

La version définitive de ce texte a été publiée dans  
*Géographie et cultures*, n° 71, automne 2009, pp. 111-130.

## Berlin/Istanbul : La rue au service de l'image des métropoles

Antoine FLEURY  
Chargé de recherche au CNRS  
UMR Géographie-cités, Paris

**Résumé :** Ces deux dernières décennies, la fonction de représentation de la rue a été réactivée par la métropolisation. C'est d'autant plus le cas dans les métropoles en devenir que sont Berlin et Istanbul. Dans ces deux villes, malgré des contextes économique, social et culturel très différents, les aménagements de prestige ont constitué l'une des priorités de l'action publique sur les rues. Ils y ont fait émerger une forme bien particulière de « rue globale » à la fois travaillée par le processus de patrimonialisation et intégrant localement des innovations esthétiques. Vitrines des métropoles, ces rues peuvent aussi devenir le lieu de conflits entre les acteurs qui les produisent et/ou les fréquentent.

**Mots-clefs :** rue, métropole, image, patrimoine, acteurs, Berlin, Istanbul.

**Abstract:** *In the last twenty years, metropolisation revived the streets' function of representation, all the more in globalizing cities such as Berlin and Istanbul. Despite economical, social and cultural contrasts, prestige operations have been the first priority of public action on streets in these two cities. A specific form of "global street" has thus emerged, which is undergoing a process of "patrimonialisation" and integrating aesthetical innovations at a local level. Symbols of the city, these streets, however, lead to conflicts between actors who produce and/or use them.*

**Keywords:** *street, metropolis, image, heritage, actors, Berlin, Istanbul.*

Espaces d'échanges, centres de l'innovation et de la décision, les grandes villes sont le lieu privilégié de la globalisation (Sassen, 1991 ; Scott *et al*, 2001). Elles s'insèrent dans un réseau urbain à l'échelle globale, qui se superpose aux réseaux urbains traditionnels. À cette insertion dans un « archipel » métropolitain (Veltz, 1996) ou « réseau global » (Taylor, 2003) correspondent des recompositions importantes de l'espace intra-métropolitain. Si les études les plus courantes portent sur l'échelon des régions urbaines, certaines rues et places sont également concernées, dont la forme, les pratiques ou encore les modes de production ne peuvent plus se comprendre sans que soient élucidées les interactions que ce niveau local entretient avec l'insertion de la ville dans un réseau urbain global. Pour cela, il faut donc non seulement se poser la question de la fonction de ces rues au sein de la ville et en lien avec sa place dans la hiérarchie urbaine globale, mais aussi et surtout identifier les acteurs – publics et/ou privés – impliqués dans leur production et décrypter en quoi les stratégies de ces derniers, inscrites dans un contexte local, s'articulent avec des enjeux plus globaux.

Des travaux empiriques récents<sup>1</sup> menés sur la production des rues au centre de Berlin et Istanbul ont permis de mettre en évidence certaines proximités entre ces deux villes (Fleury, 2007). Or, malgré des contextes très différents du point de vue économique, social ou culturel, ces deux villes cherchent toutes deux à se hisser, depuis deux décennies, dans le cercle très

---

1. Ce sont essentiellement des méthodes qualitatives qui ont été mises en œuvre : entretiens avec des acteurs (professionnels de la ville, élus et fonctionnaires, acteurs associatifs, etc.), constitution d'un corpus de documents diversifiés (documents officiels, articles de presse, documents publicitaires, etc.), observation directe.

fermé des métropoles mondiales. Nous posons l'hypothèse qu'il y a un lien fort entre d'une part le statut de métropole en devenir, où l'image et le marketing urbain jouent un rôle d'autant plus important dans l'action des pouvoirs publics, et d'autre part l'ampleur des aménagements d'espaces publics et le poids de la fonction de représentation dans les choix qui sont faits en termes de forme, de mode de production comme en termes de gestion et de contrôle. Dans une perspective « croisée » (Werner et Zimmermann, 2004) et volontairement « décentrée » (Douki et Minard, 2007), attentive aux relations, influences, transferts, parentés voire continuités qui peuvent exister aujourd'hui entre pays, régions ou villes, nous nous intéresserons donc dans cet article aux cas de Berlin et Istanbul pour nous demander où et comment le pouvoir met aujourd'hui la rue au service d'un projet métropolitain. Il faudra en particulier s'interroger sur la manière dont la fonction de représentation de la rue se trouve réactivée dans le contexte de la globalisation. Quelles sont les formes de l'action publique dans ce domaine, ses principaux effets sur la rue et ses usages ? Quels sont les acteurs qui sont associés ou à l'inverse exclus du processus de production de ces « rues globales » ?

## **Les espaces publics de prestige au service du projet métropolitain**

Depuis les années 1980, même si c'est selon des temporalités décalées, Berlin et Istanbul cherchent à acquérir le statut de ville mondiale. L'aménagement des rues est au cœur de la stratégie métropolitaine des pouvoirs publics qui, en particulier dans ces métropoles en devenir, donnent la priorité à ce type d'aménagements au sein de leur action sur les espaces publics.

