

UNIVERSITE DE LYON
UNIVERSITE LYON 2
Institut d'Etudes Politiques de Lyon

L'amélioration de l'accessibilité du détroit du
Bosphore : le projet « Marmaray »

*Un immense projet urbain entre le continent européen et asiatique,
véritable symbole d'une nouvelle politique des transports à Istanbul
apparaissant comme une étape décisive dans une optique
d'intégration du transport ferroviaire turc en Europe.*

ZIADY Karim

Diplôme de l'IEP de Lyon
Secteur Affaires Publiques, Parcours Action et gestion publique

Séminaire : La construction européenne à la croisée des chemins : évaporation,
dislocation, élargissement et/ou approfondissement

Année universitaire 2010/2011

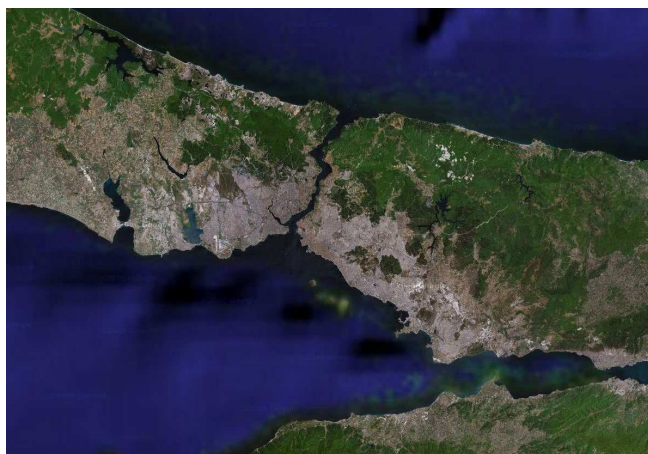
Sous la direction de Monsieur Laurent Guihéry

Jury : Laurent Guihéry et Pascal Marchand

Soutenance : 5 septembre 2011

L'amélioration de l'accessibilité du détroit du Bosphore : le projet « Marmaray »

Un immense projet urbain entre le continent européen et asiatique, véritable symbole d'une nouvelle politique des transports à Istanbul apparaissant comme une étape décisive dans une optique d'intégration du transport ferroviaire turc en Europe.



ZIADY Karim

Diplôme de l'IEP de Lyon
Secteur Affaires Publiques, Parcours Action et gestion publique

Séminaire : La construction européenne à la croisée des chemins : évaporation, dislocation, élargissement et/ou approfondissement

Année universitaire 2010/2011

Sous la direction de Monsieur Laurent Guihéry

Jury : Laurent Guihéry et Pascal Marchand

Soutenance : 5 septembre 2011

REMERCIEMENTS

Je souhaitais adresser mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont apporté leur aide et m'ont permis de partir à Istanbul afin de réaliser ce mémoire :

Laurent Guihéry, professeur à l'IEP de Lyon et à l'Université Lyon 2, pour ses conseils précieux et son soutien avant mon départ pour Istanbul.

Madame Nora Seni, Directrice à l'IFEA, pour avoir accepté ma candidature pour un stage à l'Observatoire Urbain d'Istanbul (OUI) et Monsieur Jean-François Pérouse, responsable de l'Observatoire Urbain d'Istanbul : A vous deux, merci pour l'accueil que vous m'avez réservé et le temps que vous avez bien voulu me consacrer.

Les doctorants de l'IFEA, Julien Paris et Brian Chauvel, toujours de bons conseils.

Monsieur Pascal Lebouteiller, responsable de l'atelier cartographie au sein de l'IFEA.

Madame Lorène Barillot, journaliste à Istanbul, pour sa générosité et sa grande patience. Merci pour les informations et recommandations. Tu es une formidable amie !

Olivia Lang, qui m'a beaucoup aidée lors de mon retour en France.

Toutes les personnes qui ont accepté de répondre à mes questions avec sérieux et bienveillance : Ziya Murat Ülker de l'AFD, Murat Güvenç, Pelin Alpkokin, Joël Meissonnier, Alain Terraillon de la BEI et l'entreprise Oriental Consultants.

Tous les stagiaires de l'IFEA : Elodie, Alexandre, Victoria, Lou, Paul, Basak, Elif, les deux Clément, Camille et tous les autres. Pour nos discussions, échanges et la bonne ambiance.

Je n'oublie pas Nazifé Ecevit et Sina Özpolat qui ont collaboré à la traduction de certains documents. A tous mes amis stambouliotes, notamment mes colocataires.

Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciements à ma famille qui m'a toujours soutenu moralement et financièrement dans mes études. Merci pour vos encouragements tout au long de la réalisation de ce mémoire.

Je dédie ce mémoire à mon oncle Ghandi Ziady, qui nous a quitté alors que j'étais en stage à Istanbul.

Avant-propos

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre d'un séminaire de recherche consacré à la construction européenne et ses enjeux. Il est dirigé par Monsieur Laurent Guihéry, professeur à l'Université Lyon 2 et à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon.

L'Europe et les enjeux méditerranéens sont des sujets qui, depuis longtemps, me passionnent. C'est pour cette raison que j'ai choisi l'option « Affaires Européennes » pour ma cinquième année et que j'ai effectué mon année Erasmus à l'Université de Galatasaray à Istanbul.

Ce pays fait l'objet de nombreux préjugés de la part des Européens. Ainsi, avant de se prononcer sur le sujet délicat qu'est l'adhésion de la Turquie à l'Union Européenne, il me semble important de mieux s'informer sur ce pays complexe et en pleine mutation.

L'objectif de ce mémoire : mieux connaître les projets et la politique de la Turquie en matière de transport dans le détroit du Bosphore. Essayer de savoir si l'amélioration du réseau de transport turque, défini comme un enjeu réel peut permettre à ce pays un rapprochement voir son entrée dans l'Europe.

Ce fut un travail passionnant, malgré la complexité de la tâche. En effet, au-delà de la barrière de la langue, la prise de contacts avec la plupart des responsables du transport d'Istanbul se révéla laborieuse. Il nous a été parfois difficile d'obtenir des informations (même les plus basiques). Il en fut de même avec l'administration publique locale Turque ancrée dans une lourde et complexe bureaucratie, peu amène à communiquer avec le privé et encore moins avec un étudiant étranger travaillant en profondeur sur un enjeu politique. Certains entretiens ne furent pas concluants, nos interlocuteurs trop réticents à livrer des informations. Ils n'ont pas pu être tous retranscrits.

Les ressources documentaires les plus précises existantes sur notre thème d'étude étaient, malheureusement pour nous, pratiquement toutes publiées en langue turque. Néanmoins, les différents documents étudiés au sein de l'Observatoire Urbain d'Istanbul à l'IFEA ainsi que l'ensemble des entretiens réalisés m'ont permis de cerner la majeure partie des enjeux que je compte évoquer au cours de mon analyse.

Sommaire

REMERCIEMENTS	p.1
Avant-propos	p.3
Introduction	p.8
<u>Partie I : Une politique qui se cherche encore : Etat des lieux de la situation à Istanbul</u>	p.18
A) De nombreuses contraintes à prendre en compte	p.18
B) Un besoin d'infrastructures qui ne répond pas aux enjeux de la mégapole	p.31
<u>Partie II : Un méga projet urbain qui s'inscrit dans des stratégies diverses : Marmaray</u>	p.45
A) Présentation du projet	p.45
B) Un impact sur le trafic voyageur et sur le trafic de marchandises	p.53
C) Marmaray : un projet qui s'inscrit dans une politique durable des transports	p.73
<u>Partie III : Un projet qui soulève des problèmes de gouvernement</u>	p.79
A) La fragmentation des responsabilités en matière de gestion	p.81
B) Un mode de gestion qui a beaucoup de progrès à faire	p.85
Conclusion	p.90
Index des tableaux	p.95
Bibliographie	p.96
Annexes	p.109

Napoléon Bonaparte : « Si le monde entier n'était qu'un seul et même état, Istanbul en serait sa capitale ».

Nora Seni (directrice de l'IFEA) : « dire qu'il y a des problèmes de trafic à Istanbul est un pure euphémisme ».¹

Recep Tayyip Erdogan, premier ministre de la Turquie : « le problème numéro un d'Istanbul concerne les transports »²

Jean Ritter dans le livre Géographie des transports paru en 1976 : « Les transports constituent ainsi un élément géographique de première importance qui concrétise l'emprise de l'homme et des systèmes économiques et politiques, voire idéologiques, sur l'espace, et sa plus ou moins grande intensité »³

¹ <http://en.habervesaire.com/haber/1654/>

² <http://blogs.mediapart.fr/blog/lola-clement/180608/lost-transportation-la-galere-des-transports-a-istanbul-lola>

³ RITTER, Jean. *Géographie Des Transports*. Que Sais-je ? PUF 1976



Introduction

La ville d'Istanbul, à mi chemin géographiquement entre l'Asie et l'Europe, se situe à un carrefour économique et historique entre les deux continents. Le Bosphore, en effet, de part sa caractéristique exceptionnelle a pris une importance considérable aussi bien pour rejoindre la mer Méditerranée et la mer Noire par voie maritime que pour rejoindre le Proche-Orient et le « vieux continent » par voie terrestre. Il est aujourd'hui, dans un contexte de mondialisation, un enjeu géopolitique essentiel de l'économie internationale.⁴

Cette frontière naturelle pose énormément de problèmes en matière de transport. En l'espace d'une vingtaine d'années, la population a presque doublé pour arriver aujourd'hui à 13 millions d'habitants (les experts situent le chiffre de manière approximative entre 12 et 15 à l'heure actuelle suivant les paramètres choisis). Istanbul est donc aujourd'hui la ville européenne la plus peuplée. Son dynamisme économique attirera encore longtemps les étudiants ou les futurs chercheurs d'emploi des milieux ruraux. Sa croissance démographique va progressivement se réduire mais ne s'arrêtera pas avant 2050⁵. Le réseau de transport s'est très mal adapté à la croissance démographique énorme d'une ville qui s'étend sur un territoire d'une superficie de pratiquement 190 km².

Une ville qui souffre d'un problème de congestion

⁴ BAZIN Marcel, PEROUSE Jean-François. *Dardanelles et Bosphore : les détroits turcs aujourd'hui*. Cahiers de géographie du Québec. vol. 48, n° 135, 2004, pp 311-334.

⁵ GERCEK, Haluk. *Patterns of mobility in Istanbul: What is next?* Urban Age Istanbul Conference. Istanbul Technical University, November 2009,

http://www.urban-ge.net/conferences/istanbul/media/materials/presentations/12_GERCEK.pdf

De plus, l'augmentation en parallèle du nombre d'automobiles a littéralement explosé et de ce fait, la congestion est devenue le handicap majeur de cette mégapole notamment au niveau des ponts qui permettent de franchir le détroit, faisant office d'entonnoir. Ce problème a des répercussions conséquentes en matière d'écologie et socio-économique sur l'espace urbain stambouliote. Le réseau routier est beaucoup trop présent et cela nuit considérablement à l'efficacité de l'ensemble du système. Il y a beaucoup trop de voitures à Istanbul tout simplement.

La ville la plus peuplée d'Europe doit donc combattre la congestion automobile en investissant dans des installations ferroviaires nouvelles. Il s'agit de rentrer dans un schéma de développement durable pour assurer notamment la protection de la péninsule historique qui sera traversée de façon souterraine par la future ligne.

La difficulté est de taille au regard du trafic maritime dans le détroit du Bosphore et de l'augmentation continue du nombre de véhicules privés. Les transports urbains publics et privés sont à présent confrontés à une situation extrême. Cet enjeu préoccupe aussi bien le pouvoir politique national et local que les habitants eux-mêmes.

L'étalement urbain ne fait que s'accroître au bord des rives Est et Ouest de la Mer de Marmara. En tout, cela représente plus de 100 kilomètres urbanisés. L'intégration inévitable de nouvelles populations, venant essentiellement d'Anatolie doit être prise en considération pour préparer des solutions concrètes aux différentes externalités négatives que peuvent causer les différents modes de transport. Notons qu'il s'agit pour le coup d'un problème courant lorsque l'espace urbain se transforme de façon anarchique.

Un rêve qui devient réalité

Après des décennies d'âpres négociations, la municipalité décida enfin de prendre le problème à bras le corps en ayant une politique des transports assez ambitieuse, l'emblème de cette nouvelle dynamique s'appelle : « Marmaray Projesi », en français : « le projet Marmaray ». Il s'agit, plus précisément, de la mise en place à

court terme d'une infrastructure d'une envergure exceptionnelle, la plus importante jamais entreprise en Turquie : un tunnel ferroviaire sous le Bosphore. Le premier ministre actuel, Recep Tayyip Erdogan a même présenté ce tunnel comme étant le « projet du siècle »⁶. Grâce aux avancées scientifiques, l'idée de tunnel sous-terrain est arrivée jusqu'aux oreilles de la municipalité turque, des études de faisabilité furent commandées dès le milieu des années 1980. Vers 1860, Prévost, un ingénieur français avait proposé la construction d'un tunnel sous le Bosphore afin de joindre la rive asiatique et européenne plus facilement. Le projet n'avait jamais pu aboutir en raison d'incapacités techniques évidentes. Ce tunnel sera plus profond que celui de San Francisco et deviendra par conséquent le tunnel le plus profond au monde.

La vocation du tunnel est de réduire à court terme le problème du trafic à Istanbul.

La visée du projet représente un symbole extraordinaire, à savoir combler la frontière géographique de la ville. La mise en place d'une nouvelle ligne ferroviaire comme train de banlieue permettra de relier la ville d'Est en Ouest et de combler ainsi des espérances fortes pour la mobilité quotidienne de nombreuses catégories de la population dont le quotidien est dépendant du réseau de transport urbain et qui n'ont pas les moyens financiers pour prétendre à un moyen de transport individuel.

Le nom choisi pour cette infrastructure représente la fusion entre le mot « rail » qui a pour signification « rail » en turc et la mer située au sud du futur tunnel, la mer de Marmara.

Le Marmaray s'inscrit pleinement dans une dynamique européenne puisqu'il se trouve que la Banque Européenne d'investissement (BEI) a investi une somme proche d'un milliard d'euros pour développer le réseau ferroviaire turc. Rappelons que bien évidemment la Turquie s'inscrit dans une démarche de pays candidat à l'adhésion à l'Union Européenne depuis les années 1980. En jouant le rôle de bailleur de fonds, la BEI permet d'améliorer le réseau transeuropéen dans un pays qui a l'ambition de rendre le secteur ferroviaire plus attractif à l'avenir pour réduire la suprématie du secteur routier dans le transport de passagers et de marchandises, et qui s'en donne les moyens avec des investissements financiers colossaux annoncés pour la prochaine décennie.

⁶ [http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=34023](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=34023)

Le Marmaray représente une somme d'argent pharaonique, il est donc géré directement par le ministère des transports à Ankara, une situation particulière que nous aborderons ultérieurement car la prise de décision à l'échelle locale ou nationale est particulièrement complexe à analyser, divers groupes de pression se mêlant aux discussions sur tel ou tel projet de transport. La fragmentation en matière de responsabilité des acteurs du transport à Istanbul est importante, le secteur privé est également présent. La municipalité est actionnaire majoritaire par exemple de la compagnie IETT (Istanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü) même si tout ceci tend à se normaliser depuis peu avec une municipalité plus présente qu'auparavant. Cela donne une marge de manœuvre plus grande pour s'occuper du problème du développement durable, très cher à l'union européenne et dont la Turquie est encore très loin de respecter les règles. De ce fait, des efforts ont été entrepris par la Turquie et plus particulièrement à Istanbul pour tendre vers les normes européennes dans ce domaine.

Une nouvelle infrastructure qui souligne la question de la gouvernance

Nous rentrons alors dans des questions relatives à la gouvernance urbaine, une problématique récurrente aussi bien dans les grandes villes en voie de développement que dans les capitales mondiales très développées. En effet, Istanbul a la taille suffisante pour être traitée comme un département. Le territoire est donc géré par l'autorité centrale, basée à Ankara la capitale administrative et au niveau local par la municipalité (Istanbul Büyükşehir Belediyesi). La centralisation en matière de décisions publiques a toujours été forte en Turquie mais depuis 1984, la municipalité d'Istanbul est l'autorité la plus importante bien que des conflits persistent encore à l'heure actuelle avec les autorités nationales. L'enjeu stratégique que représente la ville d'Istanbul à l'échelle internationale en est la cause bien évidemment, elle représente environ 1/5^{ème} de la population nationale et pratiquement 20% du produit intérieur brut.

