

ASPECTS DES PROBLEMES DE CONSERVATION DES VILLES HISTORIQUES EN TURQUIE

Etant gracieusement invité par le Conseil International des Monuments et des Sites au colloque organisé à Tunis, je suis très heureux de me trouver ici comme membre du Comité Turc de l'ICOMOS, pour discuter avec vous des problèmes de conservation des villes anciennes. Félicitons tout d'abord les responsables du Conseil d'avoir pensé à Carthage pour cette rencontre, et remercions tout particulièrement nos amis de "Tounous" qui ont bien voulu organiser ce colloque dans leur belle capitale.

J'aimerais traiter devant vous des "Aspects particuliers de l'assainissement des centres historiques en Turquie". Avant d'aborder directement le sujet, j'ai cru nécessaire de donner quelques indications générales sur la situation géographique de la Turquie pour mieux vous situer les lieux.

Situation géographique de la Turquie.

Soumise aux influences naturelles et climatiques de la Méditerranée, du Sud-Ouest de l'Asie, des Balkans, des plaines russes au delà de la Mer noire, et même de l'Afrique à travers la Syrie et le Liban, la Turquie présente forcément des caractéristiques très variées dans chacune de ses grandes régions géographiques. La faune et la flore, très différentes, de ces zones sont autant de témoignages de ces influences naturelles contraires.

Il ne fait pas de doute que ces caractéristiques particulières, selon les régions de notre pays, entraînent également certaines différences notables dans la compréhension de l'aménagement des villes ainsi que dans la manière de vivre et les relations humaines.

En outre, une particularité des plus importantes est celle que présente l'interconnection des rives avec l'intérieur des terres de l'Anatolie. Comme vous le savez, l'Anatolie, entourée de la Mer noire, la Mer de Marmara, la Mer Egée et la Méditerranée, comporte 7400 km de côtes. Son relief

intérieur est excessivement marqué tout le long du littoral et à l'intérieur des terres. Généralement, les chaînes de montagnes séparent le littoral du plateau Anatolien et empêchent la pénétration du climat maritime à l'intérieur du pays.

De tout temps, l'urbanisation eut lieu le long du littoral ou bien aux points de rencontre du plateau intérieur avec les pentes des chaînes montagneuses. Ainsi les anciennes "villes-colonies" grecques étaient situées en certains points du littoral d'Asie mineure et de Thrace.

A l'intérieur, les villes d'Ankara (Ancyre), Sivas, Eskisehir, Konya (Iconium), Karaman, sont des exemples de résultantes des données physiques et naturelles. D'autres agglomérations ont été formées sur les versants des chaînes de montagnes, là où le passage des routes commerciales était le plus logique. Le réseau de ces routes principales a favorisé le développement de ces villes, tandis que ces villes ont renforcé la continuité de ces artères d'intérêt économique.

Depuis Alexandre, deux voies commerciales primordiales, la ligne maritime Nord-Sud, Mer noire - Méditerranée, et la ligne terrestre Est-Ouest, se rejoignent à Istanbul. C'est cette position géographique clé qui fait qu'Istanbul a toujours déteint et ne perdra jamais sa position de capitale naturelle suivant la définition des géographes.

Historique du développement de la Turquie.

Entre 4000 avant J.C. et le Xème siècle, durant cinquante siècles, les mouvements de populations, les conquérants de l'Est ou de l'Ouest, ont toujours emprunté ces deux grands chemins naturels. L'écoulement des sources de civilisation et de culture orientales, vers l'Ouest, suivit ce chemin et la civilisation occidentale à ses débuts fut nourrie par ce grand boulevard international.

Aux premières immigrations de peuplades d'Asie firent suite celles, plus espacées, des races indo-européennes. Vers 3000 avant J.C., les populations d'Anatolie étaient un mélange des races d'Asie. Les Hittites, les Sumériens et les Sémites formaient l'essence de ce grand mélange de peuplades asiatiques. Plus tard nous assistons à l'immigration des Phrygiens, des Lydiens, des Galates et des Avars...

La culture Hellénistique se développe surtout sur la presque île d'Anatolie. Les empires d'Alexandre, de Rome et de Byzance trouvent leur apogée sur ce sol. Les grands centres du début du Christianisme, les nombreux foyers de son immense développement s'étaient fixés sur le sol Anatolien.

