

De l'état actuel du développement spatial des activités industrielles en Istanbul

EROL TÜMERTEKİN

Il y a aujourd'hui plus de dix ans, dans une recherche sur les activités industrielles en Istanbul, je soulignais certaines caractéristiques et concluais ainsi:

"Il est bien évident que le développement ultérieur des activités industrielles en Istanbul, les problèmes actuels et futurs présentent deux aspects différents, l'un interne, l'autre externe à la ville. Alors que l'aspect interne du phénomène indiqué, puisse être contrôlé par les autorités de la ville, l'aspect externe, c'est-à-dire le développement en bordure de la ville, comme nous l'avons déjà remarqué, ne puisse l'être dans le cadre du système administratif existant. Les municipalités autonomes et les villages environnants qui décident de l'utilisation du sol à l'intérieur de leurs propres limites administratives, du fait qu'il n'existe aucun plan d'aménagement du territoire capable de diriger les décisions d'utilisation du sol, contribuent largement à illustrer l'état d'anarchie régnant. Il est extrêmement vital de traiter de cet aspect du phénomène, car les établissements en question seront, tôt ou tard, intégrés, au sens administratif du terme, à la ville; ce qui aggravera davantage l'état anarchique de l'utilisation du sol, qui présente d'ailleurs un développement assez violent par son contenu."(1).

Dans une autre étude(2), réalisée trois ans après l'étude précitée j'avais traité de l'extension particulière des activités industrielles au Bosphore, et partant, souligné le fait que les activités industrielles d'Istanbul s'étendaient suivant trois directions principales, telles que İzmit, Tekiraağ et le Bosphore. Je constate, aujourd'hui, que les prospections émanant de ces deux études son pleinement réalisées: d'une part, les activités industrielles situées à l'intérieur de la ville se sont intensifiées de façon incontrôlée, et d'autre part, les mêmes activités se sont affermies davantage dans les villages et les municipalités environnants.

Deux phénomènes importants se sont développés dans un parfait parallélisme: les espaces ruraux couronnant la ville ont acquis un certain aspect urbain par le développement de l'industrie et des zones résidentielles (pour la plupart, des bidonvilles); d'autre part, l'intégration de ces settlements ruraux à la Municipalité d'Istanbul a conduit à l'apparition d'une certaine unité administrative.

Le fait qu'ex, Istanbul, comme d'ailleurs toute ville en pleine expansion, par son extension spatiale a dévesté les espaces agricoles qui environnent la ville ou bien les espaces vides qui possèdent un certain usage récréationnel, a été étudié en détails(3). A mon avis, dans un tel phénomène, que l'on pourrait qualifier de pseudo-urbanisation, la détermination des principaux facteurs et des fonctions essentielles de toute ville, et par conséquent de toute unité spatiale devrait acquérir une place assez privilégiée dans les tentatives de résolution des problèmes existants. Par exemple, il est indiscutable que les activités industrielles –soit planifiées soit non-planifiées– jouent un rôle important dans l'extension de la ville vers les espaces environnants. Ce rôle pourrait revêtir une forme **directe** et une forme **indirecte**: la première a trait aux rapports que l'industrie elle-même et les diverses activités annexes (par exemple, les entrepôts, les moyens de transports) entretiennent avec les différentes formes d'utilisation du sol. La seconde est bien trop importante et consiste sous l'action des activités industrielles l'apparition de diverses formes d'utilisation du sol à l'intention de diverses activités sociales et économiques, parmi lesquelles le **secteur résidentiel** possède une place particulière.

La multiplication en nombre des bidonvilles, et des résidences d'un et de plusieurs étages dans les agglomérations rurales, dont les espaces connaissent la conquête ou l'approche des activités industrielles, a été déjà clairement constaté. Le processus de modification spatiale que nous étudions et dans lequel les activités industrielles jouent un rôle de premier plan, possède des traits spécifiques qui découlent d'une part de l'attitude adoptée par les autorités administratives de la ville, et d'autre part, de l'état actuel de l'utilisation de terrain aux environs d'Istanbul, ce qui différencie le processus en question des processus observés dans d'autres agglomérations urbaines. Il est hors de doute que dans les villes où l'on met en oeuvre dans l'espace urbain des plans destinés à désigner des secteurs déterminés pour différentes fonctions, apparaissent d'insouhaitables exemples d'utilisation de terrain. Quant aux modes inhabituels d'utilisation de terrain aux environs d'une agglomération urbaine, le cas de Bursa est assez expressif: dans cette ville, située juste au voisinage de l'une des rares plaines fertiles du pays, l'expansion non-planifiée de l'industrie, devrait nécessairement aboutir à l'envahissement de la plaine dont le sol possède une très grande valeur agricole. En fait, le processus indiqué a déjà pris du chemin. Il est vrai que les domaines arables aux environs d'Istanbul connaissent une certaine régression, pourtant celle-ci n'est pas d'une aussi grande portée que celle-là. Par contre, en Istanbul les espaces qui puissent offrir un certain usage récréationnel aux citoyens (par exemple, le Bosphore) sont sujets aux effets néfastes de l'industrie. Les activités industrielles et les bidonvilles menacent en Istanbul les zones forestières, c'est un point sur lequel nous reviendrons ultérieurement pour des développements spécifiques.

Je traite dans cette étude de développement décent, des rapports spatiaux et des divers effets des établissements industriels en Istanbul. En ce sens, cette étude s'inscrit dans la droite lignée de mes études sur le même sujet. Mes études antérieures

soulignaient la part des divers aspects des activités industrielles en se plaçant dans l'angle d'un géographe. Ce qui revient à dire que l'on devrait se référer à ces dernières pour acquérir une connaissance plus détaillée du sujet. Cependant, il serait intéressant d'insister dans le cadre de ce travail qui s'efforce de traiter, bien que partiellement, des rapports locaux récents entretenus par le secteur industriel en Istanbul; ceci étant dû à la constatation directe du processus d'industrialisation et d'urbanisation accéléré que connaît la Turquie dans son ensemble.

Selon les chiffres du Recensement des Etablissements Industriels il existe en Turquie 9009 grands établissements (c'est-à-dire, qui emploient 10 et plus d'ouvriers) desquels 4045 (le 44.9%) se situent en Istanbul. Citons alors, par ordre décroissant certaines villes: Izmir, 878 établissements; Ankara, 582; Bursa, 482; Kocaeli, 235; Adana 210; Manisa, 163; Gaziantep, 151. Nous constatons, par conséquent, que le 75.0/ (soit 6264 établissements) des grands établissements industriels s'est concentré en 8 provinces, dont Istanbul. Le domaine de la petite industrie présente aussi même aspect; en 1980, le nombre total des petits établissements industriels était 36.485, le 21/ de ce chiffre, soit 173.737 établissements se trouvaient en Istanbul. Les provinces suivantes sont celles où l'activité industrielle de petite envergure reste majoritaire (les provinces suivent l'ordre décroissant): Izmir, 12.482; Ankara, 10.418; Bursa, 7.631; Konya, 6.395; Gaziantep, 4.696; Denizli, 4527. Même si en Turquie, les petits établissements industriels sont très répandus (selon les données statistiques, les 8 villes précitées ne comprennent que le 50.2 % du total des établissements industriels), la plus grande part revient toujours à Istanbul.(4).