En parallèle d'autres projets sont en cours et font l'objet de controverses à l'échelle locale de la part de nombreux experts en urbanisme, en architecture ou en matière d'ingénierie des transports car paradoxalement ils augmenteraient sensiblement le trafic routier et à plus ou moins long terme la congestion, au lieu justement de la réduire comme il le faudrait. Concernant le Marmaray, beaucoup estiment que le projet n'est

pas véritablement pensé de façon prospective en matière d'urbanisme avec la possible émergence ou disparition de certains quartiers. On a l'impression que l'on construit pour construire sans jamais véritablement penser à tous les enjeux qui entourent une telle reconfiguration du transport urbain. En effet, le futur tunnel a rencontré dès le départ des difficultés.

Un facteur sismique à ne pas sous-estimer

L'un des premiers enjeux de départ fut évidemment le risque sismique, tout le monde se souvient du tremblement de terre de 1999 dont l'épicentre situé près d'Izmit avait fait près de 18 000 morts dont 981 habitaient à Istanbul⁷. Le futur tunnel se situe à environ vingt kilomètres de la faille du Nord de l'Anatolie, une faille très active qui a connu un nombre non négligeable de séismes puissants depuis de nombreux siècles et ce fait, beaucoup craignent que le projet ne devienne l'une des pires catastrophes humaines de ce nouveau siècle. La forte activité sismique de la zone en question a amené les responsables du projet à solliciter des spécialistes américains, japonais et de toute la Turquie pour garantir aux futurs usagers des structures souterraines solides même en cas de puissant tremblement de terre (ce qui d'après les spécialistes arrivera très certainement au cours de la durée de vie du projet et peut être d'ailleurs avant que la construction ne soit terminée). Tout cela a nécessité des efforts financiers et techniques supérieurs aux estimations de départ.

Ainsi, le tunnel est conçu par les ingénieurs pour se courber tel un building japonais en cas de tremblement de terre et un système de « portes » ultra-résistantes a été mis en place pour empêcher toute fissure du tunnel.

Des découvertes archéologiques qui modifient le calendrier

Le projet prend énormément de retard, environ deux ans sur le calendrier annoncé au départ (mise en service prévue pour octobre 2013) notamment du fait de nombreuses découvertes archéologiques.

⁷ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Istanbul>

Au niveau de la station Yenikapi, de nombreux bateaux de l'époque byzantine ont été découverts qui correspondent au règne de l'empereur Théodose Ier, ayant vécu au IVème siècle avant J-C. Cet empereur est important historiquement puisqu'il fut le dernier empereur à gouverner l'empire romain unifié. Des recherches plus précises permettront de dégager des connaissances approfondies sur les échanges maritimes de l'époque dans la région.

Toutes ces découvertes archéologiques fabuleuses pourraient à elles seules faire l'objet de l'ouverture du nouveau musée. Les historiens ont dû procéder à quelques ajustements car les résultats des fouilles (découverte d'ossements humains, de coquillages et d'amphores) indiquent que les premiers hommes vivant dans la région étaient déjà là il y a 8500 ans et non plus 2700 comme ils le pensaient auparavant.

La valeur inestimable de ces découvertes d'un point de vue culturel s'oppose fortement au calendrier politique de la municipalité et du gouvernement qui met la pression sur les entreprises responsables de la construction pour reprendre au plus vite l'ensemble des travaux (chaque jour de retard coûte près d'un million d'euros supplémentaire).

Un sujet étudié dans un cadre précis qui soulève de multiples interrogations

Ce mémoire sera étudié strictement par le prisme de l'économie des transports à Istanbul, un sujet déjà bien vaste qui fera évidemment intervenir les questions de planification et de gouvernance urbaine. La question du développement durable, chère à l'Union Européenne, sera elle aussi abordée. La coordination de la politique des transports, le rôle des différents acteurs ainsi que la prise en compte de la demande de transport seront également expliqués de manière synthétique. Par conséquent, nous nous focaliserons tout au long de notre étude sur le secteur ferroviaire, très en retard par rapport aux autres secteurs en Turquie et chaque axe de recherche sera abordé en partant du projet Marmaray, sans faire pour autant une réelle étude de cas qui serait néfaste pour l'analyse de l'accessibilité du Bosphore dans son ensemble.

Plusieurs questions peuvent se poser au regard de notre sujet d'analyse : Istanbul s'oriente-t-elle vers une politique en faveur du « ferroviaire » ? Les transports ferroviaires turcs vont-ils à terme s'intégrer à l'Europe ? Quel est le modèle optimal de

transport pour Istanbul ? Pourrait-on qualifier ce projet de « durable » ? Que traduit le projet Marmaray en matière de politique des transports à Istanbul (volonté de décongestion des ponts du Bosphore) et en matière de politique générale des transports turcs en vue d'une européanisation du réseau ferré ?

En quoi la future installation du tunnel ferroviaire Marmaray traduit une nécessité de désengorger et d'améliorer l'accessibilité du Bosphore ? Quelle politique globale des transports et quels acteurs ce tunnel dévoile-t-il ?

Le nombre de touristes chaque année ne cesse d'augmenter, Istanbul est la vitrine internationale de la Turquie et la meilleure représentante pour une candidature à l'Union Européenne. Elle fut d'ailleurs en 2010 désignée « capitale européenne de la culture », un succès incontestable qui démontre encore une fois le cas particulier de la Turquie dont une partie du poumon économique national se trouve clairement en territoire européen.

Cette arrivée massive de nouveaux touristes, venus du monde entier ajoute une pression supplémentaire sur les épaules des acteurs du transport stambouliote dont le vœu est d'assurer une meilleure accessibilité et une meilleure fluidité du réseau.

Le problème du trafic, de la congestion ou encore dans une moindre mesure du stationnement sont devenus des sujets de conversation courants à Istanbul. On en est encore au stade des bonnes intentions mais encore une fois l'enjeu économique du tourisme et l'enjeu européen du développement durable vont devoir être traités par la municipalité dans un avenir très proche.

Les interrogations sont pour le moment nombreuses, tant les contraintes posées par l'organisation administrative de la ville sont difficiles à saisir.

Le Marmaray nous permettra de soulever le problème de la politique des transports car il nous aidera à comprendre si le transport est une politique publique à part entière ou bien un instrument efficace à visée électorale. Est-ce que ce « méga projet urbain »⁸ va transformer à sa manière l'aspect institutionnel en matière de gouvernance ?

⁸ Dr ZEYBEK, Hülya. *Role of mega projects in sustainable urban transport in developing countries: the case of Istanbul Marmaray project*. 2008

<http://www.codatu.org/english/conferences/codatu13/CodatuXIII-CDrom/codCD-Zeybek.pdf>

On peut penser que peut être de nouvelles institutions ou acteurs émergeront de ces nouveaux grands projets avec « Marmaray » en tête de file.

Tout notre travail consistera donc à tenter de répondre à plusieurs questions énoncées précédemment, la validation ou non de nos hypothèses permettra de mieux comprendre les enjeux de ce projet de tunnel qui apparaît comme une véritable prouesse technologique tant la configuration du Bosphore est en théorie particulièrement inadaptée pour de telles infrastructures.

Un mémoire en trois grandes étapes

Dès lors, la première partie entendra aborder la situation actuelle à Istanbul et la congestion due au trafic routier de plus en plus important. La répartition entre les modes de transports de façon chronologique sera évoquée. Cela permettra d'avoir une sorte d'état des lieux de la situation à Istanbul pour comprendre comment la municipalité en est arrivée à développer de nouveaux projets, dont le Marmaray avec toutes les contraintes que cela peut créer. Il sera possible de faire quelques hypothèses prospectives sur le visage de la ville et son évolution à court terme.

Puis, nous essayerons d'aborder plus particulièrement le projet du tunnel en lui-même et toute la stratégie qu'il représente sur un plan international aussi bien pour le trafic de passagers que pour le transport ferroviaire de marchandises en terme d'impact. Nous aborderons clairement les enjeux que représentent une intégration du système ferroviaire turc au réseau européen.

Enfin, l'ambition de la dernière partie de notre analyse est d'aborder l'enjeu européen que peut représenter le Marmaray notamment par le prisme du développement durable chère à la politique européenne actuelle en matière de transport mais aussi en matière de gouvernance urbaine. Ceci constituant les questions les plus intéressantes liées à ce projet mais également les plus difficiles à décrypter.

Le travail d'analyse et de terrain a été réalisé au cours d'un stage à l'Observatoire Urbain d'Istanbul (OUI) situé à l'Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), du mois de juin jusqu'à la fin du mois de juillet 2011. L'OUI est un institut de recherche

créé en 1988 qui dépend du Ministère français des affaires étrangères et européennes ainsi que du Bureau de la recherche Architecturale au Ministère de l'Équipement et du Logement. Les principales thématiques d'études de l'observatoire concernent les questions de mobilité, de patrimoine, d'urbanisme mais aussi d'architecture. Leur objectif est d'arriver à constituer un fonds de documentation composé de cartes, de plans, de livres, de photographies ou encore de périodiques sur la Turquie et plus particulièrement sur l'histoire urbaine d'Istanbul. La plupart des sources sur lesquelles j'ai pu m'appuyer pour ce mémoire se trouvent à l'IFEA. Par ailleurs, dans le cadre de ce stage plusieurs entretiens formels ont été réalisés avec des professeurs ayant travaillé sur le sujet ou des acteurs institutionnels, plus ou moins directement liés à la question des transports publics à Istanbul.

Partie I : Une politique qui se cherche encore : Etat des lieux de la situation à Istanbul

A) De nombreuses contraintes à prendre en compte et des obstacles à surmonter

Les évolutions démographiques très dynamiques ainsi que les évolutions en matière de déplacement urbain demandent des études précises et régulières pour avoir des statistiques à jour sur la question de la mobilité urbaine. Ces derniers temps, les documents publiés sont essentiellement issus du département d'ingénierie civil de l'Université Technique d'Istanbul (ITÜ). Le constat que nous avons essayé de faire synthétiquement est essentiellement tiré de multiples études prospectives réalisées par cette université. Il y a quelques années, au sein de l'IFEA, Caroline Fabianski a également entrepris des recherches sur la question des transports publics à Istanbul. Elle a publié les résultats de ses recherches en français. Nos observations sont tirées des publications de l'Université Technique d'Istanbul et de celles de Caroline Fabianski.

1) Une croissance démographique qui s'est accélérée dans la seconde moitié du XXème siècle

Il est évidemment impératif de montrer dans un premier temps que le réseau de transport a dû s'adapter à une explosion de la population urbaine notamment après 1950. La ville s'est étirée progressivement du Bosphore vers l'intérieur des terres anatoliennes et européennes. Au regard des divers recensements, l'exode rural est la

cause majeure de l'étirement de ce territoire⁹. La rive européenne et plus précisément le centre historique voient alors leur population littéralement exploser.

A partir de 1985, des municipalités voisines sont intégrées à la ville. Les enquêtes effectuées restent assez floues et on parle alors de plus de 15 millions d'habitants.

Cette croissance démographique a provoqué progressivement un étalement urbain impressionnant (voir les schémas ci-dessous montrant l'occupation de l'espace en 1968 et en 2000) qui a considérablement changé le visage de la ville d'Istanbul ces dernières décennies. La question du déplacement a donc été, elle aussi, affectée. L'augmentation du nombre d'habitants se stabilise progressivement. Des activités industrielles et financières se sont développées sur la rive anatolienne et le transport de masse est beaucoup plus présent qu'auparavant. Le réseau en matière de transport s'améliore quant à lui mais les infrastructures commencent à être obsolètes pour certaines et ont besoin aujourd'hui d'une réelle réhabilitation.

La question est de comprendre de quelle manière est traitée la politique des transports, dans un contexte de lutte contre l'usage de la voiture pour résoudre ainsi le problème de la congestion.

Tableau n°1 : L'évolution démographique d'Istanbul depuis l'instauration de la République

--	--	--	--

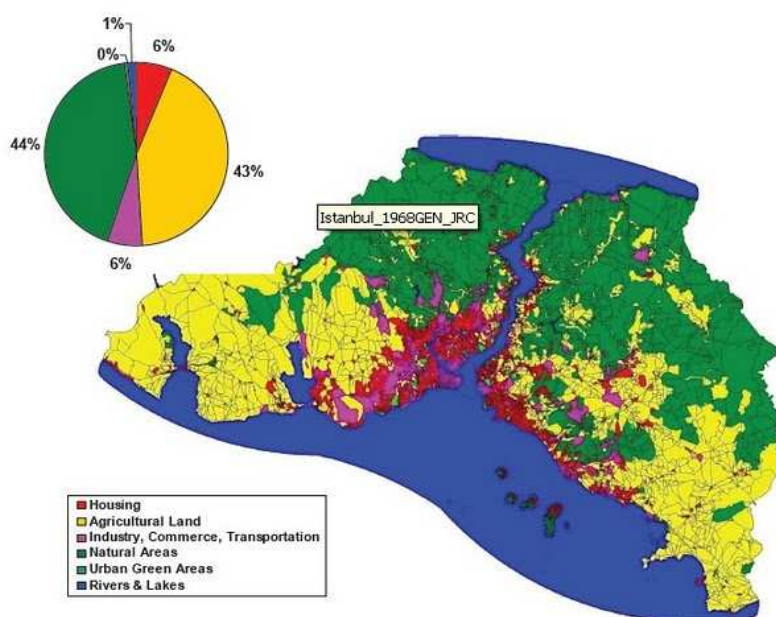
⁹ Base de données de l'IFEA

Recensement annuel de la ville d'Istanbul	Population totale recensée en Turquie	Population totale recensée à Istanbul	Pourcentage de la population nationale
1926	13 647 000	692 000	5,2
1935	18 159 000	835 000	5,6
1945	18 790 000	904 000	4,8
1960	27 800 000	1 900 000	6,4
1970	35 700 000	3 000 000	8,6
1975	40 250 000	3 900 000	9,8
1985	50 700 000	5 900 000	11,6
1990	56 475 000	7 200 000	12,8
1997	62 900 000	9 200 000	14,7
2010	78 800 000	12 800 000	16,2

¹⁰

¹⁰ Base de données de l'IFEA

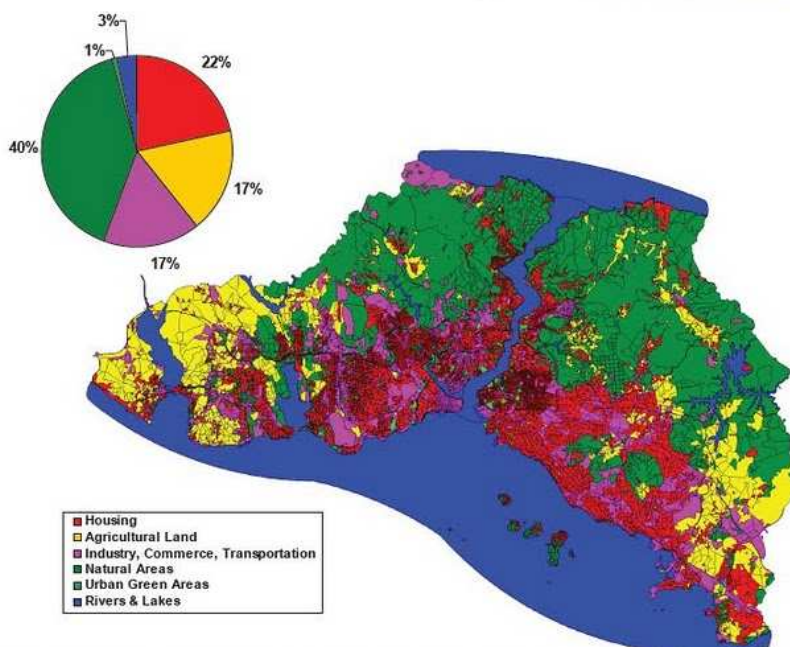
Land Use in 1968...



Source: Kemper, G, et al. (2000), *Monitoring Land Use Dynamics for the City of Istanbul, Final Report.*

11

Urban Sprawl and Land Use in 2000...



