

Bosphorus Bridge

Un pont entre deux mondes

vendredi 16 décembre 2005, par [Jérôme Dupuis](#), [Nükte V. Ortaq](#)

L'Express du 08/12/2005

de notre envoyé spécial Jérôme Dupuis avec Nükte V. Ortaq

A 64 mètres au-dessus des eaux du détroit, 1 demi-million de personnes passent ici chaque jour entre Europe et Asie. Ce trait d'union d'une mégalopole trépidante est au cœur du gigantesque chantier qu'est devenue Istanbul

C'est l'une des plus jolies trouvailles romanesques de Jules Verne. Un beau jour de 1883, Kéran, un riche négociant en tabacs installé dans la partie européenne d'Istanbul, veut se rendre sur la rive asiatique. Mais les autorités viennent juste d'instituer une taxe pour la traversée du Bosphore. Réaction outrée de Kéran-le-Têtu, qui, pour arriver à destination, décide de faire le tour de la mer Noire plutôt que de payer les 10 paras exigés. Au terme d'un périple insensé de 2 800 kilomètres via Odessa et Trébizonde, bravant brigands sanguinaires et catastrophes telluriques, notre héros finit par poser le pied sur le quai d'Asie. Il n'a pas déboursé les 10 paras.

On paierait cher aujourd'hui pour scruter la mine du seigneur Kéran découvrant le Bosphorus Bridge, cet interminable ruban d'asphalte suspendu à 64 mètres au-dessus des eaux du détroit pour relier l'Europe et l'Asie. Chaque jour, 1 demi-million d'Istanbulites, un peu moins entêtés que lui, acquittent 1,5 livre turque - 1 euro - le péage exigé pour changer de continent. Tout juste 1 074 mètres, moins d'une minute pour glisser d'Europe en Asie sur cette cathédrale de câbles et de béton. Une merveille d'épure que l'on a pu apercevoir dans l'avant-dernier James Bond et qui confère à l'ancienne Byzance de faux airs de San Francisco sur Bosphore. Traversée mythique, sublime, mais périlleuse pour le voyageur, tant l'œil est happé par les splendeurs qui s'étalent en CinémaScope à ses pieds : d'un côté la coupole de Sainte-Sophie, les minarets de la mosquée Bleue, la silhouette de Topkapi et l'entrée de la Corne d'Or ; de l'autre, le palais de Beylerbeyi, les collines boisées de Kandilli et les premiers reflets de la mer Noire. On pardonnera aux contemplatifs un peu de tôle froissée...

Il suffit de s'engager un matin dans le flot des voitures pour sentir tout le poids du symbole. Solennellement inauguré le 29 octobre 1973 pour le 50^e anniversaire de la République turque, le Bosphorus Bridge est comme la métaphore des rêves et des angoisses d'Istanbul. Rêve d'une continuité matérielle entre Europe et Asie (déjà, en 490 avant J.-C., le roi perse Darius avait construit ici un pont provisoire à l'aide de bateaux pour permettre à ses troupes de traverser à gué), angoisse panique du tremblement de terre qui réduirait l'arche en miettes (la fréquentation a momentanément chuté après la grande secousse de 1999) et, par-dessus tout, épine dorsale d'une mégalopole tentaculaire de plus de 11 millions d'habitants étouffée par une circulation frénétique et klaxonnante.

La règle vaut manifeste : telle la procession de fidèles passant devant le lit de mort d'Atatürk au palais tout proche de Dolmabahçe, jamais la circulation automobile ne doit s'arrêter un instant sur le pont. Chaque conducteur a six secondes pour payer. Pas une de plus. « Il suffit que les voitures mettent sept secondes pour que les embouteillages atteignent plusieurs kilomètres de chaque côté », confie Ugür Atabay, l'un des administrateurs du Bosphorus Bridge. Mais pas une de moins. Le pilote David Coulthard, qui, en juillet dernier, s'était offert un passage supersonique entre les deux continents au volant de sa formule 1, en grillant cavalièrement le péage, a eu droit à une amende de 33 livres turques. On ne

plaisante pas avec le Bosphorus Bridge.

« Strictement interdit aux piétons », indique d'ailleurs un panneau à chaque entrée. Seule exception de l'année : le marathon d'Istanbul. Ce jour-là, pour quelques heures, le pont est livré aux sportifs. « C'est un moment extraordinaire, car tous les Istanbulites en profitent pour venir pique-niquer, fumer une cigarette ou se laisser photographier », confie un marathonien. « Nous avons aussi fermé une voie pendant quelques dizaines de minutes pour que Venus Williams puisse disputer un match de tennis au milieu du pont », se souvient Ugür Atabay. Paw ! coup droit en Asie, tchac ! revers en Europe - le temps d'un set intercontinental...