La distribution des établissements industriels

La distribution des établissements industriels en Istanbul a été déterminée, en gros, par le Plan d'Aménagement des Zones Industrielles d'Istanbul, approuvé en 1966 le Conseil Municipal de la ville. En fait, ce plan admettait la présence ou bien prévoyait la constitution de la plupart des zones où les activités industrielles présentaient une certaine densité, indépendamment du fait que ces zones soient situées à l'intérieur (par exemple, Bomonti) ou à l'extérieur des frontières de la ville. Cependant de ces zones industrielles admises par le Plan en question, seules Halkalı, Kurtköy, Küçükköy et Rami (cette dernière partiellement seulement) se situent aujourd'hui à l'extérieur des frontières de la ville, et peuvent donc être qualifiées zones externes. Pourtant, elles se trouvent parfois encerclées par des zones résidentielles ou des bidonvilles. D'autre part, par suite de nombreuses modifications, expressions de nouvelles demandes, apportées au Plan d'Aménagement des Zones Industrielles d'Istanbul(5), les activités industrielles présentèrent, à l'intérieur de la ville, des localisations de plus anarchiques. De plus, la Municipalité a favorisé l'expansion des zones industrielles définies en 1966(6). Les facilités offertes par les instances municipales, a poussé les établissements industriels situés dans des zones enfermant d'autres fonctions urbaines, à s'agrandir davantage.

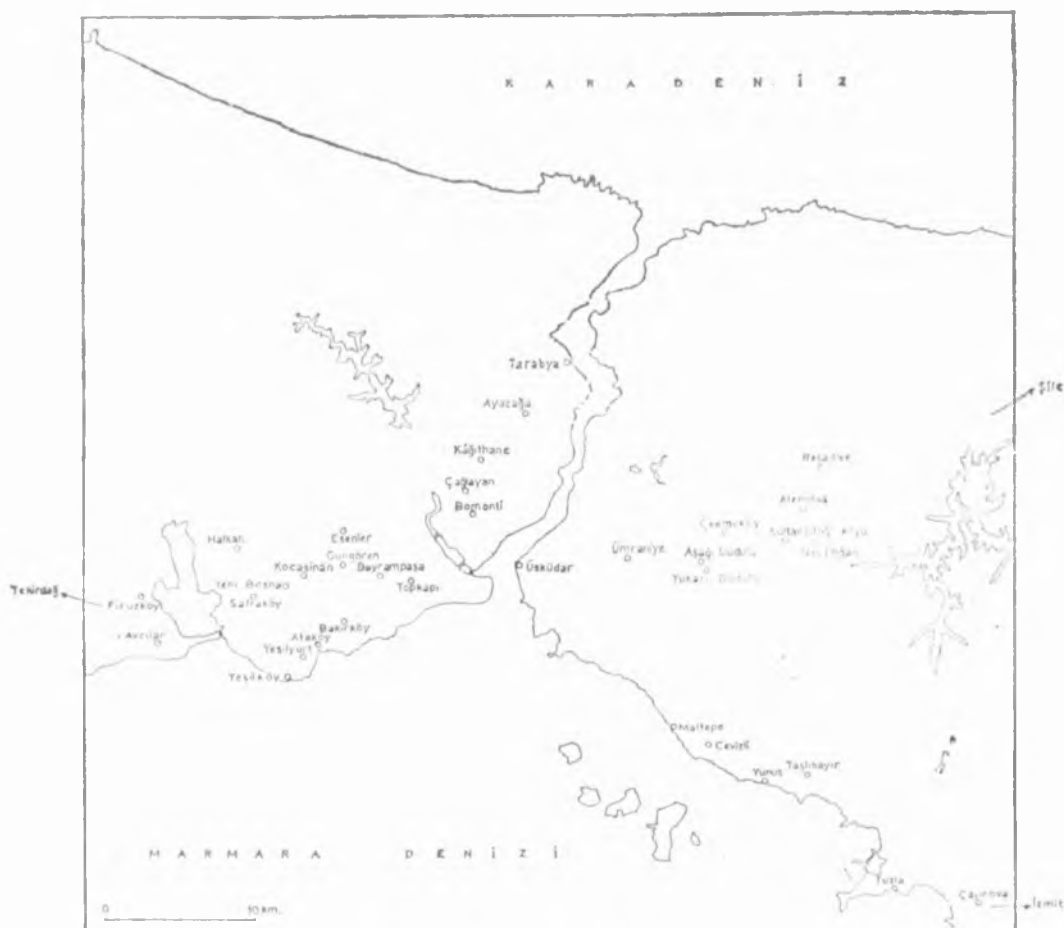


Figure 1 — La localisation

Les zones industrielles situées à l'intérieur de la ville

Parmi les zones industrielles situées à l'intérieur de la ville Bomonti reste toujours la plus ancienne et le plus dense.(7). Elle était à ses débuts, une **“région industrielle péri-urbaine”**, mais d'une part par la multiplication du nombre d'immeubles abritant diverses fonctions urbaines et de résidences, et d'autre part par la multiplication des bidonvilles, elle s'est trouvée presque soudain à l'intérieur des frontières de la ville. Nous constatons actuellement, dans cette zone industrielle, où l'on pouvait rencontrer encore récemment des terrains vides(8), un mouvement horizontal par la construction de nouveaux immeubles sur les terrains vides et situés à l'extérieur de la zone industrielle, et d'autre part un mouvement vertical dû à la construction

de nouveaux étages à des immeubles anciens. Les activités industrielles, et en particulier les fabricants d'articles en matières plastiques et l'industrie textile, se sont placées sur l'axe Bomonti-Şişli dans des immeubles qui jadis possédaient des fonctions résidentielles. Dans cette portion de la ville, les fonctions résidentielle et industrielle se trouvent rivalisées pour l'usage exclusif de larges appartements. En règle général, les appartements ou plutôt des étages entiers, initialement destinés à l'usage résidentiel, sont abandonnés à l'activité industrielle. Ici aussi, l'usage résidentiel se substitue rapidement à des usages provenant des fonctions de CBD (Central Business District). Nous pouvons considérer également, la zone industrielle constituée par des activités industrielles de Kağıthane (un village dépendant sur le plan administratif du district de Şişli) comme une zone industrielle intra-urbaine. Les établissements industriels se concentrent au point le plus large de la vallée de Kağıthane, c'est-à-dire tout au long de Cendere Caddesi. Un autre point de concentration se trouve aux environs de Sünet Köprüsü où Kağıthane Deresi se jette dans la Corne d'Or. Il existe aussi un certain nombre d'établissements industriels sur Eyüp Caddesi, Hürriyet Caddesi et Uğur Sokak. Ces derniers se situent en général sur les versants. De nos jours (il existe à Kağıthane quelque 160 établissements. Malgré les mesures de limitation du nombre d'établissements industriels à Kağıthane, mesures prises en 1966 par le Ministère de Bâtiments, l'autorisation accordée pour la construction de bâtiments annexes et d'entrepôts a favorisé l'extension et la concentration spatiales; d'autre part, et c'est ce qui importe le plus, les activités spatiales s'étendent le long de Cendere Caddesi vers la direction de Ayazağa. Les établissements industriels situés à Kağıthane sont parfois entourés de bidonvilles et de résidences permanentes. Dans un stade initial, la relative facilité d'accès aux marchés, les ressources aquifères ainsi que la présence d'une main-d'oeuvre abondante, doublée de l'existence du terrain à bon marché ont favorisé la localisation des tout premiers établissements industriels à Kağıthane. Les divers rapports réciproques établis au cours des années ont été effectifs comme un facteur de la location. Par exemples, les matières brutes nécessaires aux établissements producteurs de pigments et d'articles en matière plastique sont fournies par les fabricants de produits chimiques établis aux alentours.

D'une part, extension des bidonvilles et d'autres formes de résidence suivant la direction de Çağlayan (Hürriyet Tepesi) et de Gültepe vers la vallée de Kağıthane et d'autre part, la substitution de la majorité des bidonvilles par des immeubles et l'extension de nombreuses entreprises industrielles au sein même des zones de bidonvilles (certaines branches industrielles sont implantées dans des immeubles situés dans des régions de bidonvilles) ont conduit à une mode inhabituelle d'utilisation de terrain à Kağıthane.