Source: Kemper, G, et al. (2000), *Monitoring Land Use Dynamics for the City of Istanbul, Final Report.*

¹¹ YESSIOS, Christina. *Hyper-Extensions : The Marmaray Project.* Septembre 2009, <http://www.thepolisblog.org/2009/09/hyper-extensions-marmaray-project.html>

2) Une mobilité urbaine au centre des attentions

Les tableaux ci-dessus nous montrent qu'en 10 ans la mobilité à Istanbul s'est transformée significativement. L'étalement urbain et la croissance démographique en sont les causes. La ville est de plus en plus peuplée et de plus en plus grande en termes de superficie. Les distances quotidiennes, réalisées par la population, sont par conséquent plus longues et justifient l'utilisation d'un nombre plus important de véhicules.

On observe que la plupart des déplacements « classiques », à savoir le voyage du domicile au lieu de travail et également du domicile à l'école sont en constante augmentation contrairement aux autres déplacements. Ainsi, on peut comprendre un peu mieux les embouteillages au niveau des deux ponts le matin et le soir car les déplacements des stambouliotes sont la plupart du temps des déplacements que l'on pourrait qualifier de « pendulaires ».

Entre 1987 et 1996, la durée moyenne avait pourtant baissé avec la mise en service du second pont sur le Bosphore. Cette infrastructure a néanmoins très rapidement trouvé ses limites. Le trafic à Istanbul étant chaque jour de plus en plus congestionné, il faut trouver une solution pour réduire sensiblement ce temps de déplacement moyen. La seule solution viable à long terme reste le transfert de ces flux vers des infrastructures ferroviaires.

La mobilité est une question essentielle car l'utilisation des transports publics dans le budget des ménages turcs tient une place importante. C'est l'une des raisons qui explique pourquoi le transport routier a encore un avantage considérable dans certains cas. En effet, il est bien plus économique de prendre une seule ligne de bus, quitte à ce qu'il soit lent, plutôt que prendre le bus, le métro, le tramway, un minibus ou un *dolmus* qui feront grimper le prix du transport quotidien. La majorité des habitants d'Istanbul ne peut pas se permettre une telle dépense.

Pour résoudre cette situation, la municipalité a mis en place un système de carte magnétique, « l'Akbil » (traduction : un billet intelligent). A partir de 1994, il entre en service et connaît depuis un grand succès car il permet aux habitants de prendre les bus,

les tramways, le métro, le métro léger et également les lignes maritimes pour traverser le Bosphore. Les tarifs sont adaptés aux différentes catégories sociales (les étudiants, les personnes âgées, certains employés de la fonction publique etc...). La carte peut ouvrir à divers types d'abonnement. Elle peut être par ailleurs rechargée dans différentes stations de métro, de tramway ou près des embarcadères. L'Akbil a eu une influence importante dans le comportement des habitants en matière de déplacement urbain car les habitants ont accès à un plus grand nombre de modes de transport au quotidien. C'est peut être une des raisons qui a fait que le temps de trajet moyen a diminué au milieu des années 1990.

L'inadaptation des infrastructures au nombre croissant de véhicules amène une forte congestion du trafic qui perturbe toutes les catégories sociales. On constate que les classes sociales extrêmement favorisées commencent comme au Brésil à utiliser l'hélicoptère pour se déplacer. A l'opposé, les bidonvilles se développent en périphérie pour être proches des usines. Ainsi, leurs habitants sont moins pénalisés par la distance.

La place du Bosphore dans les déplacements est primordiale car les ponts sont payants, ce qui influe sur le comportement socio-économique de beaucoup d'habitants. Le nombre de traversées a cependant tendance à s'équilibrer, aux regards des statistiques car l'urbanisation se développe énormément du côté asiatique et de nouveaux pôles économiques voient le jour.

Tableau n°2 : La répartition de la population d'Istanbul de chaque côté du Bosphore depuis plus d'un demi-siècle

	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1996	2000	2025
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------------

Europe	80%	79%	78%	76%	73%	73%	67%	68%	65%	64,9%	60%
Asie	20%	21%	22%	24%	27%	27%	33%	32%	35%	35,1%	40%

¹²

Le besoin de planification urbaine et de nouvelles infrastructures apparaît chaque jour comme une obligation pour ne pas paralyser définitivement la ville.

¹² Turkstat, 2008 (Base de données de l'IFEA)

Tableau n°3 : Evolution détaillé de la mobilité à Istanbul entre 1997 et 2007

Années	1997	2007	Evolution (en %)
Population enregistrée à l'époque	9 057 747	12 007 000	+ 25%
Nombre d'emplois	2 532 211	3 957 336	+ 36%
Nombre de véhicules privés enregistrés	889 342	1 522 521	+ 42%
Nombre total de déplacements	9 057 747	10 602 258	+ 15%
Distance du trajet moyen pour les véhicules motorisés (en minutes)	41	45,8	+ 10%
Domicile / travail	43	48,26	+ 11%
Domicile / école	37,4	41,52	+ 10%
Domicile / autre	42	44,64	+ 6%
Autre / autre	34	40,73	+ 17%
Nombre total de déplacements par motif			
Domicile / travail	4 981 761	5 623 964	+ 11,42%
Domicile / école	1 313 373	1 550 353	+ 15,29%
Domicile / autre	1 657 568	2 579 805	+ 35,75%
Autre / autre	1 105 045	848 137	- 30,29%
Total	9 057 747	10 602 258	+14,57%
Répartition entre le secteur public-privé (%)			
Transport privé	40	29	- 38%
Transport public	60	71	+ 15%

¹³ *The study on integrated urban transportation master plan for Istanbul metropolitan area in the republic of Turkey.* Istanbul Metropolitan Municipality and Japan International Cooperation Agency. 2009

Il semble important de préciser que, contrairement aux grandes mégapoles européennes comme Paris ou Londres qui ont une population comparable à celle d'Istanbul, le taux de motorisation est faible même s'il est le plus élevé de tout le pays, avec un chiffre estimé à 133 voitures pour 1000 habitants¹⁴. Si ce taux est faible au regard des autres grandes mégapoles, la congestion est toutefois considérable au regard des infrastructures actuelles de la ville. Chaque jour, plus de 600 voitures sont enregistrées dans le réseau stambouliote¹⁵, la ville d'Istanbul est en passe de concentrer presque 30% des voitures en Turquie.

Il est vrai que, par le passé, les villes européennes ont également misé massivement sur l'automobile. Cette question est toujours au centre de chaque débat concernant les transports publics en Europe et notamment en Turquie. La quasi-totalité des spécialistes s'accordent sur le fait que la dépendance vis-à-vis de l'automobile engendre des externalités négatives très importantes. Néanmoins, le rapport des Turcs à l'automobile n'étant pas le même qu'en Europe, les aspects nocifs du tout automobile sont beaucoup moins contestés¹⁶.

3) Un indicateur des évolutions en matière de transport : le Bosphore

Par manque de maîtrise technique, la ville a progressivement développé un réseau maritime important dès le XVII^e siècle. Dans les années 1930, des lignes de transports maritimes sont créées mais l'administration de l'Empire Ottoman délègue leur gestion à des compagnies étrangères. A l'époque, la demande de transport était beaucoup moins grande qu'aujourd'hui. Seules les catégories sociales aisées avaient les moyens de se déplacer ainsi. Plus la croissance démographique est devenue importante au fil des années, plus la création de lignes maritimes s'est intensifiée.

A l'aube de la première guerre mondiale, le trafic maritime représentait 50% dans la part modale des transports publics d'Istanbul. De nombreux états européens financent

¹⁴ Dr ILICALI, Mustafa. *Public transportation systems experiences and strategies*. Regional workshop about authorities responsible for urban mobility, Istanbul Metropolitan Municipality. 2011

¹⁵ Idem

¹⁶ Cf. Entretien avec Joël Meissonnier

son développement non pas pour améliorer le bien-être des habitants d'Istanbul (à l'époque ils n'ont pas encore besoin d'une extension du réseau) mais pour améliorer sensiblement la liaison avec les pays du Moyen-Orient. L'exode rural massif amènera un besoin de liaison rapide et moderne pour traverser le Bosphore. Le premier pont fut construit en 1973 et le second en 1987. Le transport maritime va s'effondrer en moins de vingt ans de par son manque de flexibilité au niveau des horaires mais aussi parce que ce type de transport devient trop lent. Aujourd'hui, les déplacements maritimes représentent seulement 2% et ne sont pas dynamisés par la municipalité qui constate que leurs parts modales diminuent constamment. Des stations sont susceptibles d'être supprimées car elles ne sont pas assez rentables. Les «*feriboat*» (nom en turc) permettant de traverser le Bosphore avec son automobile sont aujourd'hui extrêmement peu utilisés de part l'existence des ponts.

Le rapport au bateau est très différent de nos jours. Il est utilisé pour des trajets qui sont très peu liés à l'activité professionnelle car dans l'imaginaire stambouliote ils sont le symbole de la balade, un mode de transport lent mais extrêmement apprécié par les habitants¹⁷. Ces bateaux s'appellent les «*vapur*». Le balai incessant d'une rive à l'autre du matin au soir fait partie du patrimoine de la ville¹⁸.

4) Une répartition modale dominée par le transport routier

Le secteur des transports publics routiers à Istanbul dispose d'une très grande offre (bus, minibus et *dolmus* pour ne citer qu'eux).

Les «*dolmus*» sont des voitures de couleur jaune (sorte de gros taxi) qui peuvent transporter huit personnes maximum et qui ne partent que lorsqu'ils sont remplis. Ils facilitent certains trajets et ont donc un prix légèrement supérieur au prix du trajet normal dans les transports en commun.

Existent aussi des minibus qui s'inscrivent dans la même logique mais qui peuvent transporter plus de vingt personnes. Ils sont à l'origine de nombreux accidents de la route et n'ont généralement pas accès aux quartiers très fréquentés de la ville. Ces deux types de moyen de transport sont certes souples mais toutefois à l'origine d'un

¹⁷ <http://www.reuters.com/article/2011/04/21/us-turkey-ferries-id USTRE73K1IW20110421>

¹⁸ Base de données de l'IFEA

trafic routier plus important. En effet, ils s'arrêtent où ils veulent et génèrent des problèmes de circulation, et donc plus de nuisances en matière de pollution, de bruit avec la culture du « klaxon » chère à la Turquie.

Le système de bus dispose de plus de 500 lignes et n'est pas compréhensible pour une personne qui ne connaît pas la ville et ce en raison d'une absence quasi-totale de « support graphique »¹⁹. Il est certes moins cher que les deux autres modes cités plus haut mais ses trajets non efficaces ne sont pas adaptés aux trajectoires généralement empruntées par les habitants. Pour faciliter la traversée du Bosphore, les bus ont deux étages et peuvent ainsi transporter plus de passagers.

Enfin, des taxis sont disponibles en ville mais ils restent l'option la plus onéreuse pour l'utilisateur. Existe aussi le système « *servis* » qui fonctionne sur un mode entièrement privé. Il est pris en charge par les entreprises, par les écoles et certaines universités (qu'elles soient publiques ou privées) pour assurer un moyen de transport efficace à leurs employés. Des endroits précis sont desservis à proximité des stations de métro ou de bus, les navettes passent à des horaires précis le matin et le soir.

Un problème de congestion qui a été compris par la municipalité

La chance d'Istanbul en tant que ville en développement, du fait de son faible taux de motorisation, du niveau de revenu et du niveau de mobilité, est que la part des transports publics est importante. L'enjeu principal de sa politique de transport est de limiter sa dépendance à l'automobile et de lutter contre les externalités négatives induites par la congestion.

La politique des transports initiée par la municipalité devrait s'avérer fortement utile à Istanbul, ville dans laquelle les transports publics sont très utilisés par la population²⁰.

L'objectif clairement affiché par la municipalité depuis quelques années est d'investir dans le secteur ferroviaire qui représente seulement 5% de la totalité des modes de transport. Si l'on compare avec les politiques pratiquées dans les grandes villes européennes, ce chiffre est extrêmement faible.

¹⁹ Cf. Annexes entretien avec Joël Meissonnier

²⁰ Cf. Annexes entretien avec Joël Meissonnier

Le métro a pourtant été développé au début des années 1990. En 2000, une ligne de métro allant de la place Taksim à Haciosman (au nord de la rive européenne) a été inaugurée et connaît aujourd'hui un succès considérable.

Le train de banlieue, quant à lui, joue un rôle très faible aussi bien du côté asiatique qu'euro péen. Il permet de joindre le quartier pauvre d'Halkali²¹ à la gare centrale de Sirkeci situé dans le centre historique d'Istanbul. De l'autre côté du Bosphore, il existe également un train sur la rive asiatique permettant de joindre Gebze à l'autre grande gare célèbre, Haydarpasa (la gare du célèbre Orient Express). Ces deux lignes constituent le tracé exact du futur projet Marmaray qui est aujourd'hui l'enjeu fondamental de cette politique. Marmaray est un train de banlieue, plus moderne, plus rapide qui passera sous le Bosphore, et modifiera ainsi les axes de communication. Il améliorera le potentiel du secteur ferroviaire et verra la part modale du train progresser très rapidement.

Depuis quelques années, le discours de la mairie a radicalement changé. En effet, à partir de 2004 des solutions ont été mises en place afin de résoudre le problème récurrent de la circulation dans la ville. Le poste de financement des transports est devenu le principal budget de la municipalité.

Le premier investissement a permis la construction de tunnels routiers opérant une gestion sous-terrainne du trafic routier et la canalisation des flux dans le centre-ville. Le second consiste à connecter les différents modes de transport ferroviaire comme le tramway et le métro au réseau Marmaray. Nous aborderons ce point de manière plus détaillée dans la seconde partie de notre analyse.

Par ailleurs, nous avons observé qu'aucune solution dirigiste n'a été appliquée pour la réduction du mode de transport individuel comme cela a pu être le cas en Europe ou aux Etats-Unis. Le pont de Washington qui propose un péage et un tarif fluctuant (selon les heures de pointe) pourrait servir d'exemple et permettre de réguler les flux de transport.

Selon Caroline Fabianski²², on observe toujours une réelle « dépendance à la voiture » et cela ne cesse de croître de par l'augmentation du niveau de vie moyen et du pouvoir d'achat des habitants d'Istanbul. Le marché de l'automobile se porte

²¹ Idem

²² FABIANSKI, C. *Transformation des transports collectifs d'Istanbul : vers un système de transport de masse ?* Observatoire Urbain d'Istanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ). 2006

magnifiquement bien en Turquie car les nouvelles classes moyennes veulent à tout prix accéder à ce moyen de transport individuel. Pour ne pas perdre cet électorat potentiel, la municipalité ne souhaite pas gérer le trafic en limitant l'usage de l'automobile par des taxes (création de péages urbains par exemple). Une action commune doit être menée pour renforcer les infrastructures de transport et réduire le nombre d'automobiles individuelles en circulation.

Les années 1990 marquent donc un retour du transport public dans la ville d'Istanbul, un changement de politique qui arrive un peu plus tard que la prise de conscience des grandes villes européennes.

La réorganisation des trains de banlieue apparaît à présent comme une réelle nécessité. C'est l'unique moyen de gérer, dans une ville dont l'étalement urbain ne cesse de progresser, les importants mouvements de populations.

Le tramway avait disparu d'Istanbul après avoir été populaire lorsque la ville était peu peuplée et essentiellement située sur la rive européenne. A la suite des destructions de la Seconde Guerre Mondiale et comme la plus part des villes en Europe, ce moyen de transport fut abandonné pour favoriser l'essor de l'automobile. L'idée de réinvestir le transport ferroviaire s'est, de nouveau, réinstallée dans les esprits des responsables de l'aménagement du territoire car c'est à l'évidence la solution la plus simple et la plus économique au regard des problèmes de congestion.

Si la municipalité d'Istanbul semble avoir compris l'intérêt du ferroviaire, elle initie toutefois différents projets d'infrastructures au service exclusif du tout automobile. Ces projets sont guidés par d'importants intérêts financiers.