« Avant la construction du pont, tout passait par l'eau, se souvient Ilhan, solide Turc à col roulé de 42 ans, dont trente passés à pêcher juste à l'aplomb du pont dans sa minuscule barque bleu ciel. Le coin est très poissonneux, car nous sommes exactement à l'endroit où les eaux de la mer Noire et de celle de Marmara se rencontrent. » Alors, chaque matin à 7 heures, Ilhan saute dans son bateau amarré sous la mosquée d'Ortaköy et part pêcher palamut (bonite) et cinetop. Au-dessus de lui, immuable, la circulation assourdie du pont ; à quelques mètres de sa barque, la noria des poétiques vapeurs à deux étages, ces concurrents directs du Bosphorus Bridge, qui convoient des grappes de travailleurs entre les deux rives ; un peu plus loin encore, de gigantesques tankers ukrainiens ou grecs fendent silencieusement les eaux du Bosphore (il sont 50 000 à passer le détroit chaque année, dont des supertankers, véritables bombes ambulantes de 200 000 tonnes). Automobilistes et passagers qui changent de continent, marchandises qui passent d'un univers à l'autre, mers qui se fondent : rarement on aura ainsi eu la sensation physique de se trouver au carrefour géographique de plusieurs mondes. Ultime conseil d'Ilhan : « Ne vous placez jamais juste sous le pont les jours de pluie, il tombe de véritables seaux d'eau. »

Il tombe aussi des corps. C'est ici que tous les suicidaires d'Istanbul finissent par échouer un jour ou l'autre. Le chercheur Philippe Schmerka a dénombré 432 tentatives. « Le dernier scénario des désespérés est toujours le même, raconte-t-il. Ils prennent un taxi et prétextent soudain une nausée pour se glisser hors du véhicule et courir vers la rambarde de sécurité. » Commence alors la scène rituelle : automobilistes et policiers tentent de raisonner l'homme en équilibre sur le parapet. « Parfois, s'il s'agit d'un drame sentimental, nous appelons le conjoint sur un mobile et nous lui passons le candidat à la mort », soupire Ugür Atabay. Le pont tout entier retient son souffle. Et puis... « Seules cinq personnes en ont réchappé, car leur manteau a fait parachute, grimace Ilhan. Pour les autres, nous récupérons parfois les corps... »

Un peu à l'image des capitalistes de Wall Street en 1929, le pont, baromètre du moral istanbulite, a connu sa dernière forte vague de suicides lors de la crise financière de 2001. Depuis, l'inflation a été maîtrisée - on est passé de 70 à 8% par an - un plan de stabilisation économique a été édicté par le FMI, les capitaux étrangers affluent et les grands projets de modernisation de la ville ont resurgi. La vue depuis le Bosphorus Bridge risque bientôt de changer radicalement. Ce sont d'abord les Japonais qui creusent, un peu plus haut vers Topkapi, le tunnel Marmaraï sous le Bosphore, destiné au train et au métro à partir de 2010. Du coup, la municipalité s'interroge sur le devenir des deux gares mythiques d'Istanbul : on parle de supprimer Sirkeci, le romanescque terminus européen de l'Orient-Express, et de transformer en hôtel l'asiatique Haydarpassa, point d'arrivée de générations de déracinés anatoliens. Un peu plus bas vers la Corne d'Or, ce sont les entrepôts du port de Galata qui devraient être refondus, grâce à des capitaux israéliens. Plus haut, côté européen, ce sont des financiers du golfe Persique qui rêvent d'ériger deux gigantesques Dubai Towers spiralées.

Le moral est donc revenu. Il suffit, pour s'en convaincre, de pousser la porte du très VIP Reina, le club chic d'Istanbul dont la terrasse, l'été, déborde juste à l'aplomb du Bosphorus Bridge, à Ortaköy. Les bouchons de champagne sautent allègrement en direction des haubans. Il suffit aussi de remonter l'impressionnante file de 4 X 4 à vitres fumées et de BMW dernier cri qui partent chaque matin à l'assaut de la capitale pour découvrir un phénomène sidérant : la prolifération des « résidences surveillées privées » aux marges de la ville. A l'américaine, avec poste de contrôle à l'entrée, vigiles qui patrouillent, clôtures, barbelés, et même, parfois, douves (!). Lorsque l'on se promène dans le canton d'Eyüp, sur la rive droite de la Corne d'Or, on a le sentiment étrange de se trouver dans un gigantesque lotissement pour classes

moyennes de l'Arizona : propres maisons roses ou jaunes, petits jardins soignés, 4 x 4 dans le garage, piscine avec sauna et, partout, vigiles en uniforme, talkie-walkie à la main...

