abords des vestiges révélés, les rendre visibles et praticables (parc, parvis, espaces publics...)



«Infiltrer» le quartier

Aménagement des espaces publics en accord avec les usages. Renouveler en traitant les vides et les délaissés, s'adapter aux particularités de chaque lieu



La muraille au coeur

Mettre la muraille au coeur du développement du «quartier du palais».

LES MURAILLES COMME LIEU

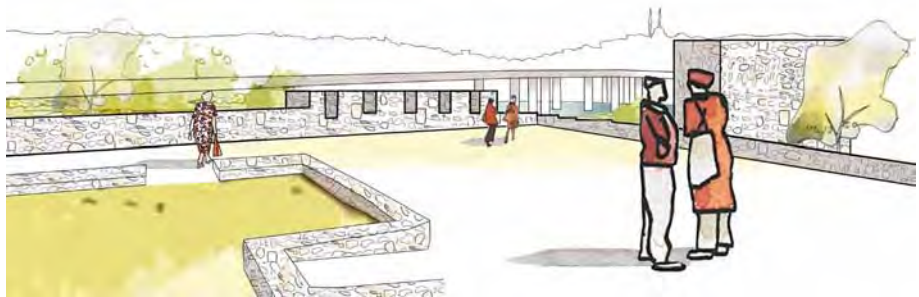
CONSERVER LA VIE AUTOUR DES MURAILLES

Aude Lecinski, Barbora Micovska

21



Projet déclencheur autour du palais de Tekfur : desservir le site, révéler le patrimoine byzantin à l'occasion d'Istanbul 2010



La muraille comme espace public des habitants et visiteurs : palais des Blachernes, parc, belvédère, placette devant la mosquée



La porte redevient centre du quartier : séquence Egrikapı / «rue principale»

ENTRE DEUX «REMPARTS»

LIER DES QUARTIERS SÉPARÉS PAR LA MURAILLE ET L'AUTOROUTE

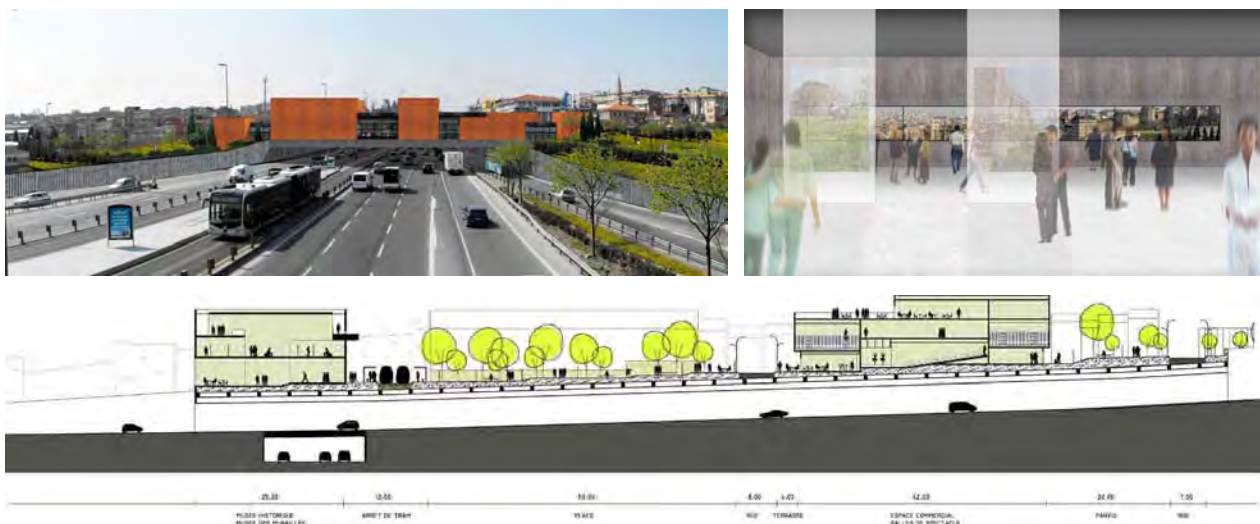
Chloé Grosgeorge



Restructurer les voies, couvrir en partie l'autoroute, donner accès aux transports en commun, continuité des espaces publics



Plan des intentions urbaines : désenclaver et équiper le quartier entre muraille et autoroute, révéler le patrimoine



Le musée des Murailles, équipement moteur de l'espace urbain couvrant l'autoroute

SULUKULE

RÉPARER LE TISSU URBAIN, STIMULER DE NOUVELLES ACTIVITÉS

Youghourta Ait-Yahia, Nuray Çolak, Duygu Karasakaloğlu et Güneş Uyaniker



Friches et espaces libres du quartier (2009)



Inventaire des potentialités du quartier



bâti démoli



bâti vétuste ou en voie de démolition



bâti protégé



Sulukule, un quartier neutri

Sulukule abrite l'une des plus anciennes communautés de roms. Cela ne devrait pas durer du fait des actions entreprises par la municipalité de Fatih.

Pour mener des opérations de rénovation urbaine, les pouvoirs publics procèdent de fait à la destruction du quartier. Les actions entreprises nuisent à un patrimoine collectif important.