B) Un besoin d'infrastructures qui ne répond pas aux enjeux de la mégapole

1) Le succès récent du système « Metrobus » comme palliatif

Un projet de « Metrobus » (nom en turc désignant un nouveau bus ayant le même mode de fonctionnement que le métro mais en extérieur et sur la route) fut lancé par la municipalité pour essayer, dans un premier temps, de réduire la congestion du trafic impressionnante au niveau des ponts. L'objectif était d'améliorer la mobilité et l'accessibilité tout en misant sur le transport routier avec une ligne de bus qui permettrait d'aller d'un bout à l'autre de la ville. Les goulots d'étranglement que représentent les deux ponts sur le Bosphore furent dès lors un enjeu considérable en matière de planification urbaine et d'aménagement du territoire. L'idée fut lancée en 2004 et le projet vit le jour en septembre 2007.

De vives critiques à l'encontre de ce projet furent émises dans un premier temps car la municipalité choisit le système BRT (Bus Rapid Transit) plutôt qu'un système LRT (Light Rail Transit). La ligne est constituée de bus ayant une capacité proche de 200 passagers et ayant une cadence ultra rapide. Le temps d'attente est souvent inférieur à deux minutes.

Pour résoudre le problème de l'attente à l'entrée des différentes stations, la municipalité décida en 2010 d'interdire le paiement des titres de transport en espèce. Désormais il faut avoir le fameux « Akbil » dont nous avons parlé précédemment ou une carte de transport équivalente pour voyager sur ce système.

Le succès fut fulgurant et il a très vite été intégré par les habitants qui, malgré un prix un peu plus élevé que la moyenne (environ 0,95 centimes d'euro contre 0,80 centimes d'euro pour un trajet normal) ont la possibilité de traverser toute la ville et plus particulièrement le premier pont avec une rapidité conséquente. Deux voies au milieu du premier pont sur le Bosphore (à savoir le pont le plus ancien, le plus au sud) et sur le reste de la fameuse D-100 (une artère importante souvent paralysée par les embouteillages car elle fait la liaison entre le centre historique et la rive asiatique) ont été spécialement aménagées pour le passage du bus.



23

Le bus a donc un fonctionnement extrêmement fluide comme celui d'une ligne de métro ou de tramway. C'est déjà une première étape pour l'amélioration de l'accessibilité du Bosphore. Cela a permis de redonner une meilleure image du transport public à Istanbul, notamment des bus municipaux qui faisaient l'objet de nombreuses critiques²⁴. En 2009, selon les chiffres d'IETT²⁵, le Metrobus a transporté près de 800 000 personnes par jour, une avancée significative par rapport aux nombres d'automobiles qui traversent le Bosphore. Il est maintenant possible avec ce mode de transport de traverser tout la rive européenne (Avcilar jusqu'à Zincirlikuyu) en seulement 38 minutes selon le site internet de la municipalité, un temps très faible par rapport aux durées observées lors des embouteillages²⁶.

Néanmoins, il est important de garder en tête le fait que le défi principal d'Istanbul au XXIème siècle sera de réduire la congestion, les dégradations environnementales et sociales que l'automobile engendre au quotidien. Le concept du Metrobus est certes utile pour la ville et ses habitants mais il ne peut pas à lui seul

²³ <http://www.embarq.org/en/project/istanbul-metrobus>

²⁴ Cf Annexes entretien avec Joël Meissonnier

²⁵ <http://www.iETT.gov.tr/>

²⁶ <http://www.iETT.gov.tr/>

résoudre le problème des transports ainsi que le problème environnemental même si les émissions de gaz à effets de serre sont extrêmement faibles en comparaison de celles émises par les véhicules privés.

2) Un second Bosphore : « Kanal »

Dans une période de très forte croissance économique pour la Turquie (deuxième économie la plus dynamique au monde en 2010 derrière la Chine), la politique des grands travaux permet de rassurer les grandes entreprises étrangères et de nombreux investisseurs en les convaincant que la Turquie deviendra un nouvel « Eldorado » industriel et financier dans les prochaines années²⁷.

L'objectif semble clairement affiché d'urbaniser le nord de la ville, encore épargné par les projets de construction immobilières massifs partout ailleurs.

Cette idée de construire un nouveau canal pour le transport maritime est justifiée par le premier ministre Erdogan car, selon lui, il est important dans les années à venir de trouver une réelle alternative au danger que représente le Bosphore du fait de son trafic maritime très dense. Près de 140 millions de tonnes de pétrole passent par le Bosphore chaque année²⁸. Le « Kanal » permettrait ainsi de désengorger le trafic maritime au niveau du Bosphore en réduisant le trafic des « tankers » dans le détroit.

Il a suscité énormément de critiques. L'apparition d'une nouvelle infrastructure de transport crée plus ou moins rapidement un accroissement de la circulation sans véritablement provoquer un désengorgement du réseau dans lequel il s'inscrit. Le projet est présenté comme étant un véritable programme de transfert de population avec l'éventuelle création de deux villes nouvelles²⁹.

Le projet Kanal s'inscrit dans la lignée du troisième pont puisqu'il sera relié également au réseau autoroutier.

²⁷ MORVAN, Yoann. *Kanal Istanbul, un « projet fou » au service d'ambitions politiques*. Métropolitiques. 2011

²⁸ Idem

²⁹ VELA, Justin. *Istanbul could split in two, says Turkish prime minister*. Guardian.co.uk. 2011,

<http://www.guardian.co.uk/world/2011/apr/18/istanbul-split-turkish-prime-minister>



30

L'objectif semble clairement affiché d'urbaniser le nord de la ville, encore épargné par les projets de construction immobilières massifs partout ailleurs.



31

D'après la presse turque, le projet pourrait par conséquent se retrouver en concurrence avec la politique énergétique de l'Union Européenne puisqu'il sera amené

³⁰ Base de données IFEA

³¹ Base données de l'IFEA

à être un concurrent des autres projets de gazoducs et d'oléoducs comme Nabucco par exemple³².

Le projet a l'ambition de faire « de l'ombre aux canaux de Panama et de Suez »³³. Il a tout pour séduire la majorité de la population puisqu'il permettrait d'améliorer l'accessibilité de certains quartiers pauvres enclavés, de construire de nouveaux quartiers composés en grande majorité de logements sociaux et surtout il séduit les entreprises. Sous couvert de ce projet ambitieux, se profile une stratégie électorale évidente. En effet, Kanal a été présenté quelques temps avant les dernières élections législatives de juin 2011 comme ce fut le cas dans le passé pour le troisième pont avec des élections prévues en 2007.

Selon certains chercheurs, des logiques économiques et électorales guident beaucoup trop les politiques publiques, dirigées au niveau municipal par le même parti que celui qui siège à Ankara, à savoir le parti islamo-conservateur, le Parti de la Justice et du Développement (AKP).

3) Un futur troisième pont très décrié

Le projet du troisième pont est un sujet de débat à Istanbul entre les élus locaux, les associations mais aussi entre les habitants car il constitue un enjeu majeur pour l'avenir de la ville. La quasi-totalité des spécialistes dénoncent ouvertement et de manière virulente ce projet car il détruirait la forêt au Nord de la rive européenne ainsi que des bassins, véritables réservoirs pour une partie de la ville. Ils dénoncent le fait que la municipalité refuse de comprendre les enjeux en matière de risques d'urbanisations excessives, ou plutôt, de laisser volontairement construire des nouveaux quartiers au Nord pour faire des profits gigantesques en laissant s'opérer la spéculation immobilière dans la zone. L'étalement urbain risque donc de s'aggraver très fortement. En effet, la

³²AGNES, Margaux. *Les questions que soulève Kanal Istanbul*. Zaman France. 2011, http://fr.zaman.com.tr/fr/newsDetail_getNewsById.action?newsId=5394

³³ Idem

Il ne semble pas s'agir d'une situation raisonnable en matière de transport ou d'urbanisme mais bien d'une décision politique aux visées purement économiques et électoralistes³⁴.

Le pont amènera rapidement un trafic routier plus important et la ville sera saturée du Nord au Sud. Le ministère des transports (en charge du projet) déclare qu'il s'agit de permettre aux camions de ne pas rentrer dans la ville en prenant directement une nouvelle autoroute par le Nord. La mairie quant à elle, tient le même discours. Pourtant, les statistiques montrent que le nombre de camions en transit est faible sur les deux ponts qui traversent le Bosphore.

Une politique durable en matière de transport ne peut pas être envisagée dans une immense ville comme Istanbul par le biais d'un développement encore plus important du secteur routier. L'objectif du troisième pont serait de « déplacer le trafic routier vers la Thrace, donc vers l'Europe, sans passer par la ville », cette phrase fut prononcée par Binali Yildirim, le ministre des transports³⁵.

Théoriquement, un nouveau pont ne serait pas inutile étant donné l'immense trafic actuel. Cependant, la construction de ce type d'infrastructures ne suffira pas à régler définitivement la congestion. De plus les associations locales et les experts économiques dénoncent le danger d'une augmentation notoire du prix de l'immobilier et ce depuis le lancement de l'appel d'offres³⁶.

Cette politique des transports est paradoxale puisque le pont sera emprunté majoritairement par des voitures privées ainsi que des transports collectifs motorisés.

Zerrin Bayrakdar : « Si vous partez de l'idée qu'il est possible de régler les questions de transport urbain en favorisant la circulation des véhicules individuels, même avec cent ponts vous n'en aurez pas

³⁴ MONTABONE Benoît, MORVAN Yoann. *Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore*. EspacesTemps.net, Mensuelles. 2011, <http://espacestemps.net/document8781.html>

³⁵ SEIBERT, Thomas. *Turkey plans third bridge over the Bosphorus*. The National. Juillet 2009, <http://www.thenational.ae/news/worldwide/europe/turkey-plans-third-bridge-over-the-bosphorus>

³⁶ MONTABONE Benoît, MORVAN Yoann. *Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore*. EspacesTemps.net, Mensuelles. 2011, <http://espacestemps.net/document8781.html>

assez ! Les transports urbains doivent être conçus pour rendre service aux individus, pas aux voitures. Et cela n'est pas possible en investissant dans des routes. Il nous faut un système utilisant le rail, couplé à des ferrys et à des bus, où chacun de ces moyens de transport apporte sa pierre à l'édifice. »³⁷

La nouvelle politique des transports stambouliote n'avait pas planifié ce projet³⁸ et les experts avec lesquels nous avons pu nous entretenir ont tous évoqué le fait que le système de transport public devait à l'avenir s'appuyer sur le ferroviaire et non pas sur des autoroutes. Les ponts créant leur propre demande et leur propre trafic. Un trafic généré notamment par les poids lourds qui ne représentent que 3% du trafic de la ville³⁹.

Ces deux projets (Kanal ainsi que le futur pont) sont une sorte d'apothéose de l'urbanisation excessive de la ville qui ne faiblit jamais. L'Etat peut avec ce projet réaliser une opération foncière importante. La voiture a encore de beaux jours devant elle, car un tunnel autoroutier est également prévu par la municipalité

4) Un tunnel autoroutier sous le Bosphore

Cette idée de tunnel autoroutier a suscité des points de vue différents en matière de prospective. Le seul point de convergence entre les acteurs de la planification fut de développer de nouvelles infrastructures. Le troisième pont et le tunnel autoroutier furent validés tous les deux alors qu'au départ il s'agissait de faire l'un ou l'autre.

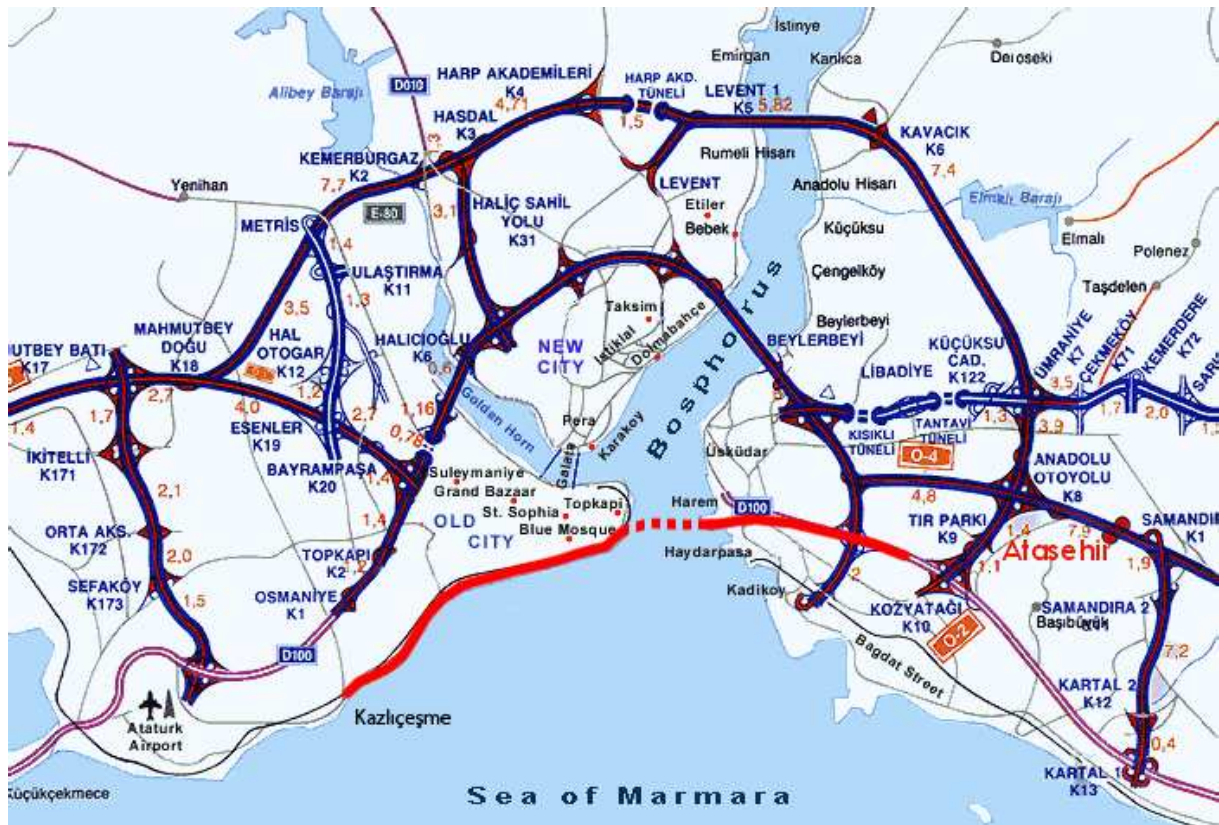
Pour le professeur Haluk Gerçek, spécialiste reconnu de l'économie des transports en Turquie, il existe une contradiction entre Marmaray et le tunnel autoroutier. On prétend opérer à terme une gestion sous-terrain du trafic en multipliant les tunnels mais on crée forcément un trafic encore plus important puisqu'on offre de nouvelles infrastructures aux automobiles.