Au temps des Seljoucides, l'Anatolie devient turque et musulmane. Après l'affaiblissement de l'empire romain, et l'abandon de ses possessions d'Asie, nous voyons naître l'empire des Ottomans (Osmanli). L'organisation de ce nouvel empire s'affirme et il rayonne durant cinq siècles. Mais au 18ème siècle, devant les progrès rapides des peuples d'occident, son déclin commence et s'achève par un morcellement total en 1918. La Turquie, libérée par Atatürk en 1923, ne comprend aujourd'hui que la péninsule d'Anatolie et une partie de la Thrace. Sa superficie totale est de 767119 km².

URBANISATION EN TURQUIE.

Ce préambule était nécessaire pour mieux vous faire comprendre la formation des villes anciennes de ce pays dont toutes les contrées ont été, de tout temps, témoins de conflits militaires interminables. Quoique les villes, en général, aient été soumises à des influences multiples et contradictoires, causes de changement dans leur importance, l'action relative de leur cadre géographique et du climat a fait qu'elles ont toujours gardé leur caractère essentiel.

Théâtres d'invasions ou de créations d'états plus ou moins éphémères, les villes de la péninsule étaient forcément de type fortifié et leur emplacement était choisi pour répondre aux besoins stratégiques. Très judicieusement aménagées et organisées à l'époque ottomane, ces villes ressentirent la faiblesse de direction qui mina l'Etat ottoman au 19ème siècle. Ce relâchement de l'autorité administrative amena la négligence dans l'application des règlements d'urbanismes, qui, pourtant, étaient idéaux. En exemple de cet abandon des principes directeurs, nous pouvons citer Istanbul et Izmir qui s'agrandirent, sous la poussée économique et démographique, en perdant leur caractère essentiel et les particularités qui faisaient leur charme.

L'intéressante structure historique originelle des villes se perdit peu à peu, après la proclamation de la République, avec la volonté de copier l'Europe coûte que coûte. Ce désir est spécialement manifeste dans l'architecture. Réduite à ses limites actuelles, la Turquie, jusqu'à la seconde guerre mondiale, porta tous ses efforts au relèvement économique de l'Anatolie. Les villes d'Anatolie prirent alors un essor rapide tandis que les villes du littoral, dont Istanbul et Izmir, furent momentanément abandonnées à leur sort. Ankara, la nouvelle capitale, passant de 20.000 à 1 million d'habitants, prit une extension énorme.

Les relations internationales ayant repris après la seconde guerre mondiale, les villes du littoral précédemment négligées, comme Istanbul, Izmir, Iskenderun et Mersin, repri-

rent de leur importance. On espère que la participation de la Turquie au Marché commun renforcera d'autant le développement économique de ces villes dans l'avenir.

Le plan quinquennal turc ayant pour objectif l'industrialisation du pays, l'urbanisation devient très rapide. Il en résulte un écart très prononcé entre la ville et la campagne, sur les plans économique et social; il se produit un déséquilibre et un retard dans l'application des mesures d'aménagement des villes, débordées par l'afflux rapide d'une nombreuse population rurale : 30% de la population vit dans les villes. Cette proportion augmentera d'autant plus rapidement que l'accroissement démographique est de 2,6%. Ainsi, le plus grave problème actuel, dans notre pays, résulte de cette urbanisation qui est pourtant désirée.

SITUATION DES VILLES TURQUES FACE A L'URBANISATION.

Les villes anciennes, généralement implantées aux meilleurs emplacements et en harmonie étroite avec le site, se trouvent sur des points élevés. Les principes régissant leur structure ne sont pourtant pas les mêmes et des différences de caractère, très marquées, existent entre elles.

Mais leur trait commun est l'adaptation au climat et la simplicité avec laquelle elles ont été construites en utilisant des matériaux locaux. Pour éviter que ces caractéristiques intéressantes ne se perdent, on essaye, soit lors de la préparation des plans d'urbanisme soit au moment de leur application, de préserver ces particularités originelles grâce à certaines dispositions techniques et aux assainissements nécessaires. Il nous faut tout de même constater que les besoins du trafic motorisé actuel ainsi que l'état insalubre des rues anciennes trop étroites obligent à de nouvelles percées ou à l'élargissement d'artères qui, malheureusement, déforment l'esprit de la structure ancienne.