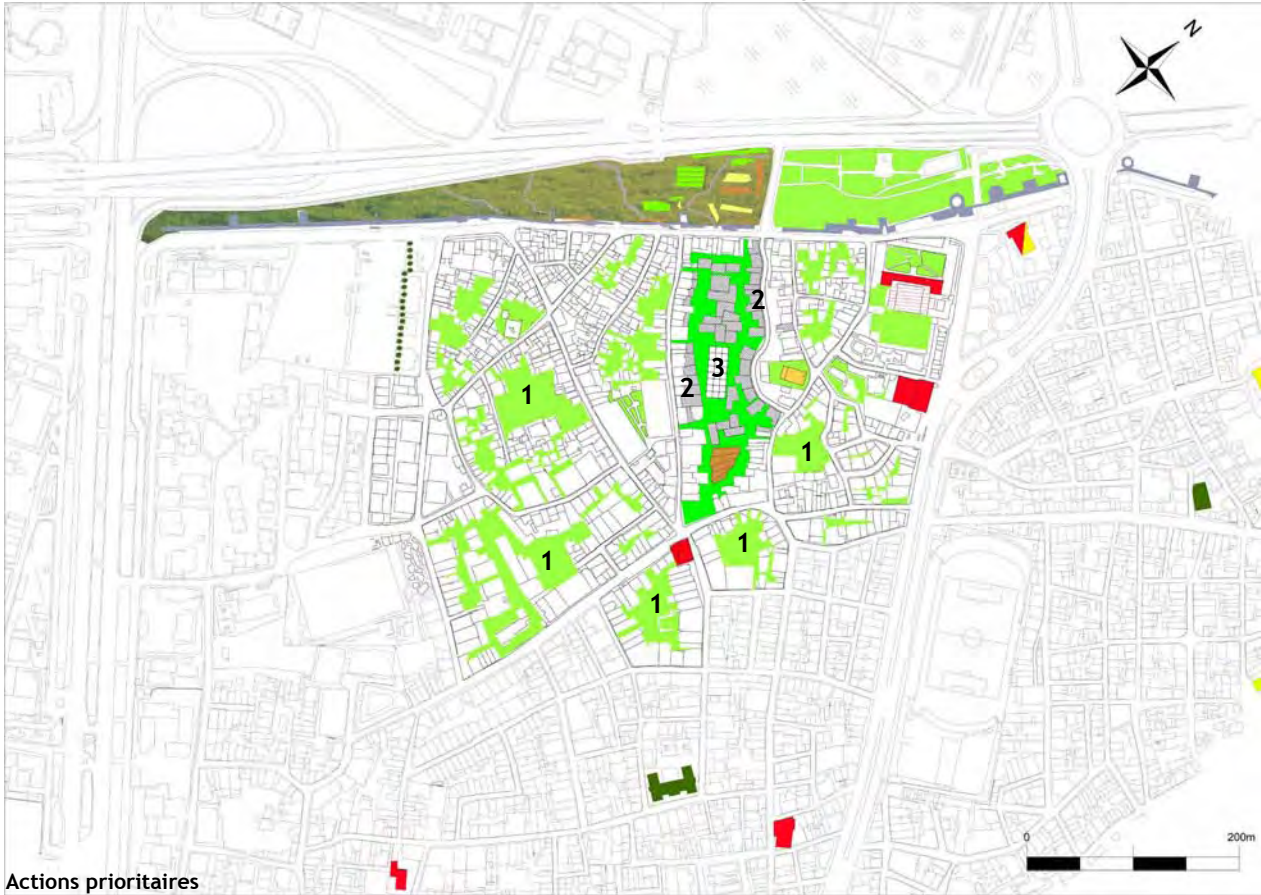
Le projet municipal prévoit la construction d'un habitat intermédiaire accessible à des classes moyennes. Les habitants du quartier n'y semblent pas avoir de légitimité.

Un contre-projet a été proposé par une association de quartier. Des négociations sont menées, mais les démolitions continuent.

L'état des lieux révèle que le quartier a été détruit à 70% et de ce fait l'urgence et la manière d'intervenir sont cruciales pour l'avenir du quartier.

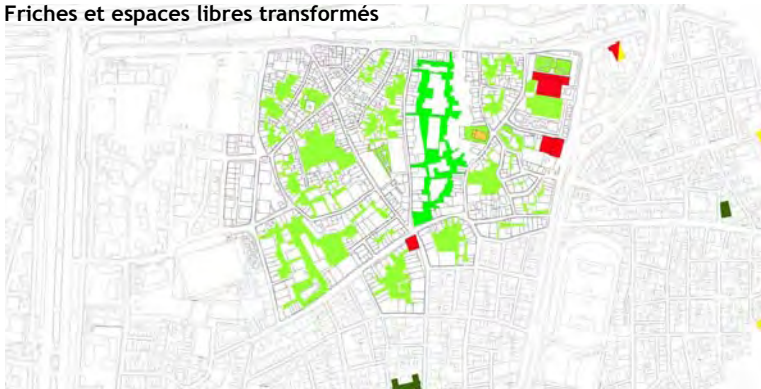
La rénovation du quartier de Sulukule a été engagée avec brutalité, entraînant successivement l'expulsion de ses habitants puis la démolition des immeubles où ils résidaient. Ainsi, le centre du quartier est aujourd'hui une friche dont la taille se différencie fortement des coeurs d'îlots du tissu existant.

En reconstruisant le quartier en respectant le parcellaire existant, de nouveaux espaces publics peuvent prendre la place des friches et des ruines et permettre au quartier de retrouver son identité égarée.