### ***Berlin et Istanbul dans la globalisation : enjeux et acteurs***

Dans les années 1980<sup>2</sup>, la nouvelle classe politique au pouvoir en Turquie rompt avec les politiques économiques protectionnistes des décennies précédentes. Sous le mandat du Premier ministre T. Özal, l'économie est libéralisée et s'internationalise progressivement. Dans ce contexte, Istanbul apparaît comme la ville la plus à même de drainer les capitaux mondiaux. Les pouvoirs publics, et en particulier la Mairie métropolitaine créée en 1984, prennent vite conscience de sa situation avantageuse. Le maire, B. Dalan, tente dès lors de transformer cette « ville primatiale déstabilisée par une immigration rapide en une ville mondiale dotée d'une image renouvelée » (Keyder, 1999, p. 16). Il s'appuie sur des compétences et des moyens financiers importants – les transferts financiers en provenance de l'État atteignent alors des dimensions jamais atteintes dans l'histoire de la République – qui lui permettent de mettre en œuvre toute une série de « grands projets » (Pérouse, 1999). Il s'agit non seulement de doter la ville d'infrastructures et d'équipements, mais aussi de développer une politique de marketing urbain dans le but d'attirer les investisseurs et de permettre le développement du tourisme international. Malgré tout, Istanbul demeure aussi une mégapole qui doit résoudre de multiples problèmes de logement ou encore de transports (Yérasimos, 2005).

---

2. Les événements violents qui ont opposé l'extrême gauche et l'extrême droite dans les années 1970 aboutissent au coup d'État militaire du 12 septembre 1980. La junte militaire qui accède au pouvoir met en œuvre une politique de répression, avant de laisser place à une nouvelle classe politique lors des élections de novembre 1983.

À Berlin, dans l'euphorie des années 1990, l'objectif n'est pas seulement de marquer politiquement le rôle de Berlin mais aussi de repositionner la ville dans le concert des grandes métropoles européennes et mondiales (Borst et Krätke, 2000 ; Häußermann et Kapphan, 2002). Avant 1989, Berlin-Ouest jouissait d'une situation privilégiée, à part du reste du monde (*Insellage*) et des deux côtés du Mur, la ville était amplement subventionnée par l'État. La réunification a entraîné un retrait relatif de ce dernier et remis en scène le Land qui est désormais le principal acteur institutionnel en charge du développement de la ville. Pour attirer de nouvelles institutions et des investissements, ce dernier mène une politique offensive et invente le concept marketing de *Neue Berlin*, qui doit rendre compte de la créativité architecturale et culturelle, de la qualité de vie ainsi que des fonctions retrouvées de capitale (Farias Hurtado, 2005). Avec le soutien de l'État fédéral, notamment dans le programme *Bundeshauptstadt* (capitale fédérale), une politique ambitieuse d'aménagement urbain est mise en œuvre, qui vise à redonner vie à la *Weltstadt* (ville mondiale) des années 1920. Cependant, la reconversion de la ville se fait attendre et Berlin s'enfoncé progressivement dans une crise à la fois sociale et économique. La diminution constante des subventions fédérales et le fort endettement du Land qui s'ensuit ont réduit les marges de manœuvre de ce dernier. Dans les années 2000, ses dépenses ont été fortement réduites, en termes de fonctionnement comme d'investissement. Et la ville demeure aujourd'hui une « métropole incomplète » (Grésillon et Kohler, 2001).

### ***La priorité donnée aux aménagements de prestige, outils de marketing urbain***

Dans ce contexte, les aménagements d'espaces publics sont devenus un outil pour revaloriser et moderniser l'image métropolitaine des deux villes. Les pouvoirs municipaux (Mairie du Grand Istanbul et Land de Berlin), parfois relayés par les pouvoirs locaux que constituent les arrondissements (*Bezirke* à Berlin et Mairies de second rang à Istanbul), ne s'y sont pas trompés en multipliant les aménagements prestigieux. Prestigieux non seulement parce qu'ils sont de grande qualité esthétique et paysagère, en recourant par exemple à des matériaux nobles et à des essences rares, mais aussi parce qu'ils sont en général conçus par des architectes et des paysagistes renommés. L'aménagement des rues et des places est ainsi mis au service de l'image de la métropole dont il vient renforcer l'attractivité vis-à-vis des investisseurs comme des touristes.

Le recours à ces aménagements de prestige comme outil de marketing urbain concerne donc sans surprise à la fois Berlin et Istanbul, même si c'est de manière décalée dans le temps. À Berlin, c'est le cas à partir des années 1990. En effet, au moins à l'Ouest, les aménagements locaux, moins prestigieux, avaient été privilégiés durant les années 1980, dans le cadre d'une politique globale d'amélioration du cadre de vie (limitation de la circulation de transit, plantations d'arbres, nouveaux mobiliers urbains, etc.). Après la réunification, les pouvoirs publics ont plutôt donné la priorité aux aménagements de prestige, faisant passer au second plan les espaces publics des quartiers résidentiels<sup>3</sup>. À Istanbul, on peut relever des aménagements de prestige dès les années 1980. Et la timide et récente diffusion d'aménagements plus locaux pour améliorer le cadre de vie ne vient pas vraiment remettre en cause la priorité qui leur est accordée. Il s'agit surtout de secteurs piétonniers, de

---

3. Ceux de Berlin-Ouest en ont en grande partie été réaménagés dans les années 1980. Si le modèle est progressivement étendu à ceux de Berlin-Est depuis la réunification, cette diffusion se fait très lentement et surtout très ponctuellement, à cause des marges de manœuvre financières très limitées du Land.

requalifications de places et plus rarement d'avenues. Si la qualité esthétique et formelle de ces nouveaux espaces n'est pas la même qu'à Berlin, ils prennent un caractère relativement prestigieux dans une ville globalement dangereuse pour les piétons et où la voirie est souvent très dégradée.