Préservation de la structure historique des villes anciennes.

Par définition, une ville historique est le reflet des collectivités humaines qui ont vécu dans ce milieu, façonné et perfectionné par la main des hommes, et qui y ont laissé des traces matérielles de leurs habitudes, leurs cultures, leurs arts et leur façon de vivre. Les villes qui ont pu survivre, en tout ou en partie, avec ce caractère dans leur unité d'environnement, sont des villes de type historique.

La Turquie est un pays très riche, en villes historiques. Les plus visibles, assez bien conservées, sont actuellement les villes de l'époque romaine. J'avoue que notre effort pour la conservation de cet héritage du passé n'a pu s'élever

à la hauteur de la valeur de notre patrimoine historique.

J'aimerais, dans ce court exposé, vous dire combien je suis attristé de l'impossibilité matérielle dans laquelle se trouve mon Gouvernement de faire les sacrifices nécessaires à la conservation de villes et de monuments historiques. La préservation des villes historiques n'est pas encore un problème clairement ressenti chez nous. Les Autorités officielles et le grand public n'ont pas encore une nette compréhension de la question qui leur permette de saisir que ce ne sont pas seulement les monuments pris isolément mais l'ensemble de toute une ville, ou certaines de ses parties, qui doivent être conservés intacts. Dans l'esprit de l'opinion publique, actuellement, seules les agglomérations urbaines restées en dehors de l'afflux des populations rurales peuvent faire l'objet d'opérations de préservations historique mais non les autres.

La plupart de nos villes historiques, quoique transpercées de part en part par de nouvelles artères sur lesquelles quelques places et carrefours ont été aménagés avec des constructions modernes, arrivent à conserver leur physionomie ancienne. Dans chaque contrée d'Asie mineure on peut rencontrer de ces villes, à l'échelle de l'homme, dont le réseau de rues paraît compliqué au premier abord, mais logique et bien conçu, en seconde analyse. Ces villes sont autant de facteurs inséparables et intégrés dans le tableau général du paysage. Les zones vertes de leur entourage se continuent dans la ville même et chaque jardin d'habitation participe à la symphonie des notes vertes de l'ensemble. Quant au noyau familial, chaque famille forme une unité à part, dans une habitation. Les rues sont plus des traits d'union entre elles qu'une séparation brutale. L'implantation de ces villes, comme la végétation émergeant de la terre, forme corps avec le sol sans forcer la topographie. Leur structure plus biologique que géométrique est plus apte à répondre à la tranquillité et au confort recherchés par les citoyens.

La somme de culture et de connaissances, les vestiges d'usages et de coutumes de temps révolus, contenus dans ces villes anciennes, donnent l'impression de pouvoir être sauvés à l'heure actuelle. Cette constatation sincère peut être le point de départ, le tremplin, pour la programmation de travaux d'étude d'urbanisme des villes turques devant s'adapter aux conditions de vie moderne. Car les solutions recherchées dépendront toujours de l'angle de vue adopté au départ des recherches. Il s'agit en effet de savoir si cette structure des villes pré-industrielles peut être un avantage pour leur agencement ou leur aménagement selon les besoins du jour? ou bien doit-on les supprimer comme les inutiles témoins de temps et de modes de vie révolus? Toute la question est là.

A vrai dire, l'exode rural vers les centres urbains, l'industrialisation n'en sont qu'à leurs débuts ; le congestionnement du trafic est tout récent. Tous ces phénomènes ne se sont pas encore généralisés dans le pays. Ce qui paraît plus dangereux et pose des problèmes aigus pour l'aménagement futur des villes, c'est le taux de l'accroissement démographique, 2,6% l'un des plus élevés du monde. Alors que trente ans plus tôt, le tramway était un moyen de locomotion suffisant à Istanbul, aujourd'hui, malgré des expropriations et des élargissements, la voirie est totalement obstruée par le trafic motorisé.