Comme je l'ai déjà remarqué, les activités industrielles situées à Kağıthane se développent le long de la vallée suivant la direction de Ayazağa. Diverses entreprises industrielles se trouvent établies le long de l'axe qui relie le village de Ayazağa à l'axe routier principal aboutissant à Büyükdere; d'autres entreprises industrielles

se sont établies dans la vallée et aux environs du village de Ayazağa. Cependant la plus forte concentration industrielle à l'intérieur des frontières de Ayazağa a été constatée sur les bords de l'axe menant à Büyükdere. La portion d'espace lacée entre le croisement de İstinye et le complexe d'industrie automobile (Oto Sanayi Sitesi) est entièrement occupée par des entreprises industrielles(9). Il est également possible de rencontrer des activités industrielles en d'autres régions du Bosphore; par exemple, Çayırbaşı (Büyükdere) regroupe depuis longtemps diverses entreprises navales.

Développements récents sur la rive anatolienne

Les activités industrielles représentent un développement différent sur la rive anatolienne. Remarquons, tout d'abord, que les entreprises industrielles situées entre l'axe routier et les voies ferroviaires poursuivent leur extension suivant la direction de Izmit. L'on constate également une multiplication en nombre des établissements industriels dans presque tous les villages de Üsküdar et en particulier à Ümraniye suivant la direction de Şile. D'autre part, Ümraniye s'est déjà intégré à la ville proprement dite. Par conséquent, les industries y placées devraient être traitées en tant qu'entreprises urbaines; ce qui amena la dispersion de ces dernières dans les villages placés sur la direction de Şile, à Aşağı Dudullu et à Yukarı Dudullu. En ces régions de Üsküdar subsistent encore des zones forestières assez denses. Le développement des activités industrielles menace de nos jours gravement protection des richesses forestières de l'endroit. Car, les régions forestières en Istanbul ont été sujettes à diverses formes de destruction. Les domaines de la plupart des villages actuels environnants d'Istanbul présentaient jadis un caractère forestier. En 1944, certaines régions considérées ayant perdu ce caractère ont été exclu des domaines forestiers, et se sont transformées depuis en régions résidentielles. D'autre part, une certaine partie des domaines forestiers s'est transformée en domaines arables(10), qui acquirèrent par la suite une ferme identité résidentielle. L'instauration d'établissements industriels dans les domaines de villages forestiers conduit à un accroissement de population des villages cités et d'autre part au développement d'activités non-agricoles; ce qui conduit à son tour à une extension d'ordre spatiale, qui détruit non seulement les domaines arables (comme c'est le cas de nombreux villages thraciens d'Istanbul) mais aussi les vastes zones forestières qui entourent la plupart des villages de la région considérée.

Dans cette région, Aşağı Dudullu (12.854 habitants) présente un vigoureux développement; plus de 20 établissements industriels dont l'effectif dépasse 10 y sont présents. Ainsi que nous l'avons déjà souligné, ces derniers établissements industriels devraient être considérés comme le prolongement de l'activité industrielle centrée à Ümraniye, Remarquons, à cette occasion, que les bidonvilles sont assez répandues à Aşağı Dudullu, et que les zones forestières juxtaposées au village sont largement détruites. Il reste cependant qu'une certaine partie des anciennes zones forestières protégées de la construction de bidonvilles sont arborées ultérieurement.

Un processus semblable est constaté à Yukarı Dudullu, qui possède une population de 8.793 habitants et où l'on constate 10 établissements industriels dont l'effectif est supérieur à dix et nombreux ateliers aux dimensions limitées. L'on constate également des bidonvilles dont la plupart sont établies à l'intérieur des limites forestières. Dans un autre village, Çekme köy, situé à proximité de Aşağı Dudullu et de Yukarı Dudullu, l'on peut observer l'existence de nombreuses activités industrielles, parmi lesquelles on peut souligner en particulier l'activité de 3 usines. La présence des bidonvilles dans ce village est sans conteste: les bidonvilles occupent une vaste étendue au nord du village. D'autre part, l'on observe l'activité de 21 entreprises industrielles à Alemdağ, un village situé sur l'axe routier qui relie Üsküdar et Şile. Une zone de bidonvilles s'est constituée à proximité de ce village. Le village en question acquiert progressivement un caractère propre à un district par suite du développement de diverses activités commerciales. Dans les villages environnants d'Istanbul les activités commerciales ou plutôt les fonctions urbaines se développent au-delà d'une certaine distance à la ville. Dans le cas de villages proches d'Istanbul, les divers besoins urbains sont satisfaits par les centres urbains proches du village (ce qui dépend, bien entendu, du système social du village). Par exemple, alors que jadis Küçük Çekmece était desservi pour l'ensemble de ses besoins de Bakırköy qui dans une période antérieure était desservi par Aksaray et Beyazıt, devint par la suite le centre des villages environnants. Par exemple, Ümraniye qui jadis entretenait des rapports semblables avec Üsküdar, est devenu par la suite le centre des villages environnants. Des agglomérations, situées à une certaine distance des centres, tels que Ümraniye Küçük Çekmece, deviennent le centre des villages environnants ou alors satisfont la plupart de leurs besoins non plus de l'agglomération-centre mais alors du corps même du village en question. Le village de Alemdağ illustre le second phénomène; le village de Sultan Çiftliği situé à proximité de Alemdağ présente aussi certains établissements industriels, dont le nombre actuel est 16. L'ensemble des anciens domaines forestiers du village se sont transformés en zone résidentielle, d'autre part une certaine partie de la zone forestière du village est envahie par des bidonvilles. Le rôle des moyens routiers, c'est à-dire des moyens de transport dans l'expansion industrielle de cette portion d'Istanbul est clairement mis en évidence par l'exemple de Reşadiye köyü. Les travaux de champs et de forêts occupent le 90% de la population de ce village entouré de forêt, relié au village de Cumhuriyet par une route en terre battue, et au village de Alemdağ par une autre asphaltée. Actuellement, le village connaît l'activité d'un établissement petro-chimique, d'un autre actif dans la production de cuir synthétique, et d'une installation industrielle en matières plastiques (polyesthère, etc.). Dans ce village de 420 habitants l'on ne trouve que 2 épiciers, deux cafés en un seul établissement scolaire. Le fait, que les nombreux besoins urbains de cette petite agglomération soient satisfaits par le village de Alemdağ, entravera, pour une certaine période du moins, le développement de ces fonctions urbaines dans le cadre de l'agglomération considérée. Il reste indéniable cependant que

les espaces inhabités du village attirer ont les activités industrielles. La plupart des domaines forestiers environnants n'existent plus. On compte de nos jours quatre établissements industriels à **Yenidoğan** (492 habitants) qui doit son apparition à l'envahissement des territoires (dont la propriété était détenue par la Trésorerie) par des migrants de provenance de Rize en 1938 et qui fut en 1966 officiellement reconnu en tant que "village". Remarquons à cette occasion que presque la totalité des zones forestières qui entouraient le village sont détruites.