Ce faisant, les pouvoirs publics se sont tout particulièrement concentrés sur certaines rues et places considérées comme les plus emblématiques. Les aménagements de prestige se localisent donc principalement dans les quartiers les plus centraux, leur répartition donnant à voir une très forte concentration spatiale. À Berlin, c'est dans un espace désigné comme le nouveau centre de la capitale par les pouvoirs publics, à la frontière entre Tiergarten et Mitte (sur l'ancien tracé du Mur), de Potsdamer Platz au Spreebogen (boucle de la Spree), que les aménagements de prestige ont été les plus nombreux. Si les anciens centres de Berlin – le quartier de Zoo à l'Ouest et Alexanderplatz à l'Est – ont été en partie concernés, cela demeure marginal face à l'ampleur des investissements réalisés dans l'espace évoqué ci-dessus (Fleury, 2007). On retrouve la même concentration à Istanbul, là encore nuancée par les caractéristiques du site (Özkan, 1996 ; Fleury, 2007). Les premiers secteurs piétonniers ont été aménagés à la fois dans l'arrondissement de Beyoğlu, avec en particulier l'avenue İstiklal, et dans la péninsule historique, à Sultanahmet et à Beyazıt. Ce processus s'est ensuite poursuivi de proche en proche, que ce soit à Beyoğlu – autour de Taksim et dans le quartier historique de Galata –, à Şişli – avec l'avenue Cumhuriyet et dans le quartier de Teşvikye - ou à Eminönü, avec l'arrivée du tramway à la fin des années 1990. Il s'est également étendu à certaines portions du péricentre, et plus particulièrement dans les noyaux historiques des arrondissements qui bordent le Bosphore (Beşiktaş, Kadıköy et Üsküdar), ce que l'on comprend aisément vu le caractère stratégique du Bosphore dans l'image de la ville.

### **L'appropriation locale d'un standard international : la patrimonialisation des rues à Berlin et Istanbul**

Tous ces aménagements de prestige ont conduit à une patrimonialisation de la rue. Ce n'est guère étonnant dans une optique de marketing urbain puisque le patrimoine est devenu une norme, un standard international dont les villes en quête d'image se saisissent pour mieux donner à voir leur « identité » propre. Pour autant, l'appropriation de cette norme varie d'une ville à l'autre et peut intégrer certaines innovations.

#### ***Istanbul, ville historique et maritime***

Dans le but de mettre en valeur son riche patrimoine bâti, Istanbul a en partie requalifié les rues et les places de ses quartiers historiques. À Beyoğlu, l'avenue İstiklal (photo 1) et les rues adjacentes ont été les premières à être requalifiées. Construite au XIX<sup>e</sup> siècle, l'artère principale du quartier de Péra, qui s'était lentement dégradée, était de surcroît congestionnée par la circulation automobile. Au cours des années 1980, les pouvoirs publics engagent alors un vaste projet de réaménagement. Non seulement l'avenue est piétonnisée, mais le tramway est remis en service – avec les mêmes voitures qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle - et un cahier des charges élaboré pour les enseignes et les façades. L'objectif principal est donc de revaloriser le patrimoine historique, dans l'espoir de redonner à l'avenue l'image fastueuse qu'elle avait au XIX<sup>e</sup> siècle, avec tous les attributs d'un boulevard européen (Bartu, 1999). Depuis lors,

l'avenue est non seulement redevenue la vitrine de la métropole stambouliote, une vitrine qui l'ancre en Europe, mais aussi une artère commerçante animée et intensément fréquentée, de jour comme de nuit. Au débouché de l'avenue, la place Taksim, haut lieu du régime kémaliste (avec notamment le monument commémorant la proclamation de la République turque) a également été réaménagée, de même que l'avenue Cumhuriyet à Şişli, requalifiée sur le modèle des Champs-Élysées. Quant aux aménagements mis en œuvre dans l'arrondissement d'Eminönü, ils visent à mettre en valeur les monuments les plus prestigieux de l'ancienne capitale ottomane : Sainte-Sophie, la Mosquée Bleue et le palais de Topkapı à Sultanahmet, les mosquées historiques, l'université et le Grand Bazar à Beyazıt. Avec leurs terrasses et leurs boutiques, ces rues sont aujourd'hui fréquentées par de nombreux touristes turcs et étrangers. Enfin, dans les noyaux anciens de Beşiktaş, de Kadıköy et d'Üsküdar, plusieurs places ont été requalifiées et des secteurs piétonniers inaugurés dans les années 1990-2000. C'est notamment le cas à proximité des « échelles » (*iskele*), ces débarcadères où accostent les *vapur*. Bordées de grandes mosquées monumentales construites entre les XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, ces places sont aujourd'hui non seulement des lieux de passage et d'intermodalité, mais aussi des lieux de détente et de promenade pour les citoyens.



Photo 1. L'avenue Istiklal à Istanbul (Beyoğlu) - © A. Fleury, 2006

### **Berlin, ville verte**

Soignant son image de « ville verte », Berlin a plutôt privilégié la restauration du patrimoine des jardins, réinvestissant un riche patrimoine hérité de la résidence princière puis de la capitale impériale. Mais ce patrimoine inclut aussi les promenades plantées et les places héritées des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, comme l'avenue Unter den Linden (photo 2), au cœur de l'arrondissement de Mitte. Promenade construite au XVIII<sup>e</sup> siècle entre le palais royal et Tiergarten, l'avenue a beaucoup souffert des destructions de la Seconde Guerre mondiale, avant d'être reconstruite sans grand souci patrimonial pendant la période socialiste. Dans les