Le phénomène a deux directions parallèles, l'urbanisation et l'accroissement démographique qui aboutissent d'un côté à l'extension des cités hors des limites municipales et à l'occupation du sol par les immigrants venus des régions rurales en ces lieux, ou bien à l'occupation des maisons vétustes, mais d'intérêt historique, situées en plein coeur de la ville, ce qui est plus grave encore au point de vue de la préservation des quartiers anciens. Ces maisons ont des loyers très bas; pour cette raison, elles sont habitées par des locataires peu cultivés qui les détériorent en peu de temps.

Evidemment la force de l'habitude et le manque de réaction des autorités officielles devant cet état de chose fait que le quartier historique se dégrade par l'édification de constructions nouvelles à bon marché et par la circulation de camions pour charger et décharger les marchandises dans de nouveaux ateliers et entrepôts, de mauvaise qualité, qui y ont également été construits; la trame ancienne du quartier historique est ainsi rendue méconnaissable.

Un autre fait qui rend plus difficile la conservation des villes ou quartiers historiques est la forte proportion des constructions en bois. Dans beaucoup de nos régions, on construit plutôt en bois qu'en maçonnerie. Cette préférence vient, non pas de l'existence de forêts nombreuses, mais plutôt de l'instinct de préservation de la population contre les séismes qui causent beaucoup de dégâts chez nous. D'autre part, le peu de résistance du bois aux intempéries, à l'érosion et surtout aux incendies, fait que la conservation de modèles de l'architecture civile ancienne, pour la culture des générations futures, est une chose bien difficile.

Si l'on pense que les plus belles oeuvres d'architecture civile des capitales ottomanes, Brousse, Edirne et Istanbul, étaient construites en bois, on peut s'attrister de la disparition de ces témoins du passé; même à Istanbul, il en reste très peu d'exemples. On ne peut attendre des locataires peu fortunés de ces maisons qu'ils contribuent à leur restauration,

ni de leurs propriétaires qu'ils les réparent pour en faire don à la communauté. On ne peut non plus attendre du public que, de lui même, il se penche sur ces vestiges du passé pour assurer leur conservation. Ni le niveau culturel, quel qu'il soit, ni les raisons pragmatiques, ne sont suffisants pour cela.

D'autre part, il n'existe pas dans notre pays de haute bourgeoisie au sein de laquelle quelques "mécènes" pourraient créer une fondation pour la conservation des monuments anciens.

En un mot, il est grand dommage que nous nous trouvions dans l'impossibilité d'intégrer, tels qu'ils l'étaient à une époque ancienne, des témoins et des ensembles du passé dans la structure générale de la ville actuelle; car ce sont ces ensembles qui forment l'essence d'une ville historique, qui font que l'on s'attache à elle sentimentalement parce que l'on y découvre à chaque pas les raisons et l'histoire de sa structure physique.

A ces considérations j'ajoute, pour Istanbul, que non seulement son aménagement, sa structure, sa voirie, l'échelle de ses places, mais surtout sa silhouette couronnée de mosquées et de palais entourés de parcs en font une ville historique digne d'être préservée parmi toutes autres villes au monde.

Qui doit être responsable de la préservation des villes.

Pour bien connaître les multiples raisons de la destruction de villes et d'ensembles historiques, il faut d'abord s'entendre sur ce qui est digne d'être sauvegardé. La direction de la construction dans les villes est assumée par les architectes ou le plus souvent par des politiciens dont les architectes sont les intermédiaires. Du moment que les architectes sont, directement ou indirectement responsables, nous pouvons conclure qu'ils ne sont pas assez instruits des problèmes de la préservation.

Ainsi en constatant que ni le public ni les architectes ne sont suffisamment informés de ce problème, nous tombons dans une véritable impasse. Donc la solution se trouve dans une propagande genre "public relations" pour informer le grand public, et dans une formation spéciale pour les architectes.

Sous l'angle de l'urbanisme, la préservation d'oeuvres ou d'ensembles historiques signifie, réussir à faire vivre les parties de structure ancienne au même diapason que la ville neuve, sans les détacher d'elle, les intégrer dans l'unité de la ville en leur donnant une fonction particulière. Garder l'atmosphère du milieu historique, tout en lui donnant une fonction, et le relier organiquement à la ville moderne doit être le principe fondamental de cette action.