L'expansion suivant la direction de Izmit

J'ai déjà remarqué que les activités industrielles se concentraient (sur les deux rives) davantage dans les limites des espaces où elles se situaient depuis toujours et que, d'autre part, elles présentaient une évidente expansion suivant certaines directions, dont celle de **Izmit**. La grande majorité des industries établies sur la rive anatolienne d'Istanbul forment une zone industrielle assez dense à Maltepe. Bien qu'au début des activités industrielles constatées à Maltepe se trouve l'inauguration de Anadolu Çimento Fabrikası (une cimenterie) à Yunus (en 1929), on devrait attendre jusqu'en 1955 pour assister à l'inauguration de la deuxième installation industrielle de la région (Koruma Tarım İlaçları—une installation industrielle qui fabriquait des produits insecticides et autres à l'usage de agriculteurs). En 1956, l'on assiste à l'inauguration de 3 établissements. L'on observe à partir de 1971 un rapide accroissement en nombre des établissements industriels dans cette région où l'on compte actuellement (juin 1982) 380 implantations industrielles. En fait, on compte en 1971-1975 l'inauguration de 56 établissements, en 1976-1980 l'inauguration de 181 installations industrielles. Le mouvement amorcé poursuit son train; en 1981 43 établissements, et en 1982 18 établissements industriels ont été inaugurés, parmi lesquels certains présentent une grande concentration de la force de travail(11). **Cevizli** et **Yunus** sont les tout premières zones industrialisées de Maltepe. La possibilité d'acquérir du terrain à bon marché et la relative facilité d'accès sont les principaux facteurs de cette industrialisation; les facteurs mentionnés restent déterminants dans presque l'ensemble de villages et banlieues d'Istanbul, et conditionnent la création de nombreux établissements industriels. Cependant l'espace disponible n'est plus constitué d'une agglomération située dans les banlieues, agglomération de population réduite formée de résidences traditionnels ou de maisons en béton armé, entourées de jardin et habitées généralement par une seule famille. Les anciennes formes de résidence sont remplacées par des immeubles à plusieurs étages, des commerces et même par diverses industries. Les espaces de loisirs de jadis (par exemple, ceux qui s'étendent vers Yakacak) sont envahis par des bidonvilles. La zone industrielle de Maltepe est désormais une zone industrielle intra-urbaine. La construction de nouveaux établissements industriels se poursuit tant dans les régions industrialisées que dans les espaces inhabités de la ville. Ce qui entraîne la concentration très poussée des industries sur l'espace disponible.

Quant à l'extension de nouveaux établissements industriels suivant la direction de Izmit, ce phénomène est facilement observable à partir de Tuzla. Les établissements industriels qui présentent une disposition relativement espacée (par exemple, Arçelik, Atlas El Aletleri, Doğu Galvaniz, Ferro Döküm) sont fortement groupés aux environs de Gebze au nord et au sud de l'autoroute Istanbul-Ankara (dont les principaux sont Kondansatör San., Akkaro, Hisar-Anadolu, Pimaş, Alemdar Porsenel, et Alsan); alors qu'au-delà de Gebze, une grande partie de l'activité industrielle se situe au sud de l'autoroute Istanbul-Ankara (citons par exemple, Omtaş Yedek Parça Sanayii, Aysal, Yıldız Galvaniz, Bayer). Dans cette portion d'espace où l'autoroute se dirige vers le littoral pour le suivre de très près, on observe une véritable chaîne d'établissements industriels: Izocam Cam Yünü Fabrikası, Olmuk Oluklu Mukavva, BASF-Sümerbank, Türk Kimya, etc., qui sont poursuivis par Petkim et Ipraş (tous les deux situés à Tütünçiftliği), Bulut Mukavva, Türkkablo, Mannesmann-Sümerbank Boru et SEKA.

Nous avons tenté de décrire à grande traits le schéma de distribution des établissements industriels sur l'axe Kartal-Izmit dont l'aspect principal est fourni par les activités industrielles établies en général au loi des régions résidentielles et situées à proximité de l'axe routier principal. Les établissements industriels sont fortement groupés à Cevizli, le noyau originel du processus en question.

Dans cette région de Maltepe, les fonctions résidentielles (doublées d'une présence radicale de bidonvilles), industrielles et commerciales se trouvent intimement liées, cependant les bidonvilles se sont particulièrement concentrées en certaines portions de la région en question. La grande majorité des ouvriers (dont le nombre s'élève à 31.662 selon les données 1962) recrutés par les industries établies à Maltepe, ont pour résidence ces mêmes bidonvilles. L'on compte à Gülsuyu, zone de bidonvilles située au nord de l'autoroute Istanbul-Ankara plus de 1500 bidonvilles. Cette zone de bidonvilles présente actuellement une extension vers Kadıköy. La portion d'espace délimitée par l'ancien axe routier Istanbul-Ankara et le nouvel autoroute Istanbul-Ankara, se trouve la zone de bidonvilles de Kartal, bidonvilles largement dispersées. Par contre, le schéma de disposition de celles (plus de 500) qui forment le quartier de Topşelhi (entre Pendik et Kartal) est dense, fortement groupé. L'on compte encore 200 autres bidonvilles à Taşlıbayır et à Sapanbağları.

L'extension dans la direction de Thrace

L'extension d'Istanbul au-delà des grandes murailles est, paraît-il, effectuée suivant deux directions différentes: sur le littoral, suivant la direction prise par le **chemin de fer**, et au nord, l'autoroute E-5 (appelé, aussi, Londra Asfaltı). Le chemin de fer a contribué tant au développement des villages situés sur le littoral de Marmara (ces villages se sont transformés en agglomérations de résidences temporaires), fréquentées pour la plupart pendant l'été) tant qu'à la transformation de ces mêmes villages en zones de résidences permanentes. Ces remarques, qui restent valables aussi

pour la contribution de l'autoroute E-5, ne suffisent pourtant pas à en expliquer la véritable portée. L'on a observé, dans un premier temps, le développement de zones résidentielles tout près de l'autoroute en question. Ce premier stade est suivi par un autre, pendant lequel la portion d'espace traversée par l'autoroute E-5 est marquée par la présence d'activités non-agricoles, ce qui n'exclut pas la fonction industrielle; cependant, l'apport la plus décisif reste, à mon avis, le fait d'avoir contribué à (d'une manière décisive, soulignons-le de nouveau) l'établissement d'un réseau de transport desservant les villages placés au nord et qui jusque là ne possédaient que de moyens de transport bien limités.

Pendant les années 50 qui ont vu un certain développement industriel du pays, l'établissement des activités industrielles à l'extérieur des murailles entourant Istanbul, le déplacement d'une population importante vers cette région de la ville (avec ou sans rapport direct avec le déplacement des activités industrielles) ont abouti à de rapides modifications spatiales. Les activités industrielles et les migrations internes (mais aussi les migrations externes, bien qu'elles soient relativement de faible portée) ont joué le principal rôle dans l'évolution de Zeytinburnu, le premier district formé entièrement de bidonvilles du pays (actuellement, il regroupe plus de 1000 établissements industriels à petite et à grande échelle), et dans celui de Sağmalcılar (Bayrampaşa), qui en 1950 n'était qu'un petit village dépendant de Eyüp, et d'une population totale de 358 habitants seulement. De ce point de vue, Bayrampaşa en offre un exemple typique; Bayrampaşa détient d'ailleurs d'étroits rapports avec certaines régions de la ville définies (par les instances administratives locales) comme zones industrielles. Sağmalcılar, qui depuis sa constitution en 1927 n'avait pour activités économiques principales que l'agriculture et l'industrie de lait, connut une transformation fonctionnelle en 1952 par l'établissement des premières institutions industrielles; cette transformation fut doublée par un accroissement de population dû à l'arrivée en masse de la classe ouvrière. Les aspects directs et indirects de l'industrialisation de Bayrampaşa ont été accentués, d'une part par l'adoption en 1955 du **Plan d'Aménagement des Régions Industrielles d'Istanbul** qui définissait la **Zone Industrielle de Topkapı** (d'une superficie totale de 207 hectares), et d'autre part par le déplacement de certains établissements industriels situés à l'intérieur des frontières administratives de la ville vers les espaces externes à la ville. Indiquons à titre d'exemple, que Sağmalcılar, renommée en 1972 de Bayrampaşa, a vu les activités industrielles et les zones résidentielles se développer de façon conjointe; cela s'est réalisé suivant trois directions principales: vers le nord, c'est-à-dire vers Rami; à l'ouest vers Esenler et au sud vers l'autoroute E-5. Le développement sur la direction de Rami reste le plus ancien, le plus accéléré mais aussi le plus continu des trois. La décision prise par les autorités centrales de la ville de définir une zone industrielle de 210 hectares à l'intérieur des frontières administratives de Rami en a fixé les modalités. Les nombreux villages situés au nord de l'autoroute E-5 qui se suivent avec certaines discontinuités de Bayrampaşa vers l'ouest, dont les principaux sont

Esenler, Güngören, Kocasinan, Safraköy (Sefaköy) se sont particulièrement développés à partir des années 1970. Soit dit en passant, **Esenler**, se présente comme une extension naturelle de Sağmalcılar (Bayrampaşa)(12).