Les noms de ces résidences disent tout des rêves des sonradan görme - les nouveaux riches turcs - et des musulmans fortunés qui s'y installent : Istanbul Zen, Secret Garden, Kemer Golf and Country Club... On est en plein soap américain. « Notre clientèle est constituée de CSP + [catégories socio-professionnelles supérieures], reconnaît sans détour Didem Hiçyorulmazlar, du consortium Yapi Kredit, au milieu des plans enchanteurs d'Istanbulbis, un lotissement actuellement en construction. Nos duplex de 240 mètres carrés, vendus 360 000 euros, sont déjà tous partis. » Et chaque jour, une de ces cités nouvelles sort de terre. « Dans une ville à l'urbanisation anarchique, où l'on considère que 60% des constructions ont été érigées de façon illégale, ces résidences offrent le mirage de la distinction sociale et culturelle », analyse Jean-François Pérouse, l'un des plus fins connaisseurs de la capitale et auteur de La Turquie en marche (La Martinière).

Pourtant, il suffit de reprendre la route vers le centre-ville pour se rendre compte que les gecekondü - littéralement, « qui a été construit en une nuit » - ces villages bricolés en tôles et en parpaings, à la limite du bidonville, prolifèrent toujours. A dix minutes de l'univers aseptisé d'Istanbul Zen, des habitants venus de la mer Noire ont piraté la ligne à haute tension qui passait là et installé vaille que vaille leur chez-soi. Depuis le tremblement de terre, certains recherchent la sécurité en vivant dans un conteneur. L'endroit porte pourtant le nom poétique d'Arıcilar, soit « les Apiculteurs ». Et, en effet, sur de minuscules lopins de terre, à quelques mètres de la circulation infernale du périphérique, on aperçoit des ruches. Et puis, un peu à gauche, une vache à deux pas d'une meule de foin belle comme dans un livre pour enfants ! En plein cœur de cette mégapole folle vers laquelle 100 000 Anatoliens, Bulgares, Kurdes affluent chaque année. Et, en levant les yeux, on aperçoit les gratte-ciel hypermodernes de Maslak, surnommé « Mashattan » ... Non, décidément, Kéran-le-Têtu ne reconnaît plus son Istanbul.

<http://perso.numericable.fr/julesverne/titres/25titre.htm>

Balade dans les îles

C'est un chapelet d'îles anachroniques accrochées le long de la rive asiatique. Büyükada, Heybeliada, Burgazada et Kınalada ont chacune leur caractère. Sur ces îles, les voitures sont interdites et les seuls véhicules à moteur sont ceux des administrations. Des chevaux, parfois fatigués, traînent des calèches qui servent de taxis aux résidents. A la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, les îles, qui étaient jusqu'alors le lieu d'exil pour les prétendants au trône écartés du pouvoir et pour des moines ascétiques, sont devenues la destination préférée de la bourgeoisie istanbulite, souvent issue des minorités juive et chrétienne. Leur isolement a pris fin en 1846, avec la mise en place des premiers bateaux de ligne. Aujourd'hui, des vapour et des catamarans, dont la fréquence augmente en été, relient les îles au départ de Bostancı et de Kadıköy, sur la rive asiatique, ou de Kabatas et d'Eminönü, sur la rive européenne de la ville. Les îles vivent essentiellement l'été. Les somptueuses maisons, souvent en bois travaillé comme de la dentelle, se vident à l'automne et se raniment avec les premières chaleurs de l'été. Les propriétaires les moins patients rouvrent leurs demeures dès la saison du mimosa, fleur caractéristique des lieux.

Byükada est volubile et extravagante. D'excellents restaurants de poissons accueillent le visiteur. L'été venu, des petits bateaux vous emmènent sur les plages privées aménagées sur la côte ouest. Dans le centre de l'île, au sommet de la seconde colline, se dresse le monastère Saint-Georges, ou Aya Yorgi, lieu de pèlerinage partagé par les Grecs orthodoxes et les jeunes musulmans qui viennent y demander à Dieu, qui un époux ou une épouse, qui une maison. A côté du monastère se trouve une sorte de guinguette. En sirotant une bière ou un raki, le regard sur le panorama, on oublie bien vite les efforts qu'il a fallu fournir pour grimper la pente très raide qui mène jusqu'ici.

Heybeliada possède quatre collines. Celle qui est le moins bâtie abrite le séminaire grec orthodoxe Haghia Triada, inutilisé depuis 1968 en raison des différends turco-grecs sur son statut. Les classes, entretenues méticuleusement par les prêtres vivant sur place, semblent attendre une rentrée des classes imminente.

L'île la plus calme est sans conteste Burgazada. Il y a toujours eu peu d'habitants ici. Le grand incendie qui a ravagé une partie des pinèdes, il y a deux ans, a contribué à décourager les touristes. Pourtant, la côte ouest de l'île offre de beaux golfes. En vingt minutes de marche au départ de l'embarcadère, on atteint le restaurant de Kalpazankaya, qui offre sous les pins d'excellents mezze.

Île la plus proche d'Istanbul, Knalada est aussi la plus dénudée. Des dizaines d'émetteurs de télé et de radio y déploient leurs antennes, lui donnant l'aspect d'un hérisson électronique. C'est sur elle qu'étaient de préférence cloîtrés les frères malchanceux des sultans. Seule île à héberger une église arménienne, elle accueille le plus de représentants de cette minorité.