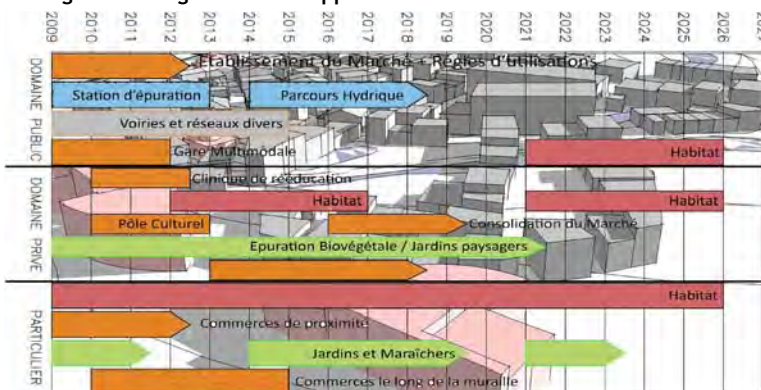


Actions prioritaires

Friches et espaces libres transformés



Phasage et stratégies de développement



Démarche de projet

- un projet pour les habitants : démarche participative, possibilité d'autogestion sous parrainage (association de quartier, l'Unesco,...),
- un projet à la parcelle : relevé du parcellaire préexistant, prescriptions architecturales et urbaines pour un quartier à caractère humain et pour créer une variété typologique qui s'adapte à différents modes de vie et modes d'habiter,
- un projet d'économie locale : création de structures commerciales et artisanales afin d'aider les habitants pour le financement,
- un projet ouvert : intégrer des équipements interquartier, renforcer des parcours, franchir les murailles, attirer des visiteurs.

Actions prioritaires

- 1 construire les «dents creuses» en ménageant des accès aux coeurs d'îlot
- 2 reconstruire des maisons autour d'un îlot joignant le centre du quartier à la muraille, en leur permettant de s'ouvrir sur le coeur de cet îlot
- 3 aménager une halle abritant un marché et des concerts

SULUKULE

LE QUARTIER REVITALISÉ

25

Youghourta Aït-Yahia



Protéger, reconstruire, équiper le quartier



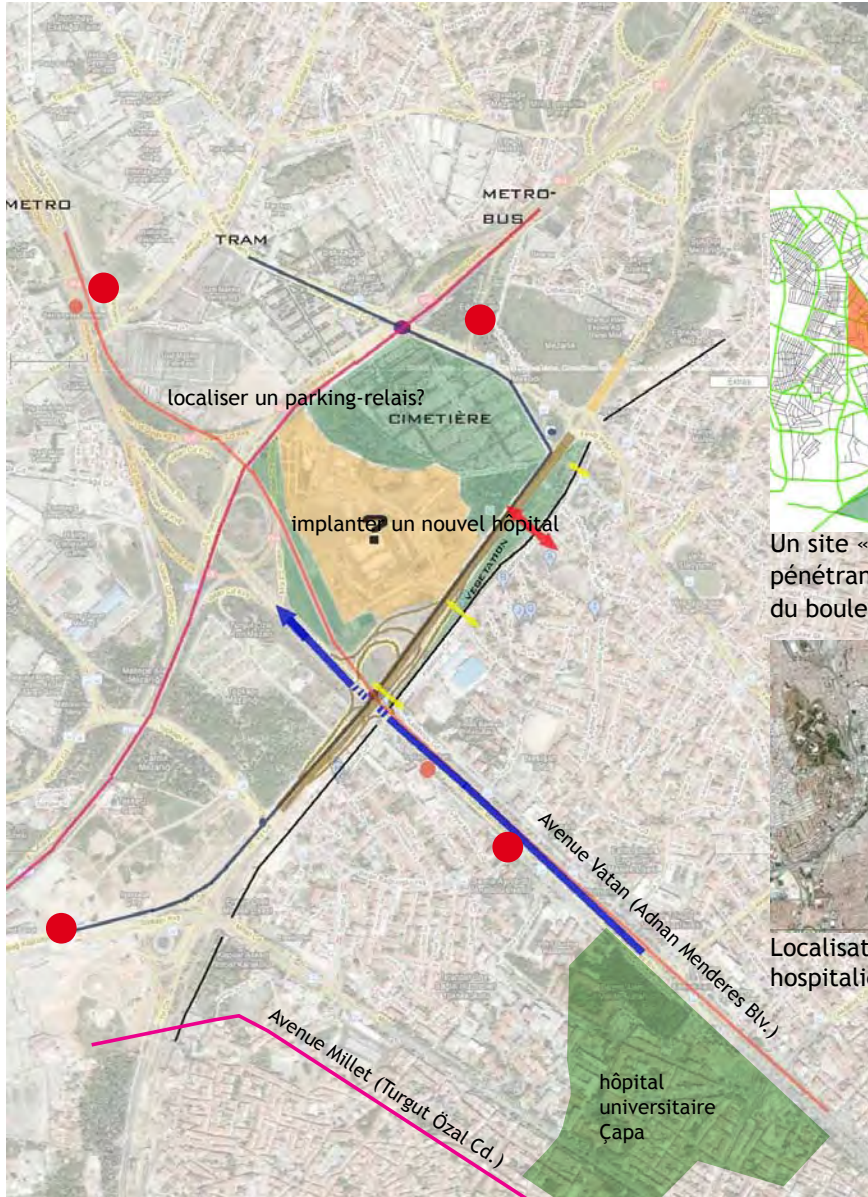
Investir la muraille, ouvrir le quartier et chercher l'échange