³⁷ *Assez de ponts sur le Bosphore*, août 2009,

<http://www.courrierinternational.com/article/2009/08/27/assez-de-ponts-sur-le-bosphore>

³⁸ Cf Annexes entretien avec Korhan Gumus

³⁹ <http://runningistanbul.blogspot.com/2009/07/haluk-gerceks-summary-of-third-bridge.html>



40

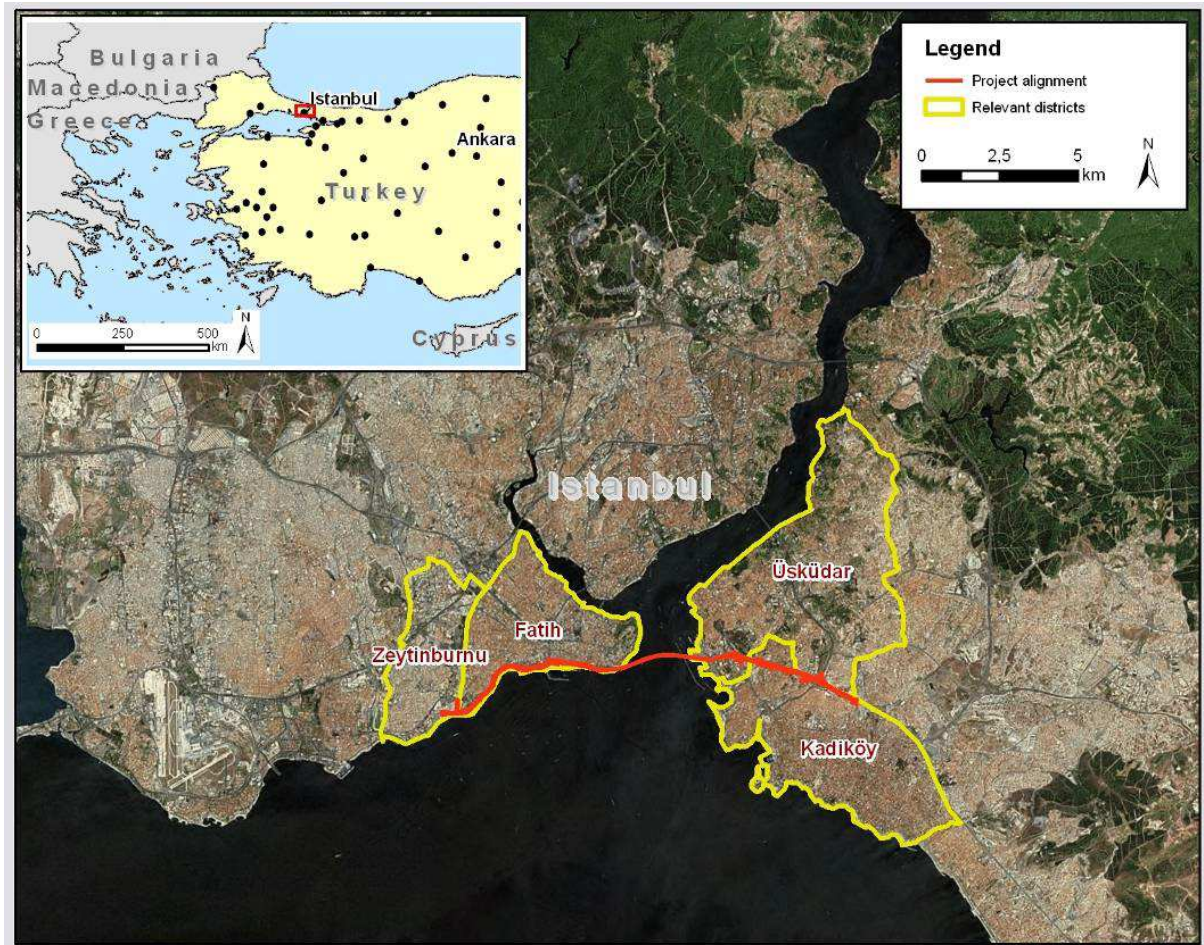
C'est donc bien un projet de tunnel routier sous le Bosphore qui a également été prévu par la municipalité. Un consortium turco-coréen fut retenu pour la construction. L'objectif est de permettre à environ 90 000 véhicules par jour de traverser le Bosphore en seulement un quart d'heure alors qu'il fallait en moyenne une heure et quarante minutes pour aller de Kazlıçeşme à Göztepe via les ponts. Précisons que ces chiffres ont été avancés par les autorités gouvernementales, mais peu d'études à l'heure actuelle ont été réalisées autour de ce nouveau projet.

Ce tunnel sera payant. Le prix de passage n'a pas encore été fixé, mais pas un denier ne sera versé par les contribuables turcs ou soubouliotes. En effet le système de financement repose sur un montage «building on trade» (BOT). Ce sont donc les utilisateurs du tunnel qui rembourseront les investissements engagés par la Turquie. Ce projet n'a pas été soutenu financièrement par la Banque Japonaise d'investissement (JBIC), qui finance pratiquement la moitié du Marmaray car ils ne souhaitent pas favoriser un accroissement du trafic routier. La Commission Européenne tient la même position car elle met en avant des projets respectant l'environnement.

⁴⁰ Base de données de l'IFEA

Cette dernière tient d'autre part le même discours vis-à-vis du troisième pont sur le Bosphore, qui a attiré des investisseurs chinois et sud-coréens, lesquels ont apparemment des considérations moins strictes en matière de transport durable.

Le projet de tunnel autoroutier a l'ambition d'être terminé un an avant la date annoncée, c'est-à-dire pour fin 2013⁴¹. Le coût du projet est estimé à un peu plus d'un milliard de dollars.



42

⁴¹ <http://www.todayszaman.com/news-236876-istanbuls-second-tube-tunnel-to-open-in-35-years.html>

⁴² http://www.eib.org/attachments/pipeline/20090678_nts_en.pdf

5) Un secteur ferroviaire sous développé

Quel est le modèle de transport optimal pour la ville d'Istanbul ? C'est la question centrale qui ressort de la première partie de notre étude. Ce que nous savons pour le moment, c'est que la variété des modes de transport est grande⁴³, le rail est encore très largement dominé par la route mais le métro et le tramway se développent progressivement. Ces nouvelles lignes témoignent de l'ambition de la ville d'Istanbul. La ville possède 81 kilomètres de lignes ferroviaire⁴⁴, l'objectif de la municipalité est de passer à 230 kilomètres pour 2014, pour arriver en 2023 à un réseau de 641 kilomètres qui représenteraient alors 60% du transport public à Istanbul.

Le dynamisme économique de la ville d'Istanbul aujourd'hui est conditionné par le trafic sur les ponts. Le trafic induit par le futur troisième pont n'est d'ailleurs pas encore pris en compte réellement dans les statistiques. De nouvelles infrastructures réservées aux automobiles ne suffiront pas à répondre à l'immense nécessité d'infrastructures durables dont a besoin Istanbul. Beaucoup de gens ont d'ailleurs dit dans la presse turque : « Il y a un troisième pont, il y a des routes, pourquoi n'y t-il pas de train ? »⁴⁵.

Néanmoins, le réseau ferroviaire à Istanbul souffre pour le moment d'un manque cruel de connections directes avec les différents modes de transport. N'ayant pas véritablement une attractivité gigantesque jusqu'à présent, le secteur ferroviaire ne peut progresser que très prudemment étant donné le coût que peuvent engendrer de nouvelles infrastructures. Il apparaît de manière évidente en tout cas que la lutte contre la congestion et les externalités négatives qui en résultent passent par une modification des logiques de déplacement.

⁴³ <http://blogs.mediapart.fr/blog/lola-clement/180608/lost-transportation-la-galere-des-transports-a-istanbul-lola>

⁴⁴ Dr ILICALI, Mustafa. *Public transportation systems experiences and strategies*. Regional workshop about authorities responsible for urban mobility, Istanbul Metropolitan Municipality. 2011

⁴⁵ MONTABONE Benoît, MORVAN Yoann. *Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore*. Espaces Temps.net, Mensuelles. 2011, <http://espacestems.net/document8781.html>

La nouvelle ligne Marmaray peut devenir la pièce maîtresse du futur système stambouliote et s'affirmer comme une solution durable en matière de transport. Ce projet tant attendu est annoncé comme le ciment d'une nouvelle organisation des transports urbains, mais également du transport ferroviaire, régional, national et international dans le transport voyageurs et dans le transport de marchandises.

Partie 2 : Un méga projet urbain qui s'inscrit dans des stratégies diverses : Marmaray

A) Présentation du projet

1) Une prouesse technologique

Le tunnel Marmaray a été pensé pour permettre de relier deux lignes ferroviaires utilisées jusqu'à présent essentiellement comme transport de passager du centre vers la Banlieue. La ligne sera constituée de trois voies sauf dans le tunnel qui lui, sera à double voie. La longueur totale de la ligne est de 76,5 kilomètres, le tunnel sous le Bosphore constituant 1,3 kilomètre de celle-ci⁴⁶.

⁴⁶ <http://www.marmaray.com/>



Les nouvelles voies qui viendront se raccorder à la ligne seront d'une longueur d'environ 62 kilomètres au total dans le cadre d'une transformation des réseaux de transports urbains et également internationaux.

Ce tunnel est une première sans véritable exemple équivalent. Il permet de relier deux continents. Une fois les travaux terminés, ce tunnel sera le plus profond au monde avec près de 58 mètres de profondeur sous le Bosphore.

Le projet apparaît comme l'ultime remède dans une politique des transports qui affiche l'ambition de réduire à moyen terme de manière significative le trafic routier dans le centre-ville, notamment au niveau de la péninsule historique qui concentre un patrimoine gigantesque.

Il pourra, par ailleurs, être rangé dans la catégorie des projets de transport « durable » car il utilisera l'énergie électrique et réduira sensiblement les émissions de gaz carboniques.

Les lignes Sirkeci-Halkali du côté européen et Haydarpasa-Gebze du côté asiatique constituent les lignes actuelles du train de banlieue qui seront reliées par le Marmaray.

⁴⁷ Site web du projet Marmaray

De part leur accès au Bosphore, ce sont aussi des lignes très importantes pour le transport de marchandises en Turquie. En effet, la majorité des conteneurs venant de toute la Turquie, des pays du Caucase, de l'Europe et plus particulièrement des Balkans passe par ces lignes stratégiques. Au regard des chiffres, elles représentent les deux lignes les plus dynamiques de tout le pays. Ceci est compréhensible puisqu'elles se situent au cœur du poumon économique national, proche de toutes les industries.

Le Marmaray aura donc un impact énorme car il permettra très certainement d'éviter un transfert vers le maritime et d'accéder directement au réseau ferroviaire européen, ce sera un gain de temps inestimable sur le long terme d'autant que la nouvelle ligne sera beaucoup plus rapide. Marmaray permettra ainsi aux trains de grande de vitesse de circuler. On peut espérer que la vitesse moyenne des futurs trains sera plus importante que celle observée actuellement, et dont la réputation en termes de lenteur n'est plus à faire en Turquie.

2) Plusieurs contrats signés

Pour chacune des sections qui seront développées par le projet, un contrat a été signé. On peut diviser le projet en trois grandes étapes⁴⁸.

Le contrat BC1 constitue le contrat de construction souterraine du tunnel sous le Bosphore en matière d'ingénierie civile, c'est-à-dire celui qui présente le plus de difficultés techniques. Il a été confié à l'entreprise turque Gama-Nurol (25% du contrat) et au groupe japonais Taisei Corporation (75% du contrat).

Le contrat CR1, quant à lui, concerne le réseau électrique et les travaux sur la ligne terrestre. Il aurait du être assuré par le géant du transport français Alstom en partenariat avec l'entreprise turque Dogus et la firme nipponne Marubeni. Ce contrat a été dénoncé de part semble-t-il un différent qui concernait le financement du projet, lequel était jugé trop élevé par les entreprises participantes. Au début cette année, un nouvel appel d'offres a été lancé avec comme matricule CR3.

⁴⁸ http://www.aujourdhuiturquie.com/index.php?action=makale_detay&hb_id=162

Le troisième contrat s'appelle CR2, il est géré par la compagnie Hyundai-Rotem qui s'était déjà vue confier la réalisation du métro stambouliote il y a quelques années. Ce dernier contrat porte sur la livraison de près de 440 rames qui constitueront le nouveau train de banlieue.

3) Une association d'acteurs pour la réalisation du projet

Après avoir évoqué les acteurs privés, nous allons à présent aborder la gestion administrative du projet. Le projet Marmaray concerne une ligne de train de banlieue appartenant au réseau TCDD (chemins de fer turcs), le projet est donc sous l'autorité de la Direction Générale des chemins de fer, DLH, qui s'occupe spécialement des grandes infrastructures sous l'autorité du ministère des transports turcs.



⁴⁹ Excursion urbaine avec Brian Chauvel, doctorant à l'IFEA en urbanisme

Le consortium turco-japonais du nom d' « Avrasyaconsult » est composé d'un cabinet japonais de conseil en réalisation d'infrastructures du nom de « Pacific Consultants International » (PCI), du cabinet d'expertise japonais lui aussi du nom de « Oriental Consultants » qui focalise son travail sur le tunnel. Un cabinet d'expertise turc, Yüksel Proje, assure le lien avec les autorités turques. Enfin, le cabinet japonais JARTS et le cabinet américain Parsons Brinckerhoff sont également présents dans la liste des acteurs du projet pour apporter un savoir-faire en matière d'installations électriques dans les tunnels.

Le consortium a fait également appel de façon ponctuelle à des cabinets de consultants tures, à savoir « Terzibasoglu Musavir Muhendislik » (TMM) et le cabinet « Yerbilimleri Etud ve Musavirlik » (SIAL) pour travailler sur l'ingénierie géotechnique souterraine.

4) Un financement assuré par des organismes internationaux

Le financement exorbitant de ce projet est garanti par le gouvernement turc mais repose sur des fonds provenant d'une part de la Banque Japonaise internationale de coopération (JBIC) et d'autre part de la Banque Européenne d'Investissement. Un accord de principe fut signé en 1996 et dix ans plus tard, la Banque apporta un financement de l'ordre d'un milliard d'euros (soit 111 milliards de yen) ce qui représente pratiquement 40% du coût total du projet. Par ailleurs, en 2005, la Banque Européenne d'Investissement décida de prendre part au projet également en investissant près d'1 milliard d'euros. Le reste des fonds est apporté directement par l'État turc.

5) L'obstacle des risques sismique et du patrimoine

Comme nous l'avons évoqué en introduction, l'enjeu sismique est omniprésent. Les investissements ont du être financièrement plus importants pour faire en sorte que le futur tunnel puisse résister à un tremblement de terre énorme. Un tremblement de terre

qui peut, selon les sismologues, se produire d'un instant à l'autre, tant la zone est fragile et comporte des constructions très anciennes dont les bases peuvent être endommagées par les travaux du tunnel.

Le projet Marmaray doit traverser le centre historique d'Istanbul. C'est une contrainte majeure à prendre en compte dans la réalisation du projet comme, par exemple, pour le cas de l'aménagement des futures stations.

Des découvertes archéologiques importantes ont été faites proche de la future station de Yenikapı.



50

Il s'agit, selon les premières constatations, des vestiges du port datant de l'époque de l'empereur Théodose. Des squelettes et autres amphores ont été également découverts et prouvent que les premières traces de vie dans la région remontent à près de 8000 ans. Des équipes d'archéologiques sont donc sur place pour prendre le temps d'analyser ces découvertes. L'UNESCO vérifie que le patrimoine est bien respecté en coordonnant les différents acteurs du projet sous peine de retirer de la liste du patrimoine mondial le

⁵⁰ <http://www.ctta.org/FileUpload/ita/2009/papers/P-10/P-10-03.pdf>

centre historique d'Istanbul⁵¹. Un bras de fer s'est en effet engagé en raison du retard important pris par les fouilles qui couleraient selon le gouvernement près d'1 millions de dollars par jour. Ce sont près de 500 millions de dollars qui ont été dépensés en plus du plan de financement initial. Pour apaiser les tensions, le maire d'Istanbul, monsieur Kadir Topbas a annoncé que la future station de Yenikapi serait aménagée en « station musée ». Les passagers pourront ainsi admirer les différentes découvertes.

6) Un projet qui sera lié au réseau de transport public stambouliote

Les enjeux sont très importants à cet endroit précis puisque quatre autres projets sont également prévus parallèlement à Marmaray. Un premier projet prévoit une ligne entre Yenikapi et Aksaray qui permettra de connecter Marmaray à l'ensemble des lignes de l'Ouest de la ville. Un second projet permettra la création d'une ligne entre Taksim et Yenikapi. Taksim est un quartier au cœur de la ville mondialement connu pour son avenue *Istiklal* (équivalent des Champs-Élysées à Paris) et pour sa vie nocturne très active. Les deux autres projets constituent des connections avec deux lignes de tramways différentes. La station YENIKAPI se transforme en une sorte de hub où les usagers pourront donc avoir accès à un panel plus important de modes de transport, pourront ainsi se déplacer plus rapidement et plus efficacement grâce à un réseau mieux connecté dans son ensemble. Cela démontre que Marmaray n'est pas seulement une révolution pour les habitants de la périphérie mais également pour les habitants du centre-ville qui souhaiteraient se déplacer et avoir accès à la rive asiatique ou européenne sans prendre leur voiture. Il sera donc possible de rejoindre l'aéroport en faisant un simple changement, une révolution par rapport à la situation actuelle où les personnes qui n'ont pas d'automobiles doivent prendre soit le taxi soit des navettes privées qui coûtent plus de 5 fois le prix d'un trajet normal.

⁵¹ UNESCO to inspect Istanbul's historic sites. Today's Zaman. Avril 2008

<http://www.todayszaman.com/news-139498-unesco-to-inspect-istanbuls-historic-sites.html>

Notons que sur la rive asiatique, des projets de raccordements sont également en préparation pour désenclaver certains quartiers de la périphérie proches de l'autoroute ou des grands axes. En effet, actuellement les habitants de ces quartiers n'ont actuellement d'autres solutions que les bus, les minibus ou leur propre véhicule.