La multiplication des activités industrielles a entraîné l'intégration spatiale et administrative de Bayrampaşa et de Esenler à Istanbul. En effet, Sağmalcılar été le premier à sentir l'influence des zones industrielles de Topkapı et de Rami. L'établissement des activités industrielles a créé dans ces portions d'espace un clair, accroissement de la demande de force de travail, ce qui a entraîné à son tour le développement de l'aire résidentielle, constituée de bidonvilles ou d'immeubles à plusieurs étages. Ainsi, l'accumulation démographique a été accompagnée de l'établissement de diverses activités répondant aux besoins correspondants de la population. Remarquons à cette occasion, qu'il n'existe dans cette partie d'Istanbul que seulement trois zones industrielles officiellement reconnues comme telles: Topkapı, Rami et Halkalı. Nous traiterons de façon particulière du rôle joué par cette zone industrielle dans le développement de Sefaköy. Cependant, l'établissement des activités industrielles dans les villages situés entre les zones industrielles de Topkapı et de Halkalı, en particulier tout au long de l'autoroute E-5, a entraîné le développement des villages en question, ce qui a abouti à l'accroissement en nombre des institutions commerciales et sociales qui puissent répondre aux besoins correspondants de la population ainsi qu'au développement des bidonvilles. L'accroissement de population des anciennes agglomérations rurales situées dans cette portion de la ville par l'effet conjugué de l'établissement d'activités industrielles et de l'arrivée d'une grande masse de population pour la plupart de non-originares d'Istanbul, l'apparition de fonctions urbaines, l'envahissement des terrains vides ou des anciens domaines agricoles par des bidonvilles et d'immeubles à plusieurs étages traduit directement l'accroissement spatial et démographique d'Istanbul; cependant, il est bien évident que ce même phénomène possède une signification toute particulière pour le processus d'urbanisation en général. En d'autres termes, il serait bien osé, et à mon avis erroné, qualifier de "sub-urbanisation" le phénomène qui se traduit par l'intégration à Istanbul des anciennes agglomérations agricoles de certaines portions de l'espace environnant; ce phénomène d'intégration a pour centres les anciennes agglomérations agricoles se dotant de diverses fonctions urbaines, à commencer par l'industrie. Un grand nombre d'auteurs font usage de l'expression "pseudo-urbanisation" pour dénommer ce genre de phénomènes.(13).

A Sefaköy, les activités industrielles n'atteignent pas le niveau de développement qu'elles connurent à Esenler, ou à Güngören ou même à Kocasinan. Le principal facteur en est la présence de la zone industrielle de Halkalı (officiellement reconnue comme telle par les autorités centrales de la ville) qui englobe aussi Sefaköy. L'apparition et le développement des zones résidentielles planifiées ou non-planifiées ont été favorisés d'une part par l'absence d'une zone industrielle officialisée à l'intérieur des frontières administratives de Güngören et de Kocasinan, et d'autre part,

par sa proximité à la ville elle-même. Ce qui revient à dire, que ces dernières agglomérations connurent l'apparition d'un plus grand nombre de zones résidentielles: Merter Sitesi qui s'est développé sur les domaines d'une ancienne ferme (Haznedar Çifliği) située à l'intérieur des frontières de Güngören, ainsi que Şirinevler (un quartier dépendant de Kocasinan) en sont les principales(14).

Alors qu'au nord de l'autoroute E-5 avaient lieu les transformations dont nous avons essayé de donner les traits généraux, un processus de développement planifié de grande envergure avaient été, entamé, au sud de l'autoroute E-5, sur une portion d'espace s'étendant de Zeytinburnu jusqu'à Küçük Çekmece. Le fait que l'ensemble de l'espace en question soit inscrit dans l'espace municipal d'Istanbul avait sans doute favorisé le développement relativement planifié de la région. Les agglomérations, qui au début n'étaient sujettes qu'à un usage temporaire pour la plupart pendant l'été) se développèrent et virent leur population augmenter d'une part par l'action directe du réseau ferroviaire desservant les banlieues et d'autre part par celle de l'autoroute E-5 et de l'axe routier longeant la mer, nommé "Florya Korniş Yolu" ou bien "Florya Sahil Yolu" pour acquérir ensuite un caractère résidentiel permanent; Bakırköy, Ataköy, Yeşilyurt et Yeşilköy en sont les principales. Nous constatons facilement que ces agglomérations se situent sur les domaines des anciennes fermes et aux emplacements des stations estivaux d'Istanbul connus depuis l'Empire Byzantine.

Le fait que le sud de l'autoroute E-5 ne soit pas envahi par les activités industrielles est dû à la promulgation en 1955 d'un décret-loi définissant les zones d'industrialisation possible: la portion d'espace située au sud de E-5 ne figurait pas parmi ces zones. La nouvelle zone d'extension d'Istanbul placée à l'extérieur des murailles entourant la ville, doit certainement beaucoup aux zones industrielles de Maltepe et de Rami; les limites de cette nouvelle zone d'extension suivent d, très près la configuration des grandes murailles. L'on constate également un changement semblable, dû aux activités industrielles, à Sefaköy et en ses environs. En effet, les industries qui de nos jours présentent une très grande densité à Sefaköy. s'étendent à l'est vers Yenibosna,

Figure 2 - Le déplacement d'établissements industriels aux environs d'Istanbul.

1- Le déplacement s'effectue vers les nouvelles zones de développement de la ville, c'est-à-dire vers l'ouest.

2- Un mouvement migratoire s'effectue d'anciennes zones industrielles (p.ex. Bomonti, Rami, Maltepe) vers d'autres d'origine plus récentes (p.ex. Sefaköy, Avclar).

3- Malgré tous les déplacements mentionnés, l'on ne constate aucune perte de concentration dans les anciennes zones industrielles et même dans celles situées à l'intérieur de la ville proprement dite (p.ex. Bomonti) Un établissement industriel qui quitte une ancienne zone industriel faute de place nécessaire est remplacé par un autre de dimension plus réduite.