années 1990, le Land de Berlin décide sa requalification. Engagée en 1997, celle-ci rétablit la continuité de la promenade centrale qui est en outre reconstituée dans sa forme d'origine, avec un revêtement beige de sable et de mosaïques de pierre calcaire. Conciliant référence à l'histoire et éléments contemporains, le mobilier urbain spécialement créé pour l'occasion doit renforcer la cohérence paysagère d'une « promenade piétonne emblématique de la métropole » (Jakubeit, 1999, p. 7), fréquentée par les Berlinois le weekend et la plupart du temps par les touristes. Dans le sillage d'Unter den Linden, plusieurs places monumentales du centre de Berlin ont également été requalifiées à la fin des années 1990 et dans les années 2000. C'est le cas du *Forum Fridericianum*, à l'extrémité est de l'avenue Unter den Linden. Pour remettre en valeur la conception historique du Forum, avec une continuité spatiale forte entre les bâtiments, la chaussée de l'avenue Unter den Linden a été recouverte de dalles de granite entre l'opéra, Bebelplatz et l'université Humboldt. Il est désormais plus facile et agréable de s'attarder sur ces places où les étudiants côtoient les touristes le jour, laissant place le soir aux mélomanes. Du point de vue du Land, pour ces places comme pour les autres (comme par exemple le Gendarmenmarkt), il s'agissait certes de créer des lieux agréables à vivre, mais aussi de « rendre Berlin (...) plus attractive, [car] dans la concurrence avec les autres villes, ces lieux représentent une image de marque propre à la ville » (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*, 1999).



Photo 2. L'avenue Unter den Linden à Berlin (Mitte) - © A. Fleury, 2004

### ***Une patrimonialisation paradoxale***

Le développement de la patrimonialisation à Berlin et à Istanbul est d'autant plus intéressant à noter qu'il intervient dans des contextes qui ne lui sont pas *a priori* favorables – en tout cas beaucoup moins qu'à Paris par exemple –, ce qui met clairement en évidence le fait que l'on a bien affaire à un standard international approprié au niveau local. À Berlin, les bombardements alliés puis la reconstruction sous le régime est-allemand ont fait disparaître la

plus grande partie des quartiers historiques<sup>4</sup>. Quand elle est mise en œuvre aujourd'hui, la réhabilitation des rues et espaces publics ne concerne donc logiquement que peu d'espaces. En ce qui concerne Istanbul, le potentiel de la ville en termes de patrimoine est énorme, mais les moyens financiers manquent souvent, malgré les aides de l'UNESCO et de l'Union européenne. Les pouvoirs publics doivent de plus faire face à d'autres défis qui apparaissent prioritaires : la construction de logements et d'infrastructures de transport a ainsi souvent pris le pas sur la réhabilitation du patrimoine. Enfin, il faut préciser que la notion de patrimoine ne va pas de soi dans le contexte turc, et que la spéculation foncière immobilière continue à accentuer la dégradation des quartiers anciens.

### **(Re)construire les rues d'une capitale : la spécificité berlinoise**

Le choix du croisement et de la « comparaison décentrée » ne doit pas faire oublier certaines spécificités liées à des contextes géopolitiques particuliers, où peuvent aussi s'affirmer des identités, des histoires urbaines originales. Les processus de globalisation ne passent pas seulement par la mise en œuvre de standards internationaux et par l'homogénéisation de la rue qui peut en découler. Ainsi, au-delà de la patrimonialisation des rues, le cas de Berlin donne à voir des formes originales, liées à la fonction de capitale et aux moyens importants consacrés par les pouvoirs publics à la reconstruction du centre et de ses rues.

#### ***En quête d'une identité métropolitaine et européenne : la « reconstruction critique »***

Avec la « reconstruction critique », l'idée n'était pas de reconstruire à l'identique mais de respecter et réinterpréter les structures historiques. Le remodelage du centre s'articule en fait sur une redéfinition de la répartition du sol entre bâti et non bâti, ce qui se traduit par une réduction de la largeur des rues et par une fermeture des places. Parmi les nombreuses rues et places reconstruites de Mitte, Friedrichstraße et Pariser Platz sont les plus emblématiques. La première a été reconstruite dans ses volumes d'origine, bordée de bâtiments conçus par des architectes de renommée mondiale, qui comprennent notamment des passages et des grands magasins renvoyant à l'âge d'or de la rue. Il s'agissait ici de ressusciter la *Weltstadtstrasse* (rue de ville mondiale) des années 1920, à la fois en termes de commerces et d'animation, mais aussi jusque dans le détail puisque l'alternance dalles de granite/mosaïques de pavés en calcaire y a été rétablie pour les trottoirs. Quant à Pariser Platz – le *Quarré* hérité du XVIII<sup>e</sup> siècle – située devant la Porte de Brandebourg, elle a retrouvé sa forme d'avant-guerre, le but étant de redonner à la ville « son espace de représentation et d'accueil le plus beau et le plus représentatif » (von Krosigk, 1999, p. 111). Les bâtiments qui l'entouraient jadis ont été reconstruits (Hôtel Adlon, Ambassade de France, Académie des Beaux-arts, etc.) et la place elle-même a retrouvé son revêtement de granite et ses plates-bandes agrémentées de fontaines. Désormais réservée aux piétons, Pariser Platz constitue un lieu de vie important, notamment pour les touristes. Tout comme Leipziger Strasse et les rues reconstruites du quartier de Potsdamer, Leipziger Platz (l'*Oktogon* conçu au XVIII<sup>e</sup> siècle) et Hausvogteiplatz, exemples parmi d'autres de reconstruction, l'objectif était donc de permettre à la ville de « retrouver sa

4. En particulier entre les années 1950 et 1970, le régime ayant commencé à mettre en œuvre une politique de réhabilitation voire de reconstruction des quartiers anciens dans les années 1980.

propre identité métropolitaine et européenne » (Stimman, 1999), que ce soit en termes de formes urbaines ou d'animation.