LA BRÈCHE DE L'AVENUE VATAN

CRÉER UN ÉQUIPEMENT MÉTROPOLITAIN

Mohamed El Amine Boulahia, Zakaria Cheddadi, Luc Reibel



Un site «hyper-accessible» à la croisée des pénétrantes de la péninsule historique et du boulevard de la muraille



Localisation des équipements hospitaliers dans la péninsule historique

Un territoire irrigué par tous les réseaux de transport métropolitains



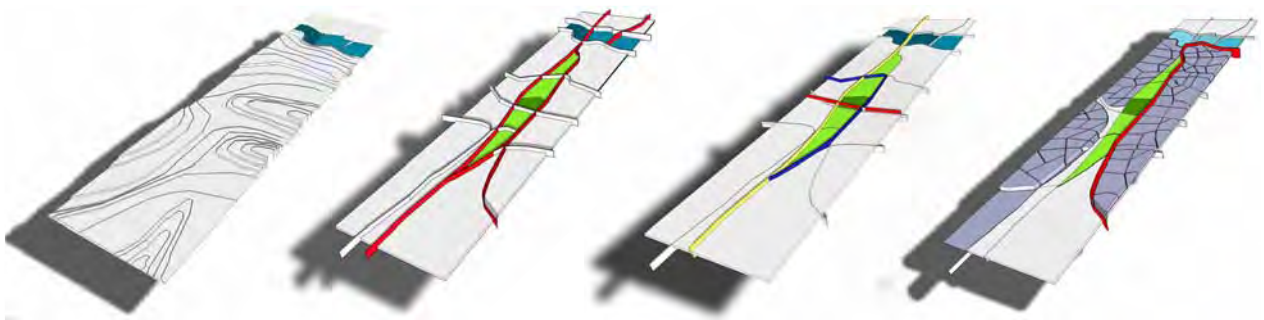
Vue panoramique du site pouvant recevoir le nouvel hôpital métropolitain

A la hauteur de la brèche de l'avenue Vatan, les échangeurs de l'autoroute E5 génèrent d'importants délaissés. Ces espaces délaissés présentent la particularité d'être très accessibles de toute la métropole, grâce notamment à une sortie de l'autoroute E5 ainsi que plusieurs lignes de transport en commun qui les traversent.

Cette accessibilité optimale permet d'imaginer l'implantation d'un équipement hospitalier d'importance métropolitaine qui palliera aussi à la saturation de l'hôpital universitaire Çapa situé entre les avenues Millet et Vatan.



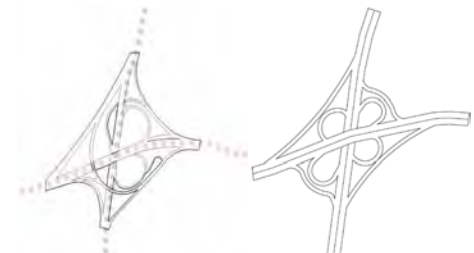
Une morphologie d'entre-deux s'installe dans la vallée médiane de la péninsule



Une structure urbaine d'entre-deux : topographie - autoroutes - transports en commun - entités urbaines



Réduire l'emprise des infrastructures

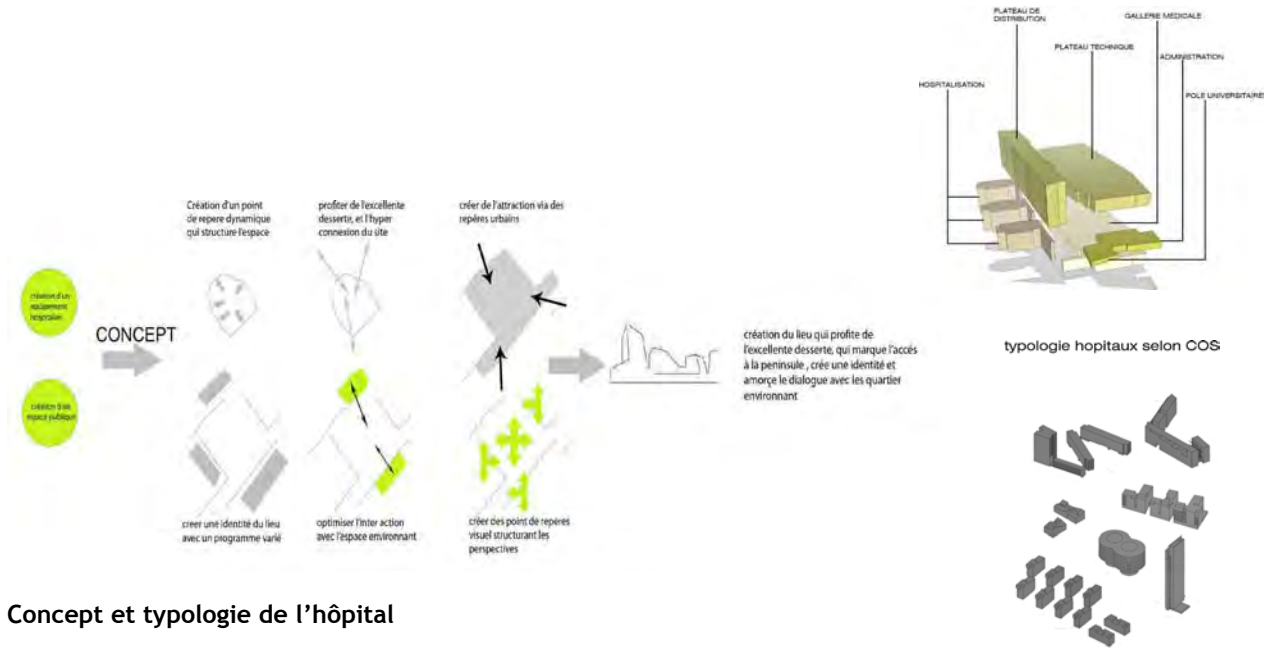


Une ré-appropriation de l'entre-deux

UN HÔPITAL MÉTROPOLITAIN POUR LE «GRAND ISTANBUL»