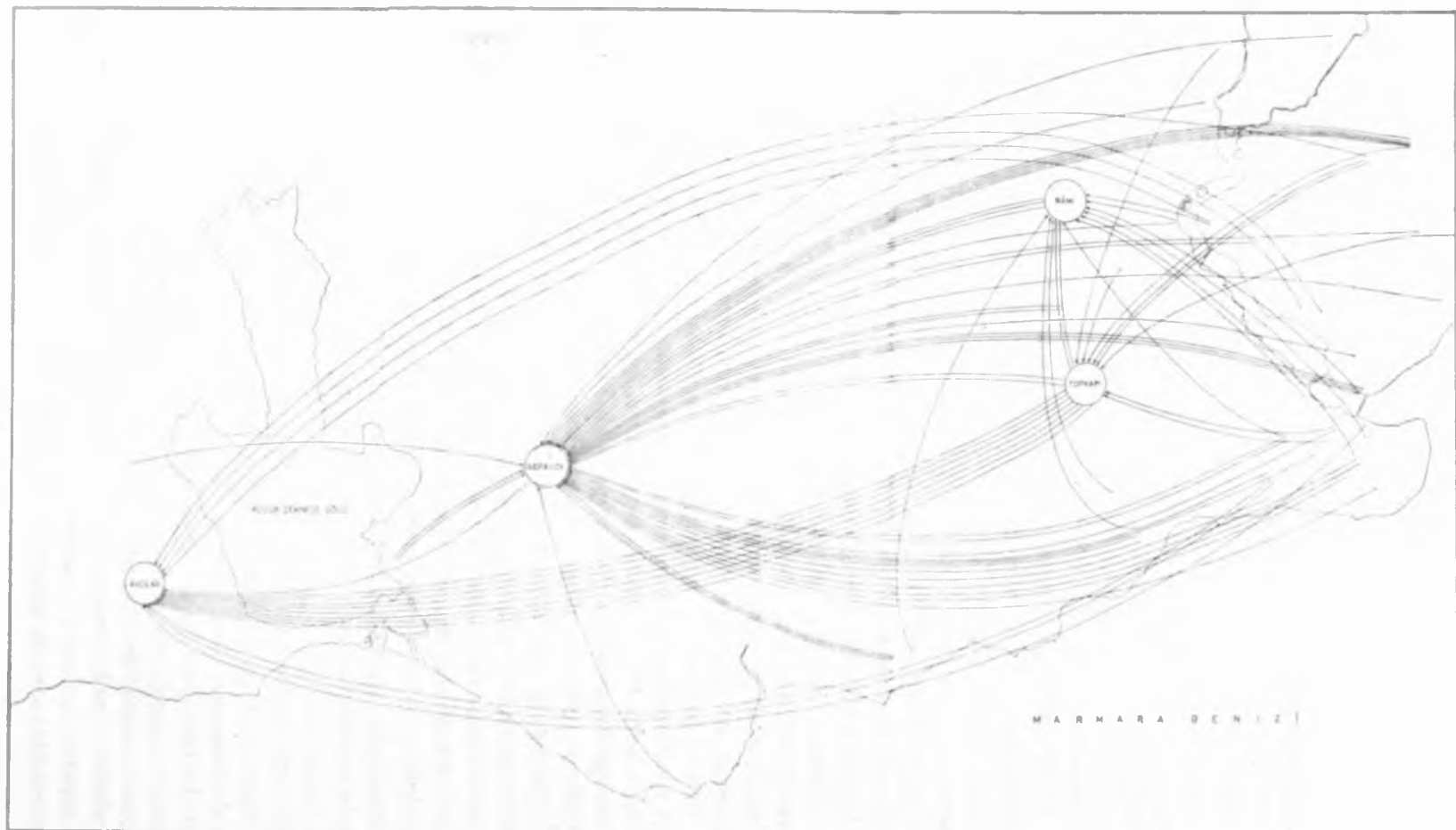


Figure 2 - Le déplacement d'établissements industriels aux environs d' Istanbul. (Voir la page 120, pour l'explication)

au nord vers Halkalı et à l'ouest vers Küçük Çekmece. L'accroissement de population de Sefaköy a connu les mêmes étapes que les autres villages environnants d'Istanbul en prise directe avec les activités industrielles. Sefaköy qui, dans les années 1950 n'était formé qu'une centaine de maisons situées tout autour de la Muncipatlık avait, en 1955 une population de 1.266 habitants. La définition en 1966 d'une certaine partie du village comme une zone industrielle, a entraîné l'accroissement rapide des établissements industriels. Bien que l'inauguration du premier établissement industriel (briques) date de 1956, l'on a dû attendre jusqu'en 1967 pour que le nombre d'établissements industriels atteigne 10. Le chiffre actuel est 120. Les activités industrielles se situent de façon particulièrement dense à l'ouest et au sud du village, où l'on observe également la présence de la fonction résidentielle. Par suite du déplacement de l'axe routier Istanbul-Edirne vers le nord lors des travaux d'extension de l'aéroport de Yeşilköy, le quartier de Beşyol s'est trouvé placé au sud de Sefaköy. Dans cette portion du village, des immeubles à plusieurs étages et des établissements industriels à plusieurs étages coexistent. Alors qu'au nord, l'on observe les premiers établissements industriels se placer sur Halkalı Caddesi; les industries et les bidonvilles se côtoient sur cette avenue qui se bifurque en deux axes menant à l'est et à l'ouest. L'on observe également une autre forme de transformation à Sefaköy: la portion d'espace qui groupait les activités industrielles dans un premier temps pendant lequel le terrain à bon marché était facilement disponible, revêt de nos jours un caractère de **centre périmé** par suite de l'établissement des activités industrielles dans d'autres portions de Sefaköy. Actuellement, l'apparition d'**établissements industriels à plusieurs étages** devient inévitable à cause de la hausse des prix du terrain; ce qui est également constaté dans les zones industrielles **intra muros** d'Istanbul. L'apparition presque simultanée de bidonvilles et d'activités industrielles n'a pas été épargnée de Sefaköy également. Depuis un certain temps, la construction de nouvelles bidonvilles a été interdite à l'intérieur des frontières municipales de Sefaköy, cette interdiction a été doublée d'une amélioration de celles qui existent. Cependant les bidonvilles dominent et Sefaköy présente en somme un caractère de pseudo-urbanisation, ce qui n'exclut pas une transformation dans certaines zones de bidonvilles de cette portion de la ville ainsi qu'au Bosphore: les bidonvilles qui se construisent dans un premier temps de façon dépendant ou indépendante des activités industrielles pour un usage directement résidentiel s'accompagnent progressivement d'une part d'épicerie, de **fast food**, de boucherie, de coiffeur, de grocerie et de commerces semblables, et d'autre part d'activités manufacturières réalisées dans les domiciles mêmes ou bien de véritables **ateliers** occupant des immeubles entiers ou étage(s) d'un même immeuble. Les divers commerces tels que entrepôts, agences immobilières figurent parmi ceux qui s'établissent, en rapport direct avec l'industrie, dans les zones de bidonvilles. Nombreux sont les facteurs qui agissent dans la présence de l'activité commerciale: les diverses activités nécessaires à l'existence propre de la zone de bidonvilles elle-même en est le principal. Mais, divers usages

particuliers découlent naturellement de la localisation de la zone en question. Par exemple, les établissements de stockage construits par les producteurs de bière dans une zone de bidonvilles située sur les collines qui contournent la baie de Tarabya (un quartier à usage récréationnel) bordée d'un grand nombre de restaurants.