### *La rue comme espace de représentation et de mémoire*

Dans la tradition européenne, la rue conserve également sa fonction politique. Dans le cadre du programme *Bundeshauptstadt* (capitale fédérale), il s'agissait d'une part d'aménager un espace urbain à la hauteur de cette fonction de capitale, avec ses rues et places emblématiques, et d'autre part de rompre plus ou moins explicitement avec l'héritage de la Guerre froide (Häußermann, 2002). La ville hérite en effet des rues et places symboliques de Berlin-Ouest et de Berlin-Est, respectivement conçues au service des idéologies capitaliste et socialiste<sup>5</sup>. Ainsi, dans le quartier du Spreebogen, les nouvelles rues et places sont entièrement vouées à la mise en scène de la République allemande réunifiée. Les formes choisies renvoient à la tradition des espaces publics berlinois, entre sobriété et présence végétale, tout en renouvelant le genre, grâce à l'intervention d'architectes renommés qui ont fait preuve d'une grande innovation d'un point de vue formel et esthétique. Les rues et les places nouvellement aménagées mettent aussi en valeur les bâtiments modernes construits pour le Bundestag et pour la Chancellerie, dont l'architecture tout en transparence permet au public d'observer les lieux de la démocratie. Ils contribuent de surcroît à donner à Berlin ce qui manquait à Bonn, c'est-à-dire un « décor somptueux pour les cérémonies républicaines » (Beyme, 1999, p. 640).

Tout comme les nouveaux bâtiments, les rues du Spreebogen reprennent le consensuel « motif symbolique de l'unité allemande » (Welch Guerra, 1999, p. 625) : allées (photo 3), plantations d'arbres et aménagements minéraux suivent un tracé est-ouest qui se surimpose au cours de la Spree et inscrit symboliquement la réunification des deux Allemagnes dans le paysage urbain, tout en réfutant l'axe nord-sud jadis imaginé par le régime nazi (Buffet, 1993). Plus généralement, les rues et espaces publics aménagés dans les années 1990 et 2000 à Berlin doivent non seulement refléter les valeurs démocratiques de la République de Berlin, mais ils ont aussi pour vocation de rappeler les heures sombres de l'histoire de la ville, dans un pays qui a fait du devoir de mémoire l'une de ses valeurs fondatrices. Sur le tracé du Mur, les rues et les places sont ainsi jalonnées d'éléments qui en conservent la mémoire : morceaux de mur ou, plus discrètement, inscriptions sur le sol et pavés de couleur. De manière plus monumentale et à forte portée symbolique, le mémorial aux juifs assassinés d'Europe, inauguré en 2005, apparaît comme un espace public à vocation explicitement mémorielle : c'est un champ de stèles à l'emplacement de l'ancienne chancellerie du Reich, et constamment ouvert au public.

---

5. A l'Ouest, le Kurfürstendamm, Breitscheid Platz et plus généralement le quartier de Zoo ou « City West » sont en partie reconstruits et réaménagés dans les années 1960. Avec leurs grands magasins, leurs cinémas, leurs centres commerciaux et leurs bureaux, ils symbolisent le monde libre. De l'autre côté du Mur, le régime socialiste reconstruit un nouveau centre structuré par de vastes esplanades (Alexanderplatz, Forum Marx et Engels) et de grands axes (Karl-Marx-Allee, Unter den Linden). Bordés par les administrations d'État et les ambassades des pays-frères, ces espaces accueillent aussi les grandes manifestations populaires organisées par le régime.



*Photo 3. Paul-Löbe-Allee dans le quartier du Spreebogen à Berlin (Mitte) - © A. Fleury, 2005*

Ces grandes opérations sont évidemment plus nombreuses à Berlin qu'à Istanbul. Cette différence s'explique évidemment par le fait qu'Istanbul n'est pas la capitale de la République turque. Mais elle est aussi due à une action publique moins forte et moins continue, à des finances publiques moins conséquentes, et enfin, au fait que le centre soit largement moins valorisé que ses proches périphéries. Cela n'empêche bien sûr pas des projets certes moins ambitieux qu'à Berlin mais qui n'ont pas moins d'importance dans le contexte stambouliote, en particulier d'un point de vue de représentation : c'est le cas des rues de Talimhane, réaménagées à l'occasion du sommet de l'OTAN en 2004 pour mieux valoriser les hôtels internationaux qui s'y trouvent.

### **L'insertion des rues globales dans leur contexte urbain : conflits et inégalités**

L'analyse des aménagements de prestige et de leur rôle dans le marketing urbain a permis de faire émerger l'un des modes d'interaction entre l'échelon local et l'échelon global, ainsi qu'un type bien particulier de rue globale. Si l'on s'intéresse plus précisément au niveau local, d'autres interactions émergent cependant, entre acteurs mais aussi entre diverses fonctions et significations de la rue, qui révèlent conflits et inégalités intrinsèquement liés à la métropolisation.