Evidemment, ce sont là des points extrêmement délicats à résoudre. Il sera nécessaire, comme points de repère des études d'aménagement d'une ville, de considérer les quartiers ou monuments historiques et de proposer des solutions intéressantes. Actuellement, le processus de préparation des plans directeurs d'urbanisme commence par la recherche des possibilités d'extension de chaque ville et de ses centres principaux, et leur contrôle au moyen des données statistiques. Ce processus renforce les décisions et propositions des plans directeurs, qui sont plus conformes à la réalité, au lieu d'être seulement intuitifs.

Ainsi, au lieu d'obtenir des plans directeurs tenant surtout compte des données physiques, nous savons maintenant qu'au départ des études les monuments anciens et les quartiers historiques d'une ville sont les principaux facteurs à considérer pour les études d'aménagement. Malgré cette démarche imposée par le plan d'urbanisme, il faut avouer que, dans l'application pratique, ces directives se sont pas suivies avec l'exactitude et l'attention qu'elles méritent.

Je peux vous citer en exemple le rapport sur le projet d'urbanisme de la ville de Kastomonu (mer Noire), dans lequel la structure historique a été bien détaillée et a imposé comme option fondamentale pour l'aménagement futur la conservation du caractère culturel de la ville que lui confèrent ses quartiers historiques. Contrairement à l'habitude, le centre de Kastomonu, en raison de l'émigration de la population, présente une densité d'occupation très faible. La ville se trouve dans une région qui ne donne pas grand espoir quant à son développement économique futur, et il serait possible que le centre actuel supporte une densité de population plus importante.

En acceptant cette hypothèse et en nous penchant sur les problèmes d'assainissement de ce centre, les données esthétiques intrinsèques des constructions anciennes, les nécessités du trafic et l'obligation d'amener les services municipaux jusqu'au coeur de Kastomonu ont été étudiées de façon à ne rien laisser au hasard. Les critères pour les options choisies ne sont pas les mêmes selon les quartiers de la ville. Pour cette raison, le plan d'aménagement a été divisé en zones différenciées pour chaque sorte d'opération. On a approfondi les études jusqu'à l'échelle de 1/500 en fixant tout ce qui était important dans le centre et en conseillant de ne pas y permettre de nouvelles constructions et de n'y faire de travaux que pour la conservation et la restauration. Cela démontre que l'assainissement de Kastomonu doit être en premier point l'assainissement du centre historique. C'est donc une obligation que le plan d'urbanisme impose à la Municipalité et aux habitants de Kastomonu.

Les monuments historiques forment un secteur séparé, à réglementation particulière et stricte, dans le zonage total. Les monuments anciens sont signalés d'abord sur la carte, avec indication de leur nom et de leur date d'érection, par des spécialistes des monuments historiques; puis les urbanistes chargés du plan indiquent à leur tour, dans leurs études, la manière de les préserver et leur attribuent une fonction appropriée dans l'aménagement futur proposé.

Tel est le processus adopté aujourd'hui dans notre pays. La banque des municipalités chargées de choisir les urbanistes pour les études d'aménagement impose ce processus qui donne de très bons résultats au point de vue des études approfondies. Quant au résultat des applications, nous ne sommes pas encore à même d'affirmer une réussite.

Nous avons essayé de démontrer plus haut que le citoyen turc n'était en mesure ni de prendre part à l'assainissement des maisons anciennes, ni d'aider à leur restauration. Il est donc nécessaire que l'Etat ou la Municipalité intervienne. Malheureusement, aucun budget municipal n'a des possibilités suffisantes pour une telle dépense. Quant à l'Etat, il ne peut suffire à l'oeuvre immense de restauration. La meilleure solution serait une formule de crédit à longue échéance pour les besoins d'un pareil assainissement.

C'est la solution proposée par l'auteur du plan d'urbanisme de Kastomonu, qui prévoit une organisation parallèle; les fonds nécessaires à l'assainissement des quartiers historiques seraient fournis par une sorte de coopérative réalisée par l'Etat avec la participation des particuliers. Les dépenses faites au début seraient remboursées à la caisse de la coopérative au fur et à mesure des résultats de la mise en exploitation après l'assainissement. Cette coopérative servirait à mettre en route la phase d'application du plan d'urbanisme.