Le cas de Sefaköy pourrait être mentionné également à l'occasion d'un autre phénomène dénommé "sub-urbanisation industrielle" ou plutôt "migration industrielle". L'agglomération en question a accueilli, pendant la période 1970-1978, 40 établissements industriels qui avaient quitté la ville proprement dite. Soulignons à cette occasion que la moitié des industries actuelles proviennent d'autres régions d'Istanbul. est toutefois intéressant, de constater l'existence d'un certain ordre chronologique; en Istanbul, les premiers déplacements d'établissements industriels ont été dirigés l'intérieur de la ville vers l'extérieur des frontières administratives. La carte présentée indique clairement que les industries établies à Bomonti, Karaköy, Yeşildirek, etc. se sont déplacées vers l'extérieur de la ville, ceci en louant ou en faisant construire des établissements plus étendus. **Topkapı** et **Rami** ont été parmi les quartiers de premier choix. Mais la concentration poussée de ces zones industrielles doublée de l'apparition de divers usages ont conduit d'une part à un développement en hauteur, et d'autre part à une extension vers d'autres zones industrielles. Des agglomérations situées à une certaine distance de la ville, telle que Sefaköy, répondent pleinement à ces conditions. La plupart des établissements situés à Yeni Bosna (près de Sefaköy) avaient été inaugurés dans d'autres régions et par la suite transférés à Yeni Bosna. Parmi eux, nombreux sont ceux qui avaient été transférés de **Rami**, **Topkapı** et **Sağmalcılar**. Ce fait découle, je l'ai déjà, souligné, du déplacement des industries vers les domaines inhabités, parallèlement à l'extension spatiale de la ville. Mais l'existence de transferts à partir des sections internes à la ville (par exemple, Beyazit, Vefa, Yeşildirek, Karaköy, Balat etc). indique la vivacité du phénomène. En 1967 j'avais constaté l'existence d'un tel phénomène à **Bomonti**, et proposé de ne plus autoriser l'activité industrielle dans les sections urbaines abandonnées par les divers établissements industriels, ceci pour diminuer la concentration des activités industrielles. Bien entendu, la proposition avancée n'avait pas été retenue; **Bomonti** présente toujours une grande concentration et en plus s'est étendu encore davantage. Actuellement, la même proposition devrait être avancée pour **Rami** et **Topkapı** qui ont désormais le statut de zones industrielles intraurbaines. Nombreux sont les établissements industrielles qui se font construire des bâtiments plus grands (si le terrain ne fait défaut) pour ensuite s'y transférer; dans le cas contraire, c'est-à-dire si l'espace disponible ne leur permet pas une telle extension, le problème est résolu par construction d'étages supplémentaires. Ces deux solutions restent typiques pour les zones industrielles intra-urbaines, ce qui n'exclut pourtant pas le déplacement vers d'autres bâtiments d'une superficie totale supérieure et construits sur une nouvelle parcelle. A **Rami**, **Topkapı** et **Sağmalcılar**, l'usage commercial de l'espace disponible s'est accru progressivement et enfin a abouti à un déficit de terrain propre à

un usage industriel, ce qui à son tour a favorisé le transfert dans d'autres sections spatiales. Ce phénomène de transfert ou plutôt cette "migration industrielle" a récemment étendu son influence sur des agglomérations situées à une plus grande distance d'Istanbul. Pendant les années 1975-1979 près de 20 établissements industriels s'étaient transférés dans la zone considérée. Le chiffre indiqué monterait à 31 si l'on prenait en compte les 11 établissements transférés pendant la période 1961-1974. La plupart de ces établissements se trouvaient à l'origine à Topkapı et Bayrampaşa. Mais il en existe aussi un certain nombre qui à l'origine se trouvaient à Aksaray, Atikali et Bomonti. Cependant, le fait qu'il en existe d'autres originaires de Çobançeşme et Şirinevler est bien plus intéressant. Une chose est évidente: la tendance générale reste actuelle. D'autre part, Sefaköy et Yeni Bosna perdent progressivement de leur caractère en tant que "zones industrielles situées à une grande distance de la ville": le transfert d'activités industrielles d'agglomérations situées à une grande distance de la ville, telle que Çobançeşme, etc. vers des portions d'espaces plus lointaines en est le principal symptôme. Dans ce cas, le seul problème est l'avenir de zones intra-urbaines. Je voudrais revenir sur ce sujet une fois esquissée, à grands traits, l'état actuel des activités industrielles dans cette portion de la ville; ce qui se ferait avec un certain nombre de "propositions".

Il a été déjà indiqué que les activités industrielles établies à Sefaköy se multipliaient suivant la direction de Yeni Bosna, village des environs d'Istanbul qui présente un vigoureux développement: sa population qui, en 1940 était de 305 habitants, atteignit en 1960 1386 habitants pour dépasser en 1980, 80.000 personnes. Il n'existe pas à l'intérieur des limites de Yeni Bosna une **zone industrielle** telle que Sefaköy (en d'autres termes, Yeni Bosna ne figure pas dans le Plan d'Aménagement Industriel d'Istanbul de 1966). Par contre, il y existe actuellement quelque 70 établissements industriels.

J'ai déjà souligné que Yeni Bosna et Safraköy (Sefaköy) devinrent l'objet d'une concentration industrielle notamment à partir des années 1960. Cependant à partir des années 1970, les activités industrielles se multiplièrent à Maltepe-Rami-Topkapı, à Güngören(15), Kocasinan(16), YeniBosna ve Sefaköy, et d'autre part s'établirent au sud du Lac de Çekmece, ainsi que tout au long de l'autoroute E-5 et sur la direction de Firuzköy. Les résidences se situent à l'est du Lac de Küçük Çekmece et se prolongent vers le nord tout au long du rivage. L'industrie n'y est pas développée, faute du terrain propice. Par contre, les terrains vides situés à l'ouest du Lac ont vu augmenter, pendant les dernières années, augmenter le nombre d'établissements industriels. L'on constate également que les activités industrielles se situent désormais à l'intérieur des frontières administratives de **Avclar**.

Ce dernier village qui en 1940 avait déjà une population supérieure à 1000, n'a pu atteindre la population de 2000 habitants qu'en 1960; il groupe actuellement quelque 100 établissements industriels et possède une population de 30.486 habitants.

En 1967 on observe l'inauguration du premier établissement industriel qui sera suivi par d'autres: certains de ces derniers seront directement établis dans ces lieux-mêmes. alors que d'autres y seront transférés ultérieurement. La plus grande majorité des industries se situent près de l'autoroute E-5 et de Firuzköy. Cependant, on observe pendant ces dernières années la création d'établissements industriels également près de Haramidere. La portion d'espace délimitée par l'autoroute E-5 et par le centre du village a été l'objet de nouvelles constructions résidentielles, pour la plupart des bidonvilles, ce qui a abouti à la disparition de terrains vides. Certaines résidences à une seule étage ainsi que certaines bidonvilles ont été récemment démolies pour laisser libre terrain aux immeubles à plusieurs étages. D'autre part, divers types d'usages sont réalisés par certains établissements touristiques situés sur le littoral du village et tout au long de l'axe routier, par des établissements universitaires placés sur les pâturages du village, par des établissements de stockage de pétrole et de camping également situés sur le littoral. En effet, l'on constate une certaine spécialisation de l'espace en usages récréationnel, résidentiel (c'est-à-dire, immeubles résidentiels) établissements commerciaux et activités industrielles. Les activités commerciales se placent sur les intersections de routes principales situées entre l'ancien centre du village et l'autoroute E-5; les usages récréationnels sur la portion d'espace délimitée par l'autoroute E-5 et le littoral; et enfin, les activités industrielles tout au long de l'autoroute E-5. L'interdiction apportée par les autorités du village de construire d'établissements industriels sur la portion spatiale située au sud de l'autoroute E-5, a eu pour effet direct l'extension des industries d'une part en direction de Haramidere, d'autre part en direction de Firuzköy. En effet, nombreux sont les établissements industriels placés tout au long de la route de Eseyurt. Bien que le nombre d'industries actuellement actives soit relativement limité à Firuzköy, le village en question se trouve sous l'effet indirect de l'industrie. La population locale constitue la grande majorité de l'effectifs recruté tant par les industries établies à proximité que tant par divers services (par exemple, les conducteurs).

Conclusion

1. L'accroissement en nombre des établissements industriels se poursuit en İstanbul. Bien que, dans son ensemble, la Turquie connaît en ses diverses régions une vague d'industrialisation, İstanbul garde toujours le caractère d'en être le centre principal.
2. Les établissements industriels se placent pour la plus grande part aux environs de la ville; cependant il est des régions intérieures à la ville où l'activité industrielle est particulièrement dense.
3. Une dynamisme évidente se présente quant aux rapports activités industrielles-cadre spatial. Les établissements industriels se trouvent engagés dans un mouvement de migration qui les pousse des régions internes ou bien des régions industrielles jadis situées dans la première couronne et qui se trouvent aujourd'hui à l'intérieur de la ville; vers des régions plus lointaines.