28

Zakaria Cheddadi



Concept et typologie de l'hôpital



Plan-masse du nouvel hôpital et de son environnement

TOPKAPI

REDONNER UNE ÉCHELLE À UN TERRITOIRE MEURTRI PAR LES INFRASTRUCTURES

Mehdi Abderrahmane Boudeffa, Nicolas Despas, Caroline Richard, Antoine Royer, Messaouda Smouda



2000-10, déplacement de la gare routière de Topkapi, desserte en tram et métro, aménagement paysagé.



Aujourd'hui, les infrastructures et l'étendue paysagée sont toujours une coupure entre les quartiers.



Des liaisons à créer, un territoire à redessiner.

Les infrastructures de déplacement (autoroute, métro, tramway), imprègnent fortement de leur présence les territoires situés à l'extérieur des murailles. La sortie du métro débouche sur une étendue vide jusqu'à la muraille et coupée des collines ouest par l'autoroute et ses bretelles. La présence des infrastructures demande à être atténuée en redessinant un paysage.

L'espace va être cadré par la muraille à l'est, des bâtiments-repères adossés à l'autoroute, et par des plantations vers le sud (en limite de la «vallée» vers la mer de Marmara). Ce nouvel espace articule le renouvellement du quartier devant la porte de Topkapı à des constructions neuves sur la terrasse à l'ouest du couvent Mevlevi.



Axonométrie du projet



Plan du projet

- constructions nouvelles
- parcs, jardins, maraîchage

BELGRADKAPI

UNE PLACE COMMUNE À ZEYTİNBURNU ET FATİH

Emna Djebali, Thang Pham Duc



Analyse des portes de la muraille et élaboration de 3 types :