L'ilôt, la rue ou la partie de ville classés comme devant être traités en priorité seraient assainis suivant les derniers principes scientifiques de restauration et de préservation, avec l'aide des ouvriers et du matériel municipal, sous le contrôle de spécialistes. Les crédits nécessaires seraient fournis en partie par l'Etat, en partie par la Municipalité. Ces crédits seraient remboursés petit à petit après l'assainissement et la mise en exploitation. Il est évident que le succès de la formule appliquée dépendra de la publicité étendue que l'on pourra lui donner. Pour que le problème soit compris du pays tout entier, cette publicité devra être continue et ne pas se relâcher si l'on désire obtenir des résultats concrets, et le programme de financement ne devra pas faiblir.

Un autre facteur du succès des opérations d'assainissement est l'inventaire exact des oeuvres à restaurer. Vous savez combien il est difficile de dresser un inventaire intelligemment fait des monuments historiques. C'est une spécialité tout à fait à part et qui nécessite une certaine expérience. Par exemple, il ne faut pas s'en tenir à l'inventaire des monuments, un par un, mais savoir les classer dans l'unité et selon l'importance de l'environnement, tout cela exige une formation particulière.

Les inventaires réalisés dans notre pays ne présentent pas, malheureusement, les qualités que je viens de signaler et méritent d'être soumis à un examen critique de la part de connaisseurs. A ce sujet, il existe au Pays Bas une loi de 1961, qui définit les oeuvres de la nature et les oeuvres humaines qui présentent le caractère de "Bien public" et donc, par définition, sont dignes d'être classées comme propriété de la Communauté. J'attire votre attention sur la nécessité de promulguer une telle loi dans mon pays, où les sites et les monuments à préserver sont innombrables. Mais je dois signaler d'autre part que, en raison de leur variété et de leur dispersion loin des centres urbains actuels, il est d'autant plus difficile de prendre soin de ces oeuvres naturelles ou humaines, vestiges d'époques révolues. Réaliser semblable inventaire à l'échelle du pays est l'affaire d'un travail organisé, assidu et de longue haleine.

D'autre part les villes sont pareilles à des organismes vivants se développant sous la poussée des besoins du jour. Pour la préservation des quartiers et monuments historiques d'une ville la seule solution semble se trouver dans la force de principe des plans directeurs d'urbanisme. Une autre grande possibilité pour la sauvegarde des vestiges du passé réside dans ces plans d'urbanisme, qui par un zonage intelligent marqueront les points et sites à préserver.

Le processus du travail d'inventorisation est de deux types : l'inventaire à l'échelle du pays et l'inventaire à l'échelle municipale. Le premier est du ressort de la Présidence du Conseil et du Ministère de l'Enseignement Public et des Beaux Arts. Mais les responsabilités n'ont pas encore été prises comme elles auraient dû l'être. Il est grand-temps que l'on y pense.

Propositions du Comité National Turc de l'ICOMOS au Congrès pour le développement d'Istanbul et de sa région - 1967 -

1. Considérer certaines zones historiques comme des unités de valeur culturelle et historique indéniable.

2. La responsabilité de fixer les limites du noyau historique d'une ville ancienne doit être du ressort du plan directeur d'urbanisme.

3. Donner aux municipalités le devoir de faire procéder à l'inventaire des monuments historiques indiqués dans le plan d'urbanisme.

4. Aide de l'Etat aux propriétaires de terrains ou de constructions classés monuments historiques pour qu'ils ne les détériorent pas et les occupent sans y amener aucun changement.

5. Créer une organisation capable de suivre et contrôler tout ce qui concerne le patrimoine artistique sur tout le territoire.

Nous essayons aujourd'hui, par les plans d'urbanisme qui ont force de loi, d'imposer les voeux que je viens de citer. Mais le droit de propriété, l'absence de loi pour la préservation du patrimoine historique sont autant de places fortes imprenables durant la lutte de la culture contre le matérialisme. Par exemple, nous nous trouvons dans l'impossibilité légale de pouvoir conserver son caractère à une rue bordée de maisons de bois. Si par hasard nous y réussissions nous n'aurions pas la possibilité de les restaurer.