#### ***Des rues sous tension : intérêts métropolitains vs intérêts locaux***

Les aménagements de prestige ne sont pas toujours adaptés aux usages du public, notamment lorsque leur fonction de représentation est très affirmée : la dimension esthétique

l'emporte alors sur les usages. Tel est le cas de certains aménagements réalisés à Berlin. La recherche formelle peut certes attiser la curiosité de certains usagers mais ne convient pas à tous. Dans certains cas, les espaces publics de prestige ne sont finalement que très peu appropriés, pour ne rester que de simples espaces de représentation. À l'inverse, quand ils sont malgré tout appropriés par le public, les aménagements posent souvent des problèmes concrets : conçus pour être d'une certaine qualité esthétique, ils peuvent s'avérer inadaptés à l'usage et se dégrader rapidement. On ne compte plus les rues piétonnes en mauvais état, à cause d'un revêtement trop fragile, notamment à Istanbul (où l'avenue Istiklal a par exemple subi ces dernières années des travaux récurrents). Il en va de même pour les plantations et les plates-bandes, parfois finement conçues, mais qui ne résistent pas à l'usage. Dans ce type d'aménagement, on trouve donc une opposition entre les concepteurs, en quête de prestige et d'image, et les usagers.

C'est aussi au niveau de ces rues et places du centre que s'exercent les plus fortes pressions du secteur privé. Car les intérêts des promoteurs immobiliers ou de la grande distribution passent par une attractivité accrue des quartiers où ils investissent. Ils peuvent donc chercher à influencer les décisions d'aménagement voire à nouer des partenariats avec la puissance publique. Ce poids du secteur privé semble d'ailleurs d'autant plus important que l'on a affaire à deux métropoles en devenir (Fleury, 2007). Ainsi le recours au privé n'est-il pas tabou à Berlin. Des quartiers entiers ont été aménagés par des promoteurs privés, comme par exemple celui de Potsdamer Platz (Glasze, 2005). À un autre niveau, plusieurs exemples de partenariat public/privé pour des aménagements de rues ou de places ont plus récemment été mis en place, par exemple pour la requalification de Breitscheid Platz, au cœur de City West, ou pour l'aménagement des rues du quartier d'Oberbaum City à Friedrichshain. Malgré tout, ce recours au privé demeure limité et surtout très encadré à Berlin. Tel n'est pas vraiment le cas à Istanbul qui « vit le règne quasi-exclusif du secteur spéculatif, privé » (Pérouse, 1998, p. 6), et dont les rues subissent empiètements et appropriations diverses, à l'échelle du trottoir le plus souvent, mais parfois aussi à l'échelle de toute une rue. L'opération d'aménagement de la « Rue Française » à Beyoğlu (photo 4), mise en œuvre par un investisseur pour y développer cafés et restaurants haut-de-gamme, apparaît comme l'exemple le plus emblématique. En définitive, face à l'expression forte de ces intérêts privés, il va sans dire que les usagers et les habitants ne sont pas toujours consultés, et que leurs avis sont rarement pris en compte, *a contrario* des espaces publics plus banals, à l'échelon des quartiers (Fleury, 2007). Pourtant, c'est aussi dans ces quartiers que le débat public est le plus nourri quand il s'agit de reconstruire ou de réaménager une rue ou une place, des forums publics locaux aux grands médias nationaux. Car tout le monde se sent concerné par le devenir de ces lieux emblématiques. Certes le phénomène est plus courant à Berlin, mais à Istanbul, dans un contexte où la société civile se construit progressivement, il tend aussi à se développer. Les rues des quartiers centraux sont donc l'objet de tendances antagonistes, entre privatisation et publicisation. Ils donnent à voir une partie du conflit récurrent entre secteur privé globalisé et société civile locale.



Photo 4. La « Rue Française » à Istanbul (Beyoğlu) - © A. Fleury, 2006

C'est aussi au niveau des rues de ces espaces centraux que se développent le plus de tensions au sein même de la puissance publique, d'une part entre État et acteurs de la ville, d'autre part entre autorités métropolitaines et autorités locales. À Berlin, avec le retour des fonctions de capitale, l'État Fédéral s'est largement investi dans la planification et la reconstruction de la ville, ce qui a soulevé certaines oppositions au plan local. On retrouve le même genre d'antagonisme à Istanbul entre l'État et la Mairie métropolitaine, concurrence accentuée par une opposition politique entre 1994 et 2001. La concurrence entre les deux pouvoirs s'est alors cristallisée autour de la réintroduction de symboles ottomans sur certains lieux requalifiés, en particulier sur les places : des statues de sultans ou de dignitaires de l'Empire ottoman ont été installées dans les années 1990, afin de concurrencer les symboles kémalistes déjà présents sur d'autres places, au centre de la ville. Enfin, dans les deux villes, les tensions entre échelon métropolitain et échelon local, relativement courantes, s'avèrent d'autant plus fortes quand il est question d'aménagements de prestige. Car leur conception s'est souvent faite sans que soient associées les autorités locales (*Bezirke* à Berlin et Mairies de second rang à Istanbul), alors que l'entretien et la gestion de ces nouveaux espaces, rendus coûteux par l'utilisation de matériaux rares, par la mise en place de formes complexes et de mobiliers urbains spécifiques, leur reviennent *a posteriori*.

#### ***De la spécialisation des usages à l'exclusion de certains publics ?***

Si l'on s'intéresse maintenant plus directement aux usages et aux usagers de la rue, deux grands types d'effets de ces aménagements de prestige peuvent être définis. Tout d'abord, l'image de la foule fréquentant le plus souvent ces nouveaux espaces publics, qui renvoie au premier abord à une citoyenneté ouverte et à une idée de mixité, ne doit pas faire oublier les processus de spécialisation à l'œuvre dans la fréquentation. La fonction de représentation s'accompagne aujourd'hui le plus souvent d'un renforcement de la fonction de