type 1 - la porte est une liaison métropolitaine

exemple : Mermerkulekapı



type 2 - la porte relie deux quartiers

exemple : Belgradkapı

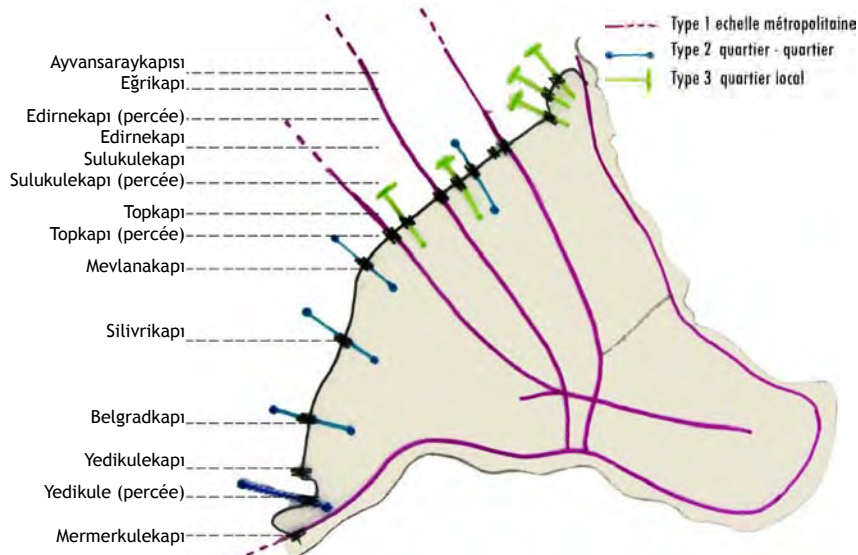


type 3 - la porte est un centre de quartier

exemple : Eğrikapı



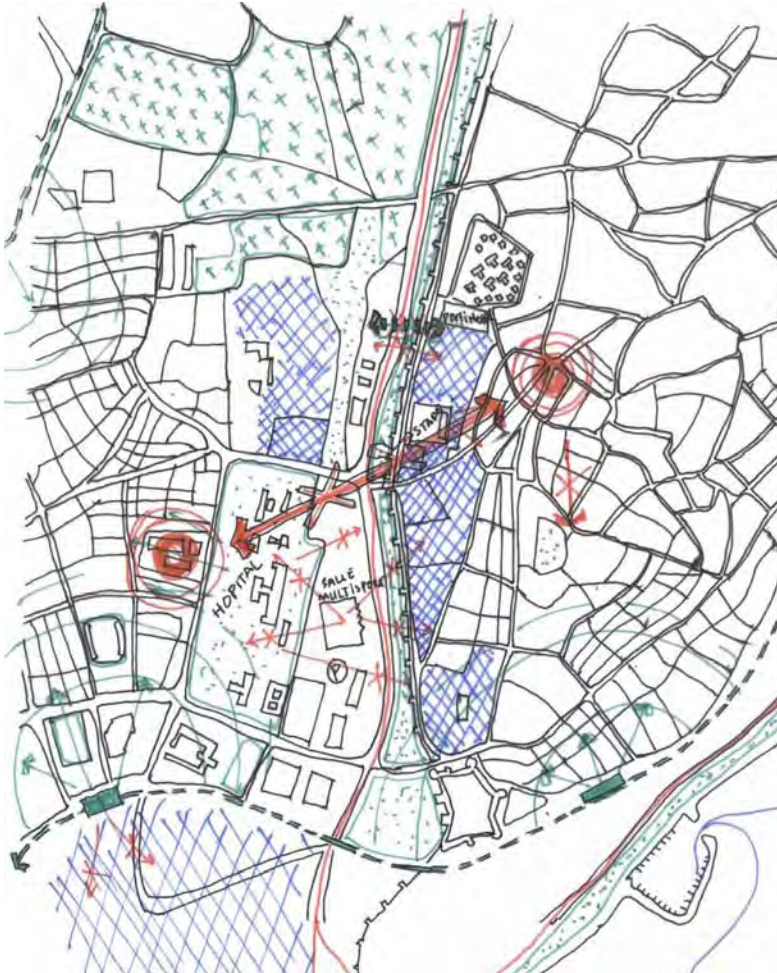
Répartition des 3 types de portes de la mer de Marmara à la Corne d'Or :



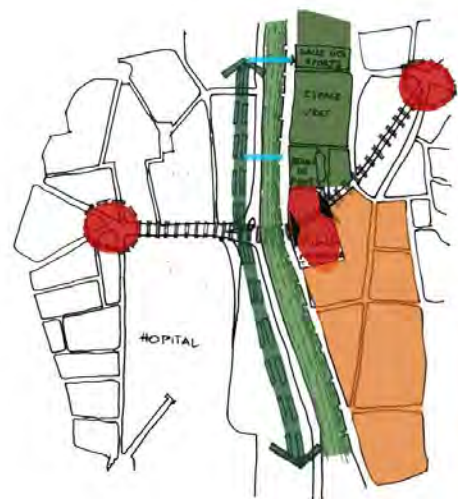
Avec son histoire, chaque porte a établi un rapport particulier entre l'intérieur (Fatih) et le paysage extérieur. La porte de Belgrade met en rapport un quartier de Fatih avec les premiers équipements situés dans la «vallée des hôpitaux» et au-delà la commune de Zeytinburnu.

Une grande place au centre d'un ensemble d'équipements sportifs peut créer un point d'attraction entre les deux quartiers. Au sud, elle s'adosse à un ensemble d'habitations à patio ou à jardin fidèle à l'identité sémirurale du lieu.

Intentions de projet :



nouveau tramway Corne d'Or - Marmara



centralités existantes & centralité projetée

Vues vers/depuis Zeytinburnu (haut) / panorama du quartier intra-muros, friches, terrains de sport (bas) :



BELGRADKAPI

LA PORTE COMME NOUVEAU LIEU CENTRAL

33

Thang Pham Duc



Les aménagements

Transformation de la voie rapide extra-muros en boulevard de la Muraille fédérant des réseaux interquartier (tram Corne d'Or-Marmara, pistes cyclables, chemins piétonniers). Les arrêts du tram sont porteurs de nouveaux aménagements paysagers et urbains.

A Belgradkapi, une grande place est créée au milieu des équipements nécessaires aux habitants des quartiers sud de Fatih et de Zeytinburnu : commerces et services, marché hebdomadaire, équipements sportifs, hôpitaux, espaces publics, parc de la Muraille...



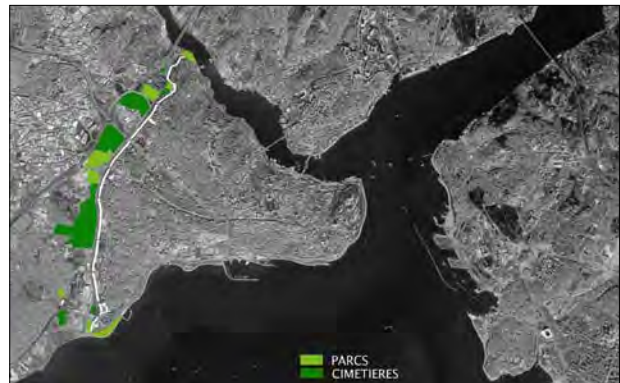
LA «VALLÉE DES HÔPITAUX»