On n'a pas encore pour l'instant, en Turquie, la moindre idée du rôle important que peuvent jouer les monuments historiques dans l'économie générale, ni de l'utilité de leur préservation et de leur restauration. Lorsque l'on comprendra enfin que l'homme de notre siècle est un voyageur ayant un caractère poussé au "Behaviorisme" et que, plus la main d'oeuvre de l'industrie pourra consacrer de temps et d'argent aux loisirs et aux vacances, plus l'on disposera de sources de revenus non négligeables, alors il sera mis en évidence que les investissements pour la préservation et l'assainissement des oeuvres historiques sont absolument utiles et nécessaires. En effet, une politique de préservation ne peut être que la suite logique des tendances pragmatiques et des possibilités économiques du pays.

Mais, qui encouragera, qui accélèrera ce mouvement? En comparaison avec l'Europe, où les communes ont des traditions ancrées et ancestrales, les nôtres, toutes récentes, n'ont pas encore suffisamment senti l'utilité et les raisons de l'histoire pour la culture et même l'expansion des citoyens. On ne trouve pas encore l'élan spirituel que donne l'essence d'une commune bien assise comme en Occident. Les municipalités de Turquie sont plutôt des organismes qui répondent au

jour le jour aux demandes des particuliers sans avoir le temps ni les moyens d'approfondir des études scientifiques d'ensemble; en raison de cette situation, elles tolèrent très facilement la détérioration lente et systématique des monuments et des ensembles qu'elles n'ont pas la possibilité d'arrêter. Nul doute que les municipalités ne sont pas entièrement fautives, puisque même un organisme disposant de pouvoirs très étendus comme le "Haut Conseil pour les Monuments Historiques" ne peut y remédier totalement. Ce Haut Conseil, dont les décisions sont radicales, n'a pas lui non plus un cadre et un système de travail pouvant répondre à tous les problèmes, à l'échelle du pays.

Les mouvements de population, l'urbanisation, sont autant d'entraves à la conservation des usages et des coutumes ainsi que des monuments qui en sont le reflet, dans la ville d'Istanbul, où la structure des classes sociales a complètement changé. Le citoyen actuel ne connaît absolument pas les habitudes de vie de ses prédécesseurs.

CONCLUSION.

Le manque de culture et d'information, les facteurs financiers et techniques sont les véritables obstacles à la préservation des aspects historiques des villes anciennes. Les principes des plans d'urbanisme à ce sujet n'ont pu être appliqués, bien au contraire, les municipalités elles-mêmes se sont élevés contre ces obligations édictées pour sauver les témoins de l'histoire de leur ville.

Une campagne d'information menée par le Comité National Turc de l'ICOMOS et les Professeurs d'Université, se fait de plus en plus urgente. Car les citoyens ont oublié le bonheur d'appartenir à une société unie et tranquille; la poussée de besoins insatisfaits de logements, les obligations sans cesse accrues du trafic motorisé, sont autant d'obstacles à la réalisation d'un aménagement selon un système organique. Les opérations brutales, ne tenant pas compte des vestiges historiques, produisent des coupures telles entre les nouvelles générations de citoyens et les anciennes, que la vie de la cité en souffre, sur le plan moral, car les liens avec le passé, l'attachement à l'environnement, au site, se relâchent justement avec la disparition des monuments et des ensembles historiques.

Que ce soit dans une ville neuve ou ancienne, la proportion de l'espace réservé à l'homme et à la machine forme une sorte de reflet du degré de civilisation atteint. Dans les premiers âges, l'homme habitait sous le même toit que le bétail. Que doit-on conclure en constatant que l'homme couche sous le même toit que sa voiture ?

Si, dans une ville d'Anatolie on est arrivé à éloigner le bétail hors de la cité, ne serait-il pas logique de voir l'automobile s'en éloigner également ? Voilà autant de questions qui attendent une réponse.

Mithat YENEN

Directeur du Plan d'Urbanisme
pour un plus grand Istanbul

TURQUIE