B) Quel impact sur le trafic voyageur et sur le trafic de marchandises ?

1) Impact sur le trafic sur le trafic passager

Des prévisions de trafic intéressantes

L'intérêt fondamental du Marmaray se situe dans le fait qu'il contribue véritablement à une amélioration considérable de l'accessibilité du détroit du Bosphore en réduisant le temps de trajet pour des centaines de milliers de passagers qui pourront utiliser la ligne quotidiennement, en particulier pour se rendre dans le centre de la ville.

La capacité de la ligne annoncée par DLH se situe aux alentours de 75 000 passagers par heure dans chaque direction. L'enjeu est essentiel compte tenu de la particularité stambouliote d'un point de vue géographique et économique. En effet, le quartier des affaires se situe sur la rive européenne tandis que la croissance démographique et le développement de l'industrie s'observe sur la rive asiatique⁵².

Cette situation explique pourquoi il est urgent de trouver une solution durable en développant le train car le nombre de traversées du Bosphore est en constante augmentation.

⁵² Cf Annexes entretien avec Murat Güvenç

L'étude réalisée par l'Agence Japonaise de Coopération (JICA) estime selon ses études prospectives réalisées avant le lancement du projet que le nombre de personnes traversant le Bosphore passera de 1,07 millions pour l'année 2004, à 2,2 millions de passagers pour l'année 2020. Ils précisent aussi que la part de l'automobile privée n'augmentera que très faiblement, passant de 500 000 personnes à environ 516 000. Le Marmaray, selon les prévisions, espère en absorber environ 1,18 millions pour l'année 2020 : le reste des traversées sera donc effectué par l'ensemble du service de bateaux (les fameux *vapur*) ainsi que par le Metrobus qui traverse le pont du Bosphore.

Tableau n°4 : prévisions de trafic dans le cadre de l'étude de faisabilité du Marmaray

	Chiffres de 2004
Nombre de personnes traversant le Bosphore quotidiennement	1 070 000
Nombre de personnes traversant le Bosphore en transport public quotidiennement	570 000
Nombre de personnes traversant le Bosphore en véhicules privés quotidiennement	500 000
Nombre de personnes traversant le Bosphore par bateaux quotidiennement (associés aux transports publics)	200 000
Nombre de personnes traversant quotidiennement le Bosphore en transport public routier (bus, minibus, taxis, <i>servis</i> et <i>dolmus</i>)	370 000

⁵³

	Prévisions pour 2025
Nombre de personnes traversant quotidiennement le Bosphore (tout mode de transport confondu)	2 200 000
Nombre de personnes traversant quotidiennement le Bosphore avec les transports publics	1 680 000
Nombre de personnes traversant quotidiennement le Bosphore en empruntant un véhicule privé	516 000
Nombre de personnes traversant chaque jour	

⁵³ Base de données IFEA

le Bosphore avec le Marmaray	1 180 000
Capacité optimale de transport de passager pour le Marmaray par heure et dans chaque direction	75 000
Pourcentage du nombre quotidien de traversées pour les véhicules	23%
Pourcentage du nombre quotidien de traversées pour les transports publics	77%
Part du Marmaray en pourcentages du nombre total de traversées réalisées en transport public	50%

54

⁵⁴ *The study on integrated urban transportation master plan for Istanbul metropolitan area in the republic of Turkey.* Istanbul Metropolitan Municipality and Japan International Cooperation Agency. 2009*

Ces deux tableaux montrent parfaitement les transformations majeures en termes de déplacements urbains que le tunnel sous le Bosphore apportera à la ville d'Istanbul. La capacité du Marmaray est estimée à 75 000 passagers par heure et dans chaque direction. En seulement deux heures de service (s'il était mis en place dès aujourd'hui) le Marmaray transporterait 30% de passagers en plus que le bateau en une journée. Par ailleurs, il transportera en un peu plus d'une heure ce que les deux lignes de train de banlieue actuelles réalisent quotidiennement (environ 176 000 passagers par jour). Les changements d'habitudes en termes de modes de transport seront donc considérables.

Par ailleurs, la part des traversées quotidiennes sur le Bosphore passerait de 47% en 2004 à près de 77% pour l'année 2025, preuve que le Marmaray sera l'élément marquant d'une nouvelle dynamique des transports publics à Istanbul et d'un transfert massif des futurs flux routiers vers le rail. Cela montre également que le nombre de véhicules en circulation sera à peu près stabilisé malgré une population qui pourrait approcher les 20 millions d'habitants assez rapidement.

En matière de gestion du trafic de passager, le gouvernement souhaite également utiliser le Marmaray et sa ligne ultra moderne en l'associant à un projet de train à grande vitesse turc qui va relancer le réseau ferroviaire.

2) Un petit rappel historique du secteur ferroviaire en Turquie

Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la Turquie se rapproche politiquement de la politique américaine à travers l'OTAN et bénéficie dans les années 1950 du Plan Marshall et de la Banque Mondiale. Ces investissements sont utilisés pour

transformer en profondeur le réseau routier en construisant de nombreuses autoroutes. La Turquie focalise désormais sa politique des transports vers le secteur routier et va mettre de côté pour plusieurs décennies le secteur ferroviaire, très présent dans le pays auparavant.

Dans un contexte de guerre froide il était important de changer la politique des transports qui était beaucoup trop proche de celle engagée par les pays du bloc soviétique⁵⁵, c'est-à-dire : un réseau routier faible et un réseau ferroviaire plutôt dense et bien intégré. Dans l'idéologie communiste, la voiture individuelle était le symbole du capitalisme, du consumérisme et du matérialisme provenant directement des États-Unis.

La Turquie a pris un chemin similaire à celui des pays de l'Ouest mais le réseau routier pris une place beaucoup trop prépondérante. Après pratiquement quarante années d'augmentation croissante du nombre d'accidents mortels sur les routes et de problèmes alarmants de pollution urbaine dus à la congestion automobile sur certains axes, le gouvernement décida de réinvestir dans le secteur ferroviaire. A partir de 1996 des travaux vont être entrepris sur tout le territoire et notamment à Istanbul avec l'ambition de redonner à moyen terme à la Turquie un réseau ferroviaire important, comparable à ceux des puissances européennes.

Tableau n°5 : Evolution de la répartition modale des transports à l'échelle nationale

Années	1950	1963	2005

⁵⁵ Cf Annexes Entretien avec Korhan Gumus et Murat Güvenç

Route (en %)	49,9%	80%	95%
Rail (en %)	42,2%	6%	2,6%
Aérien (en %)	0,6%	10%	2,1%
Mer (en%)	7,5%	4%	0,3%
Total	100%	100%	100%

Source : note de bas de page « orientation du ministère turc »

L'un des enjeux majeurs de cette politique est la création de ligne à grande vitesse.

C'est ainsi que le ministère des transports turcs décida de lancer l'idée de créer un train à grande vitesse entre Istanbul et Ankara.

3) Un TGV entre Ankara et Istanbul en préparation, un lien physique entre la politique et l'économie turque

Les considérations économiques et écologiques ont amené la Turquie à reconsidérer dans l'ensemble sa politique vis-à-vis du transport ferroviaire de passager. C'est pour cette raison que l'État turc a décidé en 2006 de financer un projet de ligne à grande vitesse entre la capitale de la Turquie Ankara et la zone économique majeure du

pays que représente la mégapole stambouliote. Rappelons que lorsque l'Empire Ottoman devient la République de Turquie, Mustapha Kemal Atatürk transfère le pouvoir politique en créant une nouvelle capitale à Ankara. Il souhaite ainsi rééquilibrer le pays en développant l'Est et le centre qui sont d'ailleurs toujours économiquement en retard par rapport à la région de Marmara et à la côté Égéeenne, territoires qui ont toujours été très dynamiques.

Tableau n°6 : Analyse de la demande de transport

Nombre de déplacements annuel sur le trajet Istanbul-Ankara tout mode de transport confondu	11 800 000
Part du transport ferroviaire (en %)	10%

Part du transport routier (en %)	73%
Part du transport aérien (en %)	17%
Total (en %)	100%

56

Le tableau nous montre qu'en 2006, même le trafic aérien a été plus important que le trafic ferroviaire avec près de 17% du nombre total des déplacements effectués entre la ville d'Istanbul et Ankara. La domination du secteur routier n'est pas une surprise dans un pays où les lignes d'autocar sont nombreuses, faciles d'accès et proposant un prix attractif du fait d'une concurrence très forte sur le marché.

Il apparaissait évident pour le gouvernement turc de renforcer le secteur ferroviaire sur ce tronçon pour ne pas voir la part du train se dégrader encore plus étant donné l'accroissement non négligeable du nombre de véhicules privés dans les grandes villes notamment.

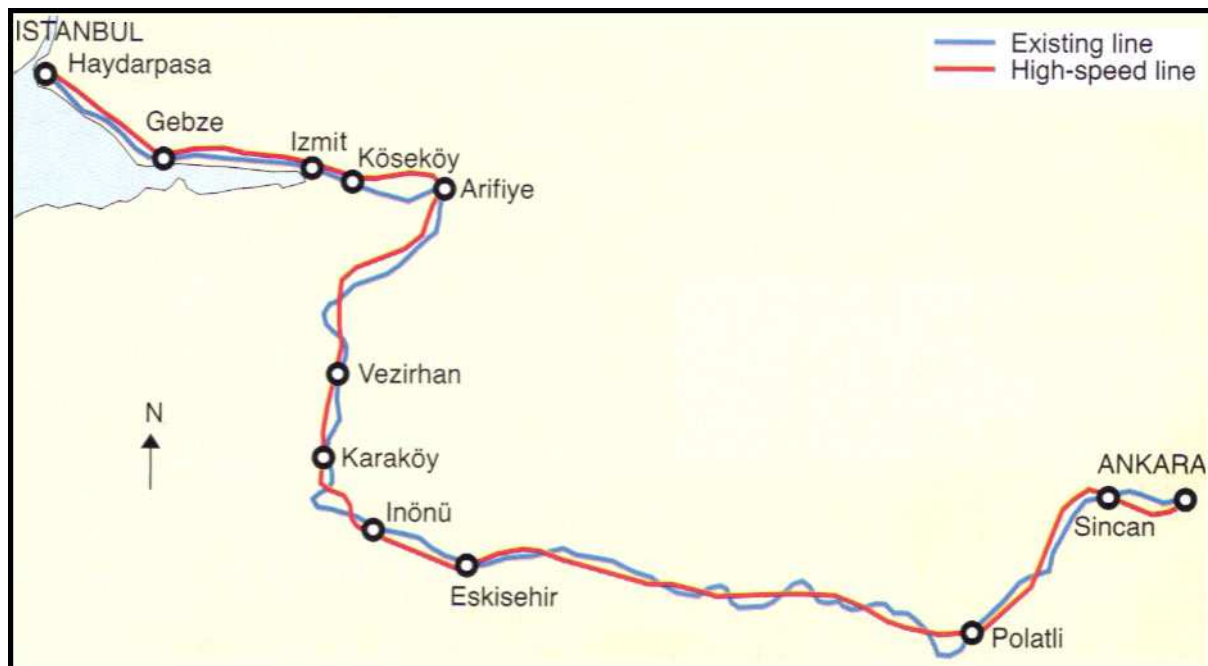
Le gouvernement espère avec ce projet faire passer la part du transport ferroviaire sur cette ligne à 78% pour le transport de passagers.

Cette ligne de chemin de fer représente bien évidemment un enjeu considérable à l'échelle nationale, elle s'inscrit comme le projet Marmaray dans une optique de réhabilitation complète des grandes infrastructures de transport pour pallier les futurs enjeux que vont représenter très rapidement la croissance démographique et l'expansion discontinuée des zones urbaines, notamment vers Istanbul.

Pour le moment la durée du trajet en train est de six heures, ce qui correspond approximativement à la durée nécessaire pour effectuer le même trajet en automobile, le train n'est donc pas assez attractif. D'où l'intérêt de favoriser une ligne à grande vitesse (vitesse moyenne d'environ 250 km/heure sur la future) afin d'améliorer l'efficacité du

⁵⁶ TURKSTAT, 2006

réseau ainsi que le confort et la sécurité du passager dans un pays où le taux d'accident est pratiquement similaire à celui de son voisin grec (pays le plus accidenté de toute l'Union Européenne sur son réseau routier national). La nouvelle ligne de train à grande vitesse permettra de faire le trajet en trois heures: un gain de temps considérable.



57

Les premières études de marché et de faisabilité commencent en 1994 mais les travaux ne démarrent qu'à partir de 2006. Un an auparavant le gouvernement avait en effet décidé de remplacer totalement les infrastructures ferroviaires existantes, beaucoup trop anciennes pour être correctement réhabilitées.

Le schéma ci-dessus nous montre que le nouveau projet (en couleur rouge) a une trajectoire moins ondulée que son ancêtre et va certainement permettre de gagner un temps non négligeable sur la durée totale du voyage.

Le consortium chargé du projet est turco-coréen-espagnol avec TCDD qui représente l'état turc, la compagnie coréenne Hyundai Rotem qui s'occupe déjà du Marmaray pour le matériel roulant et qui s'est associée pour ce projet au constructeur espagnol ASAS-Haco.

⁵⁷ http://www.coactivity.vgtu.lt/upload/tif_zur/2007-1-akgungor_demirel.pdf

Ce projet peut être relié au projet Marmaray. En effet, la ligne utilisera les mêmes rails de Gebze jusqu'à Haydarpasa, c'est-à-dire pratiquement la moitié de la ligne Marmaray. Ces deux projets ont un indéniable point commun : ils ont la même philosophie en matière d'évolution des modes de déplacement, ils permettent une véritable attractivité du transport de masse et réduiront sensiblement la part de l'automobile.

Ce projet apparaît comme une étape décisive vers une intégration du transport ferroviaire turc au réseau européen en matière de transport de passager et bénéficie d'ailleurs, comme pour le projet Marmaray, du financement de la Banque Européenne d'Investissement.

A l'heure actuelle, le projet est en cours de construction comme l'est le Marmaray, pour le moment seul le tronçon entre les villes d'Eskisehir et d'Istanbul a été réalisé. D'autres projets, certes moins importants mais similaires sont également en préparation proposant des lignes à grande vitesse qui permettront à Istanbul d'atteindre plus facilement et plus rapidement les villes d'Izmir et de Konya, deux villes très peuplées et qui concentrent à elles seules un trafic routier interne très important (flux d'autocars considérable).

Un train à grande vitesse doit être réalisé reliant Kapikule (ville située à la frontière bulgare) à la gare d'Halkali qui se trouve être la première station du Marmaray sur la rive européenne. Ce train était initialement prévu pour 2009 mais les travaux ont été reportés, la Banque Européenne d'Investissement ne souhaitant plus financer le projet. En revanche, le gouvernement chinois s'est déclaré intéressé par ce même projet. La ligne aura deux voies et sera conforme aux standards européens.

2) Un impact important sur le transport fret en Turquie

Un projet qui s'inscrit dans une stratégie internationale

Dans le discours du gouvernement et de la presse turque, le tunnel Marmaray n'est pas restreint à des enjeux purement locaux ayant comme unique objectif la

réduction de la congestion automobile. Il s'inscrit également dans une réelle stratégie internationale qui permettrait de recréer la mythique « route de la soie ».

Les échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe n'ont jamais été aussi importants. Pour trouver des alternatives au transport maritime, l'idée de développer le transport ferroviaire ne paraît pas saugrenue. Grâce à la réalisation du tunnel et l'amélioration du corridor transcaucasien (note de bas de page « route de la soie »), il serait possible de transporter des conteneurs de Londres jusqu'à Pékin uniquement par le biais du train. Une idée qui était impensable il y a encore quelques années et que le Marmaray crédibilise à présent. Le ministre des transports Binali Yildirim⁵⁸ a très souvent utilisé cet argument pour présenter le projet Marmaray à la population et aux différents supports médiatiques. Il démontre ainsi que la Turquie est située à un endroit stratégique, notamment en matière d'approvisionnement énergétique. Il faudra donc compter sur elle dans les années à venir en tant que puissance politique et économique.

Ainsi, le projet de ligne Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) semble directement lié à cette nouvelle dynamique car il permettra lui aussi de faciliter la connexion du transport ferroviaire entre les réseaux géorgiens, turcs et azéris. C'est une décision qui présente certainement une signification diplomatique et géopolitique puisque l'Arménie n'est pas concernée par le projet.

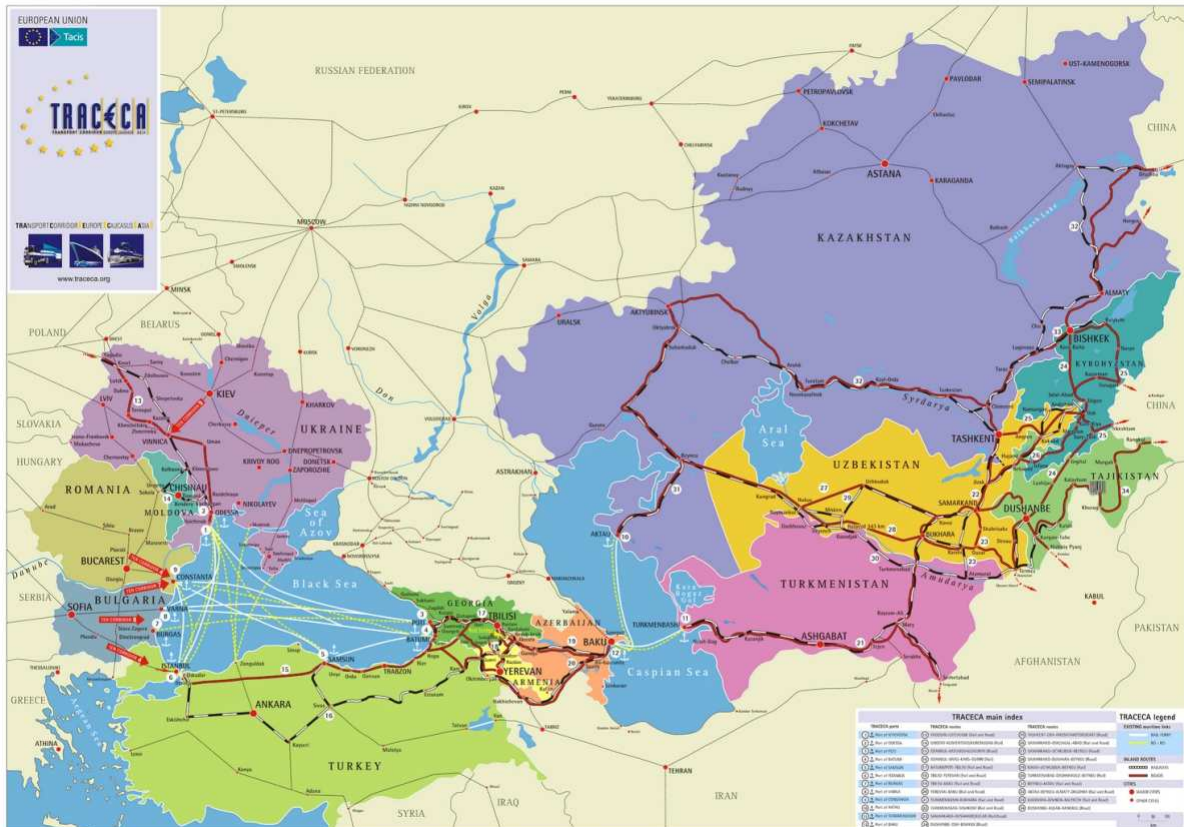
⁵⁸ <http://www.thecuttingedgenews.com/index.php?article=52075>



En effet, même s'il est vrai que les relations diplomatiques ont repris doucement entre les deux pays depuis 2009, la frontière reste néanmoins fermée et la ligne de chemin de fer Kars-Gyumri, ville située à la frontière arménienne (affiché en rouge sur le schéma ci-dessus), ne fonctionne plus (note de bas de page réseau européen jusqu'à Baku).

L'étude de faisabilité du projet affirme que dès la première année elle sera en mesure de transporter 500 000 passagers et près de 3 millions de tonnes de marchandises .En 2030, la ligne pourrait transporter 3 millions de passagers chaque année et près de 17 millions de tonnes de marchandises. La longueur de cette ligne ferroviaire semble inversement proportionnelle à son poids stratégique à l'échelle géostratégique régionale. Cette nouvelle infrastructure va également permettre à la Turquie de diversifier ses approvisionnements de gaz et d'hydrocarbures, qu'elle achète pour le moment presque exclusivement à la Russie. Il est important pour elle d'être moins dépendant d'un seul pays, qui d'ailleurs, ces dernières années, n'a pas hésité à couper momentanément le « robinet » passant par l'Ukraine pour approvisionner l'Europe.

La Turquie souhaite reprendre un rôle important au sein du programme international de transport TRACECA financé par la Commission Européenne qui comprend donc un accord en matière de développement d'infrastructures routières et ferroviaires entre l'Union Européenne, le Caucase et les pays d'Asie centrale.



59

Un projet de corridor avait déjà émergé dans les têtes des dirigeants des Nations Unies au début des années 1960 avec l'idée de construire le « Trans-Asian Railway » (TAR) pour intégrer l'ensemble des systèmes de transport ferroviaire fret dans un seul et même réseau allant de l'Europe à l'Asie, plus précisément aux portes de la Chine, un pays annoncé dans toutes les études prospectives comme étant le futur pilier de l'économie internationale. En période de guerre froide, le projet n'avait jamais pu aboutir.

Selon les autorités turques, environ 21 trains de marchandises traverseront chaque jour le Bosphore ce qui augmentera considérablement le trafic fret dans la région. Ainsi, Marmaray symbolise un réel trait d'union technologique entre les deux infrastructures déjà existantes en matière de transport de marchandises.

Les lignes Sirkeci-Halkali du côté européen et Haydarpasa-Gebze du côté asiatique constituent les lignes actuelles du train de banlieue, mais servent aussi au transport de

⁵⁹ http://www.ht-shipping.com/tr/News/LastNews/rail_11_01_29.html

marchandises. De part l'accès au Bosphore, leur trajectoire est stratégique. Au regard des chiffres, elles représentent les deux lignes les plus dynamiques de tout le pays. Elles se situent, en effet, au cœur du poumon économique national, proches de toutes les industries.

Tableau n°7 : Répartition modale du trafic de marchandise à l'échelle nationale et internationale pour l'année 2005

	Transport internationale de marchandises en 2005	Transport nationale de marchandises en 2005
Route	12%	92%
Rail	2%	5%
Mer	86%	3%
Total	100%	100%

60

Tableau n°8 : Chiffres du ministère des transports turcs publiés en 2007

Pays	Densité du rail / 1000 km ²
République Tchèque	121
France	58
Allemagne	101
Belgique	113
Autriche	71
Union Européenne	51
Turquie	11

61

⁶⁰ Ministry of Transportation figures

Le secteur ferroviaire est extrêmement en retard par rapport aux autres modes de transport et surtout au regard des pays européens qui ont depuis longtemps considérablement développé leur réseau ferroviaire. Le projet Marmaray s'inscrit donc dans une dynamique ambitieuse et innovante de la politique des transports turcs visant à réduire la part considérable du secteur routier dans le transport de passager et de marchandises. L'avenir semble se jouer du côté du transport ferroviaire de marchandises qui mobilise beaucoup la Commission Européenne ainsi que le gouvernement turc depuis quelques années. La Turquie, par l'intermédiaire du futur tunnel, permet de faire le lien avec les réseaux européens existant.

La Turquie n'a pas que des liens politiques et géographiques avec le Moyen-Orient et les pays du Caucase. Elle a également des frontières avec deux pays membres de l'Union Européenne: la Grèce et la Bulgarie, des pays avec lesquels les relations n'ont jamais été très bonnes en termes de coopération. Néanmoins, le transport fret semble se développer de manière non négligeable en Europe de l'Est et la Turquie semble vouloir essayer d'harmoniser ses infrastructures aux normes européennes en matière de transport de marchandises. Il en est de même pour le transport de passagers.

Le transport fret vers l'Europe est amené à augmenter dans les années à venir grâce au Marmaray, la Turquie connaît l'une des croissances économiques les plus impressionnantes au monde à l'heure actuelle, presque 10% de croissance économique en 2010.

Le transport ferroviaire fret est une option attractive car il relance les échanges régionaux et internationaux. Il assure une sécurité plus importante que les autres modes de transport. Il offre une capacité plus mobile que le transport maritime et plus importante que le transport routier. Cela augmentera très certainement les flux commerciaux entre la Turquie et le marché européen sachant que la plupart des importations et des exportations de la Turquie sont réalisées avec des pays membres de l'Union Européenne (Allemagne, Italie, Espagne notamment).

En effet, des infrastructures ferroviaires mieux équipées desservant les principaux ports de la Turquie dynamiseraient les échanges. Cette nouvelle philosophie en matière d'investissement d'infrastructures semble être une nécessité pour faire face aux

⁶¹ Turkstat, 2007

nouveaux flux du commerce international depuis que la Turquie a largement ouvert son économie.

3) Une intégration aux corridors européens de transport

Il se trouve que les corridors IV et X en matière de transport ferroviaire vont en effet jusqu'à Istanbul même si la Turquie n'est toujours pas membre de l'Union Européenne mais simple pays candidat.

A plus ou moins long terme, le Marmaray peut être le lien qui permettrait d'améliorer sensiblement les deux corridors européens de transport fret et de passager. Comme par exemple la ligne Istanbul/Halkali-Ljubljana, représentant actuellement le dixième corridor paneuropéen de transport que la Turquie rejoint via le corridor IV.



Ces corridors de transport ferroviaire de passagers et de marchandises seraient véritablement renforcés grâce au projet Marmaray puisque le trafic depuis Halkali, terminus européen d'une nouvelle ligne de train à grande vitesse prévue depuis 2009, serait donc beaucoup plus dense et par conséquent plus intéressant économiquement pour l'Europe mais aussi pour la Turquie.

Les flux de passagers et de marchandises seront alors d'un volume supérieur à ce qu'ils étaient auparavant et la compétitivité du secteur ferroviaire serait renforcée dans la

⁶² TEN-T process for Turkey

région. Les perspectives économiques pourraient s'avérer intéressantes car de nouveaux marchés pourront être envisagés.

En parallèle, la Turquie s'adapte aux standards européens en matière de transport avec une harmonisation des normes (en matière de signalisation par exemple). La solution ferroviaire proposée à l'Union Européenne et à la Turquie un gain en termes de rapidité et d'efficacité. C'est une solution plus intéressante que l'utilisation du transport maritime (jugé trop lent malgré de grosses capacités de prise en charge) plus sécurisée et plus rentable que le transport routier.

Le corridor paneuropéen IV, quant à lui, relie Istanbul à la ville de Dresde en Allemagne (en couleur verte sur le schéma ci-dessus) en passant par la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie, l'Autriche et la République Tchèque. Ce corridor n'est pas à sous-estimer dans la stratégie politique européenne en matière de transport ferroviaire car la Turquie est le pays qui fait le lien avec le réseau TRECCECA, rapidement abordé précédemment, qui constitue un enjeu majeur dans le cadre des échanges en matière énergétique avec l'Asie Centrale et le Caucase.

Enfin, une intégration du réseau turc au réseau européen permettrait également de réduire considérablement le temps d'attente à la frontière qui est en général de plus de quatre heures à l'entrée et d'un peu plus de deux heures en sortant de la Turquie⁶³.

L'intégration des transports turcs en Europe est une première étape vers l'intégration économique et, à plus ou moins long terme, vers l'intégration politique. Les corridors IV et X vont en effet jusqu'à Istanbul et leur amélioration répond à une ambition turque de respecter la philosophie européenne en matière de transport.

Il s'agit à présent pour la Turquie d'améliorer, comme elle le fait actuellement avec la construction du tunnel sous le Bosphore, et de créer un réseau ferroviaire conforme aux exigences européennes pour améliorer à moyen terme la mobilité à l'échelle régionale, nationale et internationale tout en réduisant considérablement le trafic automobile sur certains axes.

La Turquie a ouvert avec l'Union Européenne plusieurs chapitres qu'elle doit respecter pour se conformer aux exigences européennes et ainsi améliorer sa candidature en vue d'une adhésion. Le projet Marmaray permet de dynamiser le transport de passagers vers

⁶³ http://en.wikipedia.org/wiki/Pan-European_corridors

la Bulgarie et le transport fret qui rejoignent tous les deux les corridors IV et X. La Banque Européenne d'investissement finance massivement la plupart de ces projets pour renforcer ses corridors et créer ainsi de nouveaux échanges économiques entre l'UE et ses voisins. Elle a tout à y gagner au regard de l'évolution de la Turquie.

L'ensemble des projets ferroviaires que nous avons évoqué s'inscrit dans cette volonté d'intégration au réseau européen en améliorant le transport de marchandises et de passagers sur de longues distances, en permettant des accès plus simples vers les ports et les aéroports ou encore en renforçant l'intermodalité. Pour ce qui concerne le projet Marmaray, ces conditions devraient être dans quelques années majoritairement remplies. La Turquie pourrait ainsi, grâce à Marmaray, devenir un axe stratégique pour la politique européenne des transports et une priorité pour le « réseau transeuropéen de transport ».

Un des outils majeurs de la politique des transports développée par l'Union Européenne est le programme de « réseau de transport transeuropéen » (RTE-T). Il est chargé d'améliorer les infrastructures de transports, d'harmoniser les réseaux de transport, de faciliter les échanges économiques entre les pays dans le marché unique en intégrant les nouveaux pays membres tout en respectant un certain nombre d'enjeux environnementaux⁶⁴.

En effet, l'objectif est d'aider les pays proches de l'adhésion à développer un réseau de transport intermodal respectant des règles de mobilité durable.

La Turquie est loin de respecter le chapitre des transports imposé par l'Union Européenne dans les négociations concernant sa possible adhésion. Elle ne fait pas partie des membres du RTE-T. Cependant, elle est depuis 2004 membre du processus TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*), un programme spécialement créé en 1996 par le Traité d'Amsterdam pour évaluer techniquement avec un regard neutre les efforts à fournir en matière de transport et d'aménagement du territoire pour les pays d'Europe Centrale et d'Europe de l'Est suite à la dislocation quelques années auparavant de l'URSS.

Le but de la Turquie est d'intégrer à terme le réseau transeuropéen de transport et de respecter l'acquis communautaire pour améliorer sa candidature. Le programme TINA

⁶⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_transeurop%C3%A9en_de_transport

souligne les priorités de la Turquie pour qu'elle harmonise au plus vite sa gestion des transports et les besoins en matière d'infrastructures aux normes communautaires ; et ce dans une perspective multimodale. Ce processus aide considérablement la Turquie dans ses investissements pour résoudre le déséquilibre en faveur du secteur routier⁶⁵. Il apporte une sorte d'assistance technique fournie par les services de la Commission Européenne avec en parallèle un soutien financier d'institutions internationales comme la Banque Mondiale ou la Banque Européenne d'Investissement qui proposent des prêts avantageux car les taux d'intérêts sont extrêmement faibles.

Le processus TINA favorise également le développement de partenariats public-privé car les financements ne sont pas réalisables par l'État turc tout seul. Dans le prolongement des recommandations faites par le service du TINA, la BEI a proposé à la Turquie de créer une institution chargée spécialement de coordonner l'ensemble des projets. Il s'agirait d'une sorte d'unité indépendante au sein du ministère des transports turc.

Toutes ces nouvelles méthodes en matière de management de projet permettent de proposer rapidement des prévisions de trafic, des plans de financement précis et d'évaluer les impacts environnementaux, socio-économiques des projets à développer pour la Turquie. Ils s'inscrivent tous dans un souci de préservation de l'environnement, un thème qui est devenu une priorité et une condition de financement pour tous les nouveaux projets d'infrastructures qui seront reliés au réseau ferré européen.

C) Marmaray : un projet qui s'inscrit dans une politique « durable » des transports

1) Le développement de l'intermodalité

Le projet Marmaray permet également de développer l'intermodalité dans les transports vers l'Union Européenne. L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport (route, rail, mer) à travers une seule et même structure.

⁶⁵ TINA report 2007 Turkey

Dans le cas du Marmaray, il s'agit plus particulièrement du système « Ro-La »⁶⁶ c'est un système moderne qui est fréquemment utilisé pour le transport de marchandises. Il s'agit de transférer le trafic routier sur le rail en combinant d'une part les avantages économiques et environnementaux du chemin de fer et d'autre part la grande flexibilité que permettent les infrastructures routières.

Concrètement, de faire en sorte que les poids lourds dans leur intégralité (et non pas uniquement les conteneurs) puissent être transportés par les trains facilitant ainsi le trafic en transit, réduisant les risques d'accidents de la route et le trafic intra-urbain tout en évitant de changer de mode de transport. L'efficacité est donc maximale.



67

Sur ce schéma, nous constatons qu'une alternative peut être envisagée en transportant certaines marchandises du port de Derince vers Tekirdağ. Il est important de préciser que la ligne entre Muratli et Tekirdağ est cours d'amélioration et sera

⁶⁶ ATALAY S. et al. *Intermodal transportation in Istanbul via Marmaray*. IBM J. RES & DEV, volume 54, numéro 6. 2010

⁶⁷ Idem

connectée au corridor européen IV⁶⁸. De Muratli à Istanbul, le transport fret est en effet très important, plus de 2,1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées entre les deux villes. Les prévisions montrent que ce chiffre sera deux fois plus important en 2020⁶⁹.

En ce qui concerne le transport fret via la ligne Marmaray, le créneau de minuit à six heures du matin lui sera exclusivement réservé car la journée est monopolisée par la ligne de train de banlieue et la ligne TGV. Compte tenu de cet étroit créneau horaire, il est évident que le système « Ro-La »⁷⁰ n'absorbera jamais toute la demande en matière de transport de marchandises. Il peut néanmoins, participer à la réduction du trafic au niveau du second pont traversant le Bosphore (construit en 1987, il est le plus récent) qui est directement relié à l'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et qui est empruntée par un grand nombre de poids lourds, le transport ferroviaire étant à l'heure actuelle bien trop insuffisant au regard de l'incroyable demande qu'il faut satisfaire.

Tableau n°9 : traversée du second pont (Fatih Sultan Mehmet) par des poids lourds en 2009

Traversée du pont Fatih Sultan Mehmet (pont lié à l'autoroute) par des camions.	2009
Nombre de poids lourds internationaux traversant le pont chaque jour en moyenne	1760

⁶⁸ TCDD freight transportation

⁶⁹ TINA Report 2007 Turkey

⁷⁰ ATALAY S. et al. *Intermodal transportation in Istanbul via Marmaray*. IBM J. RES & DEV, volume 54, numéro 6. 2010

Nombre de poids lourds nationaux traversant le pont chaque jour en moyenne	16 700
--	--------

⁷¹

Dans un rapport de 2009, l'OCDE⁷² recommande à la Turquie d'avoir une politique plus claire en matière de transport afin d'attirer les acteurs privés vers le transport intermodal avec par exemple, une réorganisation administrative du ministère des transports pour obtenir un service qui serait complètement dédié à ce nouvel enjeu. Un plan national devra être élaboré pour créer de nouveaux corridors et cela passe en premier lieu par une transformation radicale du réseau ferré turc en matière de transport de marchandises et de passagers.

Si ces projets voient le jour et si les recommandations de l'OCDE sont appliquées, la Turquie pourrait devenir un véritable « hub » en matière de transport et de logistique en assurant le transit à l'Est, à savoir les pays du Caucase jusqu'à la Chine et à l'Ouest avec les réseaux européens.

L'intermodalité est un objectif primordial pour la politique ferroviaire car elle s'inscrit dans une optique de politique durable des transports.

Le Marmaray est nécessaire car la demande de transport va s'intensifier à Istanbul dans les années à venir du fait de l'accroissement démographique et de l'étalement urbain.

L'objectif aujourd'hui de la politique du ministère des transports est de combler le fossé qui sépare le transport routier du transport ferroviaire⁷³ en investissant massivement dans de nouvelles infrastructures qui vont absorber une grande part du trafic voyageur et de marchandises.

⁷¹ ATALAY S. et al. *Intermodal transportation in Istanbul via Marmaray*. IBM J. RES & DEV, volume 54, numéro 6. 2010

⁷² OECD Turkey 2009, transport multimodal

⁷³ TINA process for Turkey, 2007

D'autre part, le projet de tunnel sous le Bosphore semble respecter pleinement les recommandations du Conseil Européen des Ministres du transport de 2004 au sujet des transports durables⁷⁴.

En effet, Marmaray répond à un besoin urgent en matière d'infrastructure ferroviaire ayant une vision à long terme du problème de la congestion. Le projet semble disposer d'un équilibre économique, environnemental et social pour le transport urbain.

Les changements climatiques sont à prendre en compte. Le transport ferroviaire permet de réduire considérablement les émissions de gaz carboniques, d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer le bruit. Les externalités négatives généralement attribuées à la voiture sont fortement réduites. L'accessibilité du Bosphore est améliorée car le train est ouvert à tous les habitants quelque soit leur catégorie sociale avec une intégration de la ligne au réseau de transport urbain existant. Le prix du trajet reste cependant une inconnue et certains experts sont inquiets compte tenu du retard et du coût extrêmement élevé du projet.

La qualité de vie sera améliorée et l'espace urbain sera transformé avec très certainement de nouveaux quartiers et de nouveaux pôles économiques. Le projet est, par ailleurs, générateur de nombreux emplois et respecte l'héritage culturel de la ville en protégeant le centre historique grâce à la réduction du trafic routier.

2) Une volonté d'intégration européenne

Les projets de nouvelles infrastructures que nous avons évoqués s'inscrivent tous parfaitement dans les recommandations du Livre Blanc sur les transports publiés par la Commission Européenne⁷⁵. L'objectif affiché de la Commission Européenne est de revitaliser le rail qui est loin derrière le transport routier. De plus, il est important de favoriser la création d'un vrai réseau ferroviaire dédié entièrement au fret. Le Marmaray permet d'envisager une intégration du transport ferroviaire turc aux installations déjà existantes.

⁷⁴ Dr ZEYBEK, Hülya. *Role of mega projects in sustainable urban transport in developing countries: the case of Istanbul Marmaray project*. 2008

<http://www.codatu.org/english/conferences/codatu13/CodatuXIII-CDrom/codCD-Zeybek.pdf>

⁷⁵ Freight transportation in Europe

La Turquie est sur la voie de l'intégration de son transport ferroviaire dans les réseaux européens mais le travail est encore long et beaucoup d'étapes restent à franchir pour harmoniser les normes en vigueur en Turquie à celles exigées par l'Union Européenne, notamment en ce qui concerne le chapitre transport (et par la même occasion le chapitre environnement qui y est directement lié). La qualité de service pour le transport de passager et le transport fret n'est pas encore au rendez vous et la Turquie n'est pas prête à ouvrir son marché ferroviaire à d'autres concurrents⁷⁶. Avec le financement du Marmaray et de nouvelles lignes de train à grande vitesse comme la ligne Istanbul-Ankara, la Turquie tente de résoudre à sa manière et à l'échelle nationale ce qui semble être aujourd'hui la problématique majeure en matière de transport ferroviaire en Europe : le manque d'infrastructures.

Ces projets ne seraient pas envisageables sans la politique de la Banque Européenne d'Investissement qui joue un rôle très important pour le développement du train à grande vitesse et l'amélioration du transport urbain à Istanbul. Nous développerons plus précisément ce point par la suite.

Le projet Marmaray apparaît pour beaucoup comme l'emblème d'une nouvelle politique des transports durables, plus respectueuse de l'environnement en limitant la consommation de ressources non renouvelables. Le projet offre une sécurité et entend proposer une tarification raisonnable pour que la majorité de la population puisse y accéder. A ce propos, au cours des différents entretiens réalisés, jamais la tarification n'a été avancée, les interrogés sous-entendant que le tarif n'avait pas encore été discuté encore et que le système serait sûrement associé à « l'Akbil » dont nous avons parlé dans la première partie de notre étude. C'est donc d'une certaine manière une amélioration de l'équité sociale et du dynamisme économique de la ville dans son ensemble car les interconnexions sont plus nombreuses, plus simples et rendent les temps de trajet plus rapides.

Il permet également de réduire le trafic non motorisé dans le centre de la ville et d'améliorer l'accessibilité en offrant une nouvelle solution efficiente en matière de mobilité urbaine.

Le Marmaray a des répercussions à l'échelle locale et révèle une multitude d'acteurs, tous concernés à plus ou moins grande échelle par la question des transports en général.

⁷⁶ Libre blanc sur les transports, Commission Européenne.

Un réel problème en matière de gouvernance a été mis en évidence au cours de nos recherches, une gouvernance qui ne roule pas toujours sur des rails. La planification urbaine est directement liée à l'économie des transports, comme nous avons pu le constater précédemment et il est donc important d'évoquer ce facteur au sein de notre étude de façon plus précise en gardant à l'esprit que la Turquie est candidate à l'Union Européenne.

Partie 3 : Un projet qui soulève des problèmes en matière de gouvernance

Cette troisième et dernière partie de notre étude semble de loin la plus intéressante, tant les interrogations et les mystères qui englobent la question de la gouvernance des transports publics sont nombreux.

Au cours de nos recherches, il est apparu évident que la gouvernance était en réalité le problème majeur de la ville d'Istanbul, plus précisément son mode de gestion des politiques publiques en matière de transport et d'infrastructures. A plusieurs reprises au cours des nombreux entretiens formels ou informels que nous avons pu réaliser, la question de la gouvernance s'est très vite retrouvée au centre de la discussion. Il apparaît important de comprendre quelles sont les compétences de chaque acteur local, national ou membre du secteur privé. Tous les experts en matière de transport à Istanbul furent tous d'accord sans exception pour affirmer à haute voix que le premier objectif pour la ville d'Istanbul était de combler cette absence de coordination dans les politiques des transports. Au sein de la municipalité par exemple existe un service réservé au rail, comme si le métro, le tramway ou encore, dans une moindre mesure, le train de banlieue pouvait être étudié sur la même échelle. En ce qui concerne le Marmaray, ce projet est symptomatique de cet éparpillement en matière de compétences puisqu'il empruntera un réseau appartenant aux chemins de fer turcs (TCDD), géré par le ministère des transports, sous la tutelle donc du pouvoir politique central situé à Ankara. Sa trajectoire croisera des stations qui elles, sont connectées au réseau de transport urbain, un transport qui est géré par des compagnies semi-privées appartenant en grande partie à la municipalité métropolitaine d'Istanbul, c'est-à-dire le pouvoir local. A noter que lors des entretiens, nos nombreuses questions sur ce point précis ont pratiquement tout le temps été éludées. Néanmoins il nous a été précisé qu'étant donné

les coûts très importants du projet, celui-ci se devait d'être à l'évidence supervisé par l'Etat⁷⁷.

Nous avons écrit dans la première partie de notre étude que la question des transports publics était redevenue centrale dans les discours et dans les décisions de la municipalité d'Istanbul depuis le début des années 1990. Cette réelle volonté politique s'est néanmoins confrontée à différents obstacles.

A) La fragmentation des responsabilités en matière de gestion

1) Une administration nationale qui pèse beaucoup sur les pouvoirs locaux

En effet, malgré une loi votée en Turquie en 1984 en faveur d'un processus de décentralisation et délégalation de plus d'autonomie de la part du pouvoir central d'Ankara, les relations entre les municipalités et le ministère des transports n'ont pas toujours très simples.

En effet, la loi turque impose un consensus entre les municipalités et la préfecture lorsqu'il s'agit de l'attribution d'un marché public ou de l'usage d'un terrain appartenant au pouvoir public. Le patrimoine foncier de l'Etat turc est extrêmement important à Istanbul et les enjeux financiers derrière chaque possibilité de vente constituent des sommes colossales⁷⁸, le prix de l'immobilier ayant fortement augmenté en Turquie ces dernières années. Les constructions de grandes infrastructures de transport sont donc des enjeux extrêmement délicats puisqu'il faut acquérir des nouveaux espaces et bien souvent exproprier des personnes de leur domicile pour mener à bien les projets. Tout cela est évidemment beaucoup

⁷⁷ Cf Annexes entretien avec Yavuz Delice

⁷⁸ MONTABONE Benoît, MORVAN Yoann. *Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore*. Espaces Temps.net, Mensuelles. 2011, <http://espacestems.net/document8781.html>

plus simple lorsque le pouvoir central valide ou lorsque les maires affichent la même étiquette politique comme c'est le cas actuellement à Istanbul⁷⁹

Le système d'élection du conseil municipal à Istanbul n'est pas le même système que pour élire le maire. Il peut donc y avoir parfois des sortes de « cohabitation » au sein d'un arrondissement de la ville. Les luttes politiques sont donc très importantes à l'échelle locale et en matière de finances publiques également puisque les mairies d'opposition ont tendance à recevoir moins de dotations que les mairies proche politiquement du maire de la municipalité métropolitaine. Les luttes pour obtenir, au sein de son arrondissement, des grands projets d'infrastructures existent et sont très actives avec un lobbying très fort de tous les côtés envers les responsables des projets travaillant en collaboration avec le département des transports publics.

2) Des enjeux partisans

Les débats politiques au sujet des nouveaux projets d'infrastructures sont, systématiquement, vivement critiqués et fréquemment rejetés en bloc par les partis politiques d'opposition, notamment le parti social-démocrate CHP qui est, à l'heure actuelle, en nombre d'élus locaux le parti d'opposition le plus important face à la domination du parti islamo-conservateur AKP et ce depuis près de dix ans. Les débats prennent très vite la tournure de querelles politiciennes, s'inscrivant dans un véritable combat pour le pouvoir et non pas un combat lié aux principales questions urbaines.

La municipalité souffre ainsi d'une pression médiatique, politique et populaire permanente. Elle doit systématiquement rendre des comptes sur les actions qu'elle mène. En ce qui concerne plus précisément le volet des transports, la ville décida en 2006 par exemple d'ouvrir sur son site internet un espace de type « forum » pour que les usagers stambouliotes puissent y déposer des suggestions en matière d'amélioration du réseau urbain.

En 2006, la municipalité a confié entièrement la gestion du réseau de transport ferré à l'administration centrale. Une proposition assez étrange dans un contexte de décentralisation.

Des enjeux fonciers problématiques

⁷⁹ Cf Annexes entretien avec Korhan Gumus

Le foncier n'est pas géré comme il le faudrait à Istanbul, les politiques urbaines ne sont pas assez présentes et très souvent la « terre » est considérée par les autorités comme une simple source de revenu.

Le secteur de l'immobilier est géré à Istanbul de manière très obscure, les règlements urbains sont rarement respectés par les autorités compétentes et par les habitants. Très souvent le domaine public devient un enjeu car il est une source de revenu considérable pour la ville qui l'a très compris. Nous avons d'ailleurs abordé implicitement ce thème en évoquant dans la première partie de notre étude la volonté de construire un troisième point qui va très certainement augmenter les prix de l'immobilier de façon conséquente dans une zone peu urbanisée à l'heure actuelle, une zone où les terrains sont principalement détenus par l'Etat et par l'armée (qui a un pouvoir très important en Turquie au regard de la constitution).

Des dysfonctionnements sont observés depuis plusieurs années dans de nombreux quartiers avec le développement de bidonvilles que l'on appelle en turc « *gecekondu* »⁸⁰ qui arrangent les populations pauvres qui ont leur propre logement, certes précaire mais qui n'est pas indexé sur l'inflation ou sur des lois en matière de logement et qui arrangent certaines mafia locales.

En matière d'obtention de permis de construire, le problème est assez similaire dans le sens où la pratique de la corruption est encore présente dans certains arrondissements. Moyennant une grosse somme d'argent, une personne est chargée ensuite d'opérer des transactions immobilières avec des employés municipaux qu'elle connaît, une pratique qui n'est pas isolée.

Au sujet plus précisément de Marmaray, des problèmes apparaissent en raison du tracé de la ligne qui réorganise la plupart des quartiers qui vont être traversés par le train de banlieue.

⁸⁰ Un « *gecekondu* » est un bidonville.



81

Nous nous sommes rendus dans le quartier de Yenikapi qui va être l'objet d'une transformation complète avec une station de Marmaray .Verront le jour un embarcadère et une station de train de banlieue, mais également deux nouvelles stations de métro. Les prix de l'immobilier dans ce quartier ont déjà commencé progressivement à augmenter et la municipalité souhaite proposer une indemnité à certains habitants en échange de la cessation immédiate du terrain. Terrain qui sera ensuite revendu à un prix