RÉVÉLER DES LIENS ET DES LIEUX ENTRE ZEYTİNBURNU ET FATİH

Sophie Beyrath, Nicole Blass, Tristan Schultz, Farida Tchekiken



MARMARAY MURAILLE



PARCS CIMETIERES



équipements et investissements en cours



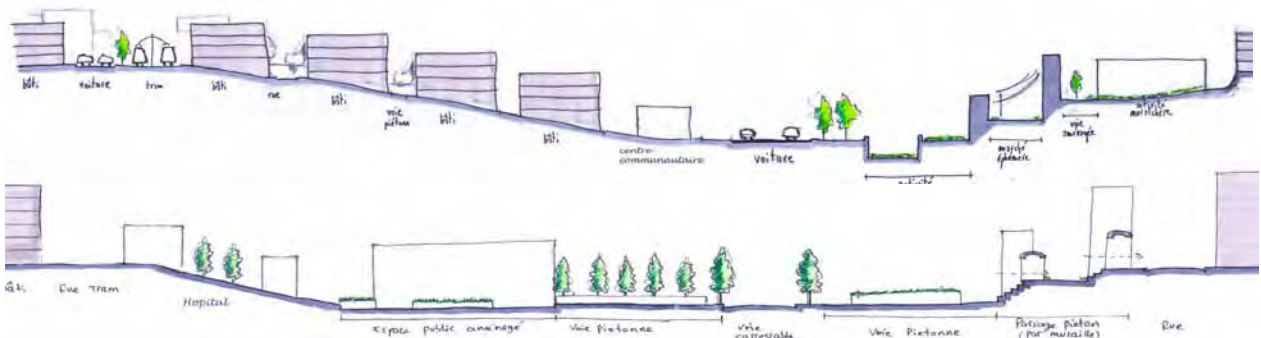
parcs, jardins, cimetières

Activités et «espaces verts» dans la «vallée des hôpitaux»

Le site possède une topographie naturelle : une vallée bordée à l'est par la muraille, à l'est par Zeytinburnu (depuis les années 50). Au 19e siècle, cette vallée a accueillie les hôpitaux qui s'y trouvent toujours. Les industries le long de la voie ferrée du littoral ont aujourd'hui disparues, mais ce secteur se développera

fortement autour de la nouvelle gare du Marmaray. La lisibilité de la topographie historique, la covisibilité entre Fatih et Zeytinburnu et les derniers espaces verts de la vallée risqueront de disparaître si les transformations urbaines en cours ne sont pas cadrées.

Coupes est-ouest le long des liaisons plantées



Les districts de Zeytinburnu et Fatih sont aujourd'hui séparés par la muraille et les délaissés du Marmaray, structure l'implantation de nouveaux équipements, accessibles aux deux quartiers grâce à plusieurs liaisons plantées réservées aux mobilités douces.

La création d'une nouvelle ligne de tram parallèle à la muraille jusqu'au débouché du Marmaray, structure l'implantation de nouveaux équipements, accessibles aux deux quartiers grâce à plusieurs liaisons plantées réservées aux mobilités douces.



foncier, potentiel



Crise identitaire et mutations

L'emblème de Zeytinburnu ne correspond plus à la réalité. Coupée de la muraille et des quartiers intra-muros par des infrastructures et des friches, mise à l'écart de la mer de Marmara par la voie ferrée et l'autoroute du littoral, dépourvue de ses oliveraies, la ville n'est plus en accord avec ce qui l'a fondée.

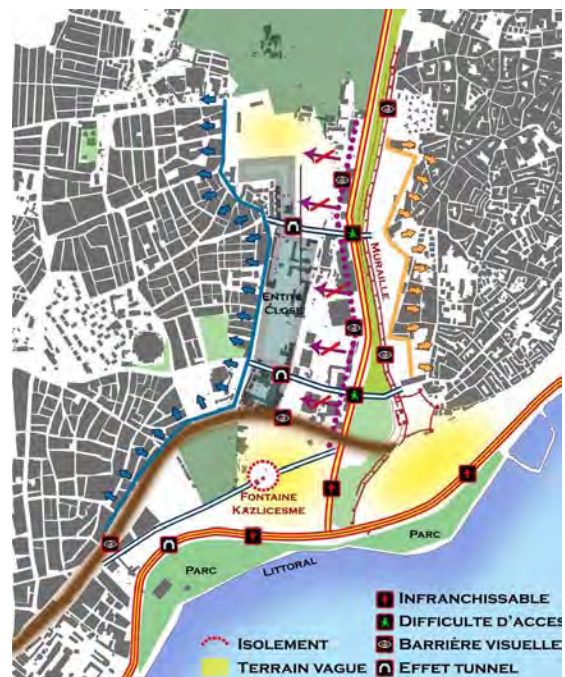
Des investissements publics et privés feront de ce district un des nouveaux centres de la métropole.

- Le projet de la «Vallée de la culture» combine hôtels, commerces et de l'habitat «néo-ottoman» autour de l'ancien couvent Mevlevi (secteur de Merkezefendi au sud de Topkapı).
- L'aménagement prévu du littoral de la mer de Marmara en lien avec la gare du Marmaray pourra déboucher sur un quartier d'affaires avec port de plaisance.

Le paysage historique et la structure sociale de cette région risquent d'en être altérés d'une façon drastique.



flux, desserte et conflits



paysage, dysfonctionnements

RETOUR AUX SOURCES

ENTRE CRISE IDENTITAIRE ET PERSPECTIVES MÉTROPOLITAINES

Tristan Schultz

36



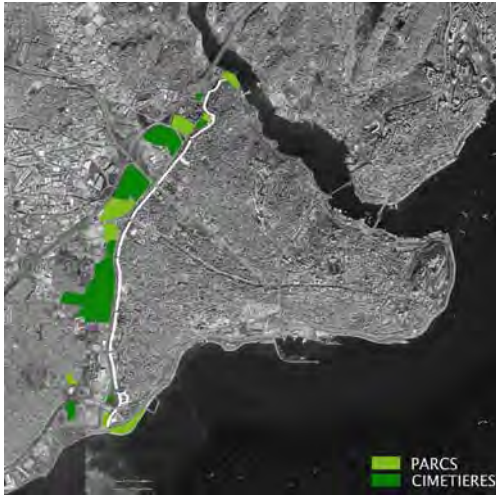
répartir les équipements le long de la muraille - révéler la vallée et ses strates - relier Zeytinburnu et Fatih, y accéder