4. Les effets négatifs, maintes fois remarqués, de la localisation non-planifiée des établissements industriels au coeur des espaces ruraux, soit directement soit par des déplacements ultérieurs restent toujours en vigueur. Le phénomène de disparition de l'espace rural juxtaposé à la ville, qui s'est, pendant les dernières années, fait sentir au loin de la ville, menace actuellement les zones forestières et divers espaces récréationnels.
5. Les divers rapports établis entre les établissements industriels, les espaces-supports de l'activité industrielle et les bidonvilles apparaissent clairement dans les espaces loins de la ville. Remarquons d'autre part que ces rapports s'établissent même dans des zones forestières.

Notes

- (1) E. TÜMERTEKİN: "İstanbul şehri ve çevresinde sanayi, özellikler ve dağılışı" **İ.Ü. Coğr. Enst. Derg.**, 1970, cilt 9, sayı 17, s. 33-68.
- (2) E. TÜMERTEKİN: "Boğaziçinde coğrafi görünümü değiştiren bir faktör olarak sanayi", **İstanbul Boğazi ve Çevresi Sorunları Sempozyumu**. 12 Kasım 1973, sayfa 69-87, İst., 1973.
- (3) E. TÜMERTEKİN: "Carte de régression des domaines arables aux environs d'Istanbul", **Review of the Geographical Institute of the University of Istanbul**, Number 17, 1979-1980, p. 78-79.
- (4) **1980 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı**, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü. Yayın No: 1012 ve 991. Ankara, 1982.
- (5) E. TÜMERTEKİN: **İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri**, İ.Ü. Coğr., Enst. Yay., No: 71, 1972.
- (6) E. TÜMERTEKİN: **ibid.**, p. 9.
- (8) E. TÜMERTEKİN: **İstanbul'da bir Sanayi Bölgesi: Bomonti**, İ.Ü. Coğr. Enst. Yay., No: 48, 1967.
- (8) En des termes officiels, la zone industrielle de Bomonti s'étend sur une superficie totale de 21.60 hectares. En 1967, les établissements industriels en recouvraient 17 hectares, et le reste, c'est-à-dire les 4 hectares, étaient soit inhabité soit recouvert de nombreuses bidonvilles, en tout cas offrait, topographiquement parlant, un usage bien restreint. De nos jours, la portion d'espace en question, de même que certaines sections situées en-dehors de la zone industrielle proprement dite présentent l'existence d'activités industrielles. Cf. E. TÜMERTEKİN: **ibid.**
- (9) E. TÜMERTEKİN: "Boğaziçi'nde coğrafi görünümü değiştiren bir faktör olarak sanayi" **İ.Ü. Coğr. Enst. Derg.**, 1973-1974, No: 20-21.
- (10) Pendant la Deuxième Guerre Mondiale le gouvernement avait proposé la cultivation des terrains non-occupés afin d'augmenter la production agricole. D'où la commission de distribution de la terre en donnant la possession en 1944 aux cultivateurs des anciennes domaines forestiers, les a exclu des zones forestiers.

- (11) "Tekel Sigara Fabrikası" qui se trouve au premier rang avec ses 4.250 ouvriers est suivi par "Tekel Ambalaj Fabrikası" (1318), Arçelik(1317) et Mutlu Akü (823).
- (12) N. ÖZGÜÇ: İstanbul'un Trakya doğrultusunda gelişmesi ve Yeni Bir Rekreasyon sahası: Güzelce-Kumburgaz-Kamiloba-Celaliye. İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü basılmamış doktora tezi, 1976 (L'extension d'Istanbul dans la direction de Thrace et une nouvelle zone récréationnelle: Güzelce-Kumburgaz-Kamiloba-Celaliye. U.I. Institut de Géographie. thèse de doctorat non-publié, 1976).
- (13) N. ÖZGÜÇ: ibid, p. 80 et suite
- (14) N. ÖZGÜÇ: ibid, p. 95-56.
- (15) Le développement de Güngören qui n'était qu'un village de 434 habitants et 80 habitations en 1955 est plus différent. Depuis qu'il est devenu un municipalité en 1966, les développements liées aux infrastructures provoquaient une croissance du nombre des résidences surtout aux quartiers Haznedar et Güven: Parallèlement a cet effet de nouveaux quartiers se sont formés. Le 1/4 de Güngören est occupé par les établissements militaires. Ce facteur et le développement du zone résidentiel n'ont laissé qu'une petite zone pour les établissements industriels. Ainsi, Güngören est restée une zone résidentielle de ceux qui travaillent dans les établissements industriels environnant. Les 17 usines qui sont actuellement en production se trouvent situées sur Eski Londra Asfaltı.
- (16) Le développement à Kocasinan ressemble à celui de Güngören. La population qui était 307 en 1950 avait atteint 4.103 en 1960
Le village a commence a se developper vers Londra Asfaltı avec les résidences nouvelles. L'extension de l'agglomération dans cette region a favorisé la concentration de certains activités industrielles. Il y existe encore 10 établissements industriels.

Özet

İstanbul çevresinde sanayinin yeni yayılma alanları

İstanbul, Türkiye'de sanayi faaliyetlerinin büyük kısmının yer aldığı ilimizdir. Son Sanayi Sayımı'na (1980) göre Türkiye'de 9.009 adet "büyük sanayi" (10 ve daha fazla işçi çalıştıran) tesisi vardır. Bunun 4.045'i (% 44.9) İstanbul ilinde yer almıştır. "Küçük sanayi" de de ayrı durum gözlenmektedir. 1980 yılında Türkiye'de faaliyette olan 173.737 küçük sanayi tesisinin 36.475'i İstanbul'dadır.

İstanbul'da sanayi tesislerinin dağılışı bir ölçüde 1966 yılında İstanbul Belediye Meclisi'nce onaylanan İstanbul Sanayi Alanları Plânı ile etkilenmiştir. Bugün gerek şehrin içinde (örneğin Bomonti) gerek dışında sanayi faaliyetlerinin yoğun olduğu alanların çoğunun bu plânla varlığı kabul edilmiş ya da oluşması öngörülmüştür. Ancak, adı geçen plân ile şehir idaresince resmen kabul edilen bu sanayi bölgelerinde artık sadece Halkalı, kısmen Rami, Kurtköy ve Küçükköy şehir dışı sayılabilir. Aslında bunlar da yer yer gecekondular ya da konutlarla sarılmıştır; dolayısıyla, konut alanlarıyla içiçe geçmiştir.

Böylece şehrin yakınındaki boş alanlar ortadan kalktıktan sonra, bir süreden beri de sanayi tesislerinin şehrin daha uzağındaki köyleri ya da tamamen boş olan tarımsal alanları, kuruluş yeri olarak seçtikleri gözlenmektedir. Bu kesimlerde yeni kurulan tesisler yanında, şehrin içinde giderek büyüyen tesisler de şehrin yayılmasına paralel olarak sürekli şehrin dışına çıkarak, bir kademeli göç olayı yaratmaktadır. Bu olay şehrin kırsal alanlara yayılış olayını daha da çabuklaştırmakta ve böylece gerek tarımsal gerekse rekreasyonel (kıyı, yeşil alan, orman, vb.) alanların hızla ortadan kalkmasına yol açmaktadır. Bu nedenle, sanayi faaliyetlerinin yer seçimlerinin yalnızca şehir içinde değil, aynı zamanda şehrin yakın ve uzak çevresi olan kırsal alanda da belirlenmesinin zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. Bu ise, giderek elden çıkmakta olan kırsal alanlardaki arazi kullanılışı planlanırken en uygun yararlanmanın belirlenmesi, arazi kullanılış planlarının bölgesel bütünlük içinde ele alınmasını gerektirmektedir.