consommation. Dans les rues et sur les places de Beyoğlu ou de Mitte, le public a en fait tendance à devenir un public de consommateurs (de patrimoine, de spectacle et d'animations, ou encore de marchandises). Envahies par les terrasses de cafés et les étalages des boutiques, ces rues apparaissent bien aujourd'hui comme une composante essentielle des « paysages urbains que peuvent « consommer » les classes moyennes et moyennes supérieures » (Smith, 2003, p. 57). Le processus est peut-être d'autant plus visible à Istanbul, dans un contexte où la pauvreté demeure considérable, et où le décalage est d'autant plus flagrant. Les aménagements de prestige ont également pour but de renforcer la fonction touristique de la rue. Si Berlin et Istanbul sont assez bien classées du point de vue de leur fréquentation<sup>6</sup>, elles restent loin derrière Paris ou Rome. Les aménagements de prestige, valorisants du point de vue de l'image et permettant d'améliorer l'accueil des touristes, contribuent donc à renforcer un secteur qui représente une source importante de revenus et d'emplois. Mais ils participent aussi d'une mise en scène, d'une « simulation de la ville » (Sewing, 2002, p. 101). Potentiellement ouvertes à tous, ces rues et places prestigieuses, que ce soit dans le quartier de Potsdamer Platz ou à Sultanahmet, apparaissent donc dominées par la présence massive des touristes, les habitants évitant bien souvent ces lieux, sauf à certains moments de l'année (jours fériés, vacances, etc.). Quant à ceux qui résident à proximité, ils doivent vivre avec les nuisances que créent l'intense fréquentation des rues et la spécialisation accrue des commerces (boutiques de souvenirs, cafés et restaurants, etc.).

Les aménagements de prestige peuvent également contribuer à l'exclusion de certains groupes sociaux. Un aménagement de grande qualité esthétique peut ainsi constituer, tout comme le type de commerce, une barrière symbolique pour certains groupes sociaux. Les aménagements peuvent même contribuer à exclure concrètement certains publics qualifiés d'« indésirables » (Belina, 2003). Le cas des sans-logis est le plus évident. Si l'on ne retrouve pas en Europe les cas extrêmes propres aux États-Unis, des aménagements dissuasifs apparaissent qui visent à empêcher la fixation des indésirables (Zeneidi-Henry, 2002). Mais tout un public de jeunes et de « marginaux » (à Berlin), de commerçants ambulants (à Istanbul) est aussi concerné, leurs usages de l'espace voire leur simple présence étant perçus comme contraires à l'image que la ville veut se donner. Les réglementations viennent alors parfois renforcer l'effet des aménagements, restreignant certains usages dans le temps et dans l'espace, comme sur la place de la République, juste devant le Reichstag : le pique-nique et les jeux de ballon y sont désormais bannis, considérés comme des usages inadéquats voire anachroniques de la ville. De plus se développent en parallèle les dispositifs de vidéo-surveillance, la surveillance policière et l'intervention de sociétés privées de sécurité, que ce soit à Berlin depuis le retour de la capitale fédérale (Eick, 1998), ou à Istanbul, pour « nettoyer » les rues de leurs marchés informels et de leurs commerçants ambulants, à la recherche d'une « conformité internationale » (Pérouse, 2007).

---

6. Sept millions de touristes chacune en 2008. Cette fréquentation est en constante augmentation depuis quelques années (sources : Office des Statistiques du Land de Berlin, Ministère de la culture et du tourisme de la République turque).

L'analyse des politiques menées en termes de rues et d'espaces publics à Berlin et à Istanbul ces dernières décennies a permis de faire émerger un type bien particulier d'interaction entre rue et globalisation : l'aménagement de prestige comme outil au service de l'image et du marketing des métropoles. Ainsi le rôle de représentation de la rue a-t-il été réactivé par la métropolisation, ce qui est d'autant plus le cas dans ce que nous avons appelé des « métropoles en devenir ». Les aménagements réalisés dans ce sens correspondent de surcroît à l'appropriation locale d'un standard international : le patrimoine. Et la globalisation d'alimenter, par les circulations et transferts qu'elle induit, le processus de patrimonialisation des rues déjà bien avancé dans les métropoles d'Europe occidentale.

En même temps, l'analyse du rôle des acteurs a souligné toute l'importance d'un échelon intermédiaire, celui de la métropole. Car ce sont bien les gouvernements municipaux qui sont à la manœuvre. Ils choisissent de privilégier ce type d'aménagements ainsi que des localisations très centrales, aux dépens d'aménagements plus locaux susceptibles d'améliorer le cadre de vie des citoyens. Parmi eux et tout particulièrement dans les métropoles en devenir, c'est la logique néolibérale qui semble donc l'emporter. Intrinsèquement liés à la métropolisation, les aménagements de prestige font rejouer de façon toute particulière les oppositions voire les conflits entre usagers et concepteurs, décideurs et gestionnaires, échelon central et échelon local ou encore intérêts privés et usages publics. Ils viennent alimenter des processus globaux maintes fois étudiés sous un autre angle, entre inclusion – des rues vouées à la consommation et/ou au tourisme – et exclusion – avec la multiplication des aménagements dissuasifs et des dispositifs de contrôle qui accompagnent souvent les aménagements de prestige –.

En définitive, c'est un type particulier de « rue globale » qui émerge, avec ses formes, ses logiques, ses acteurs. C'est à partir d'une analyse à la fois multiscalaire, multidimensionnelle et comparée des mécanismes de production de l'espace de la rue qu'il est possible d'établir et de qualifier ce lien entre rue et globalisation. Pour appréhender le monde, le chercheur n'a plus d'autre choix théorique et méthodologique aujourd'hui que de dépasser les compartimentages nationaux d'une part, de renouveler son usage des échelles d'autre part.

## Références bibliographiques

- BARTU, A., 1999, « Who owns the old quarters ? », dans Ç. Keyder (dir.), *Istanbul between the Global and the Local*, New York / Oxford, Rowman and Littlefield Publishers, p. 31-45.
- BELINA, B., 2003, « Evicting the Undesirables. The Idealism of Public Space and the Materialism of the Bourgeois State », *Belgeo*, n°1, p. 47-62.
- BEYME, K. Von, 1999, « Die Visualisierung des politischen Machtzentrums in Berlin », dans W. Süß, R. Rytlewski, *Berlin Die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, p. 633-645.
- BORST, R., KRÄTKE, S. (dir.), 2000, *Berlin Metropol zwischen Boom und Krise*, Opladen, Leske + Budrich.
- BUFFET, C., 1993, *Berlin*, Paris, Fayard, 471 p.
- DOUKI, C., P. MINARD (dir.), (2007), « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°54/5, p. 7-21.
- EICK, V., 1998, « Neue Sicherheitsstrukturen im neuen Berlin. "Warehousing" öffentlichen Raums und staatlicher Gewalt », *Prokla*, n°110, p. 96-118.
- FARIAS HURTADO, I., 2005, « Zukunft zum Greifen nah. Bedingungen, Semantik und Verortung des Berliner Stadtmarketing », *Berliner Blätter – Ethnographische und ethnologische Beiträge*, n°37, p. 22-31.

- FLEURY, A., 2007, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, thèse de doctorat en géographie, Université de Paris 1, 685 p.
- GLASZE, G., 2001, « Privatisierung öffentlicher Räume? Einkaufszentren, Business Improvement Districts und geschlossene Wohnkomplexe », *Berichte zur deutschen Landeskunde*, vol. 75, n°2 / 3, p. 160-177.
- GRESILLON, B., KOHLER, D., 2001, « Berlin, capitale en attente », *Hérodote*, n°101, p. 96-121.
- HÄUBERMANN, H., 2002, « Topographien der Macht: der öffentliche Raum im Wandel der Gesellschaftssystem in Zentrum Berlins », in A.-R. HOFMANN, *Stadt und Öffentlichkeit in Ostmitteleuropa 1900-1939*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag, p. 81-93.
- HÄUBERMANN, H., A. KAPPAN, 2002, *Berlin : von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990*, Opladen, Leske + Budrig, 244 p.
- JAKUBEIT, B., 1999, « Der öffentliche Raum, Visitenkarte einer Stadt », *Foyer*, n°2, Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, p. 4-9.
- KEYDER, Ç. (dir.), *Istanbul between the Global and the Local*, New York/ Oxford, Rowman & Littlefield Publishers, 201 p.
- KROSIGK, K. Von, 1999, « Gartendenkmalpflege, Teil der Berliner Denkmallandschaft », dans Landesdenkmalamt Berlin, *Gartenkunst Berlin : 20 Jahre Gartendenkmalpflege in der Metropole*, Berlin, Schelzky und Jeep, p. 12-19.
- ÖZKAN S., 1996, « On Planning Pedestrian Zones... A Place to Walk », *Biannual Istanbul*, 94 and 95 selections, n°1, p. 36-41.
- PÉROUSE, J.-F., 1998, « Istanbul, métropole eurasiennne en effervescence », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°35, p. 83-91.
- PÉROUSE, J.-F., 1999, « Gouverner Istanbul aujourd'hui », *Rives nord méditerranéennes*, n°2, p. 71-77.
- PÉROUSE, J.-F., 2007, « Istanbul, entre Paris et Dubaï : mise en conformité « internationale », nettoyage et résistances » dans I. Berry-chikaoui, A. Deboulet, L. Roulleau-Berger, *Villes internationales. Entre tensions et réaction des habitants*, Paris, La Découverte, p. 31-61.
- SASSEN, S., 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 398 p.
- SCOTT, A.-J. (dir.), 2001, *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford, Oxford University Press, 467 p.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, (1999), *Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin*, Berlin, Kulturbuch Verlag (non paginé).
- SEWING, W., 2002, « Berlin vom Mythos zur Metropole ? » dans H. Berking, R. Faber (dir.), *Städte im Globalisierungsdiskurs*, Würzburg, Königshausen und Neumann, p. 97-111.
- SMITH, N., 2003, « La gentrification généralisée: d'une anomalie locale à la "régénération" urbaine comme stratégie urbaine globale » dans C. Bidou-Zachariasen (dir.), *Retours en ville*, Paris, Descartes et Cie, p. 45-72.
- STIMMANN, H., 1999, « Berlin nach der Wende: Experimente mit der Tradition des europäischen Städtebaus », dans W. Süß, R. Rytlewski, *Berlin Die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, p. 543-574.
- TAYLOR, P., 2003, *World city Networks: a global urban analysis*, London, Routledge, 242 p.
- VELTZ, P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel*, Paris, PUF, 264 p.
- WELCH GUERRA, M., 1999, « Hauptstadt als Vereinigungspolitik » dans W. Süß, R. Rytlewski, *Berlin Die Hauptstadt. Vergangenheit und Zukunft einer europäischen Metropole*, Berlin, Nicolai, p. 610-632.
- WERNER, M., B. ZIMMERMANN, 2004, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », dans M. Werner, B. Zimmermann (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Seuil, p. 7-37.
- YÉRASIMOS, S., 2005, « Istanbul, Métropole Inconnue », *Cemoti*, n°24 [http://cemoti.revues.org/document1466.html].
- ZENEIDI-HENRY, D., 2002, *Les SDF et la ville. Géographie du savoir-survivre*, Paris, Bréal, 256 p.