GARE ET PARC «AGRI-CULTUREL» POUR UNE TRANSFORMATION URBAINE EN ÉQUILIBRE

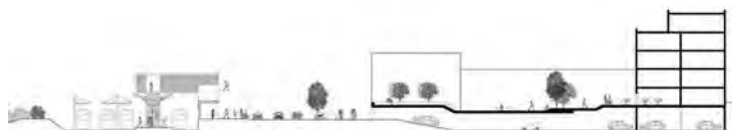
Sophie Beyrath

37



Du parc archéologique au parc «agri-culturel»

Jouissant d'une excellente accessibilité en transports en commun grâce au Marmaray et au tramway, le nouveau parc des Murailles regroupera des activités culturelles et sportives, mais aussi un centre de recherches botaniques.



CONCLUSION

UNE COHÉRENCE, UNE STRATÉGIE D'ENSEMBLE ?

38

Les murailles ont conditionné la formation d'un territoire pris entre la ville historique et la première couronne d'implantations industrielles et de quartiers populaires formée dans les trente dernières années. Ce territoire est maintenant déstructuré par les infrastructures routières. Parallèlement, les vieux quartiers intra-muros sont menacés dans leur existence, et l'on ignore quel sera l'impact de la nouvelle station du Marmaray à Kazlıçesme.

Les travaux d'atelier visent à recomposer ce territoire comme paysage et comme système urbain dynamique, en s'appuyant sur les formations existantes de part et d'autre des principales portes dans la muraille et sur le maillage des transports publics et des accès autoroutiers qui inscrivent ce territoire dans l'échelle de la métropole.

Cela conduit à identifier des «unités de projet» est-ouest qui chacune combinent le renouvellement des quartiers existants avec leur micro-économie, l'implantation d'équipements nouveaux profitant d'une grande accessibilité et la présence des zones arborées et des cimetières. Cela implique également d'inscrire ces unités dans un projet global nord-sud allant, comme la muraille, de la Mer de Marmara à la Corne d'Or.

En matière d'infrastructures, ceci comporte à compléter le maillage de transports publics (prolongation du tramway T1 de Zeytinburnu jusqu'au Marmaray), aménagement urbain des diverses connexions intermodales, création d'une ligne (bus ou tramway) entre le Marmaray et le tramway de la Corne d'Or en projet.

En matière de paysage et de constructions neuves, il s'agirait de s'appuyer sur la muraille : avec ses portes et son skyline, elle offre une référence commune pour l'échelle des vieux quartiers, des équipements nouveaux, des espaces de promenade.

Les projets d'étudiants exposés résultent d'une première observation de terrain. Ils mériteraient d'être complétés, notamment en prenant en compte les quartiers à l'ouest de la muraille et la zone industrielle de Maltepe-Davutpaşa. Ils pourraient être approfondis, sur le plan de l'innovation, comme processus de transformation intégrant les dimensions sociales et les potentialités territoriales, et sur le plan culturel et de contribution à «Istanbul 2010», comme projet combinant les dimensions monumentales, urbaines et territoriales du patrimoine.

REMERCIEMENTS

PARTICIPANTS :

Etudiants - Youghourta Aït-Yahia, Nicole Blass, Sophie Beyrath, Mehdi Abderrahmane Boudeffa, Mohamed El Amine Boulahia, Monia Merabet, Zakaria Cheddadi, Nicolas Despas, Chloé Grosgeorge, Aude Lecinski, Barbora Micovska, Thang Pham Duc, Luc Reibel, Caroline Richard, Antoine Royer, Tristan Schultz, Messaouda Smouda & Farida Tchekiken (ENSA Strasbourg) ; Emna Djebali (ENAU Tunisie) ; Nuray Çolak, Duygu Karasakaloğlu & Güneş Uyaniker (DEU Izmir).

Enseignants - Işık Aydemir & Ömür Barkul (YTU Istanbul), Alp Sunalp (ITICU Istanbul) ; Eylem Bal (DEU Izmir) ; Christiane Garnero Morena, Didier Laroche, Dominik Neidlinger, René Tabouret & Volker Ziegler (ENSA Strasbourg).

REMERCIEMENTS :

Aux universités - Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg (Philippe Bach, François Bour, Lise Lançon, François Nowakowski, Patrice Ruelle-Chaboud), Université Technique de Yıldız (Istanbul), Université Dokuz Eylül d'Izmir.

Aux institutions - Ministère de la Culture et de la Communication / Direction Régionale des Affaires Culturelles Alsace & Direction de l'Architecture et du Patrimoine, CAUE du Bas-Rhin (Jean-Marc Biry), Agence Istanbul 2010 Capitale Européenne de la Culture (Korhan Gümüş, Dilek Ayman, Ruşen Aktaş, Burçak Konukman), Institut Français d'Etudes Anatoliennes (Nora Şeni, Jean-François Pérouse, Aksel Tibet, Pascal Leboutteiller, Hamdi Gargin, Thomas Lorain).

A la Mairie de Fatih (Mustafa Demir, Nilüfer Türedi).

Aux intervenants ponctuels (Elif Özlem Aydın, Şebnem Gökçen Dündar, Erhan Karakaya, Zeynep Enlil).

Aux habitants d'Istanbul.



Edition Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg 12/2009
8 bd. Wilson - 67000 Strasbourg (France) - www.strasbourg.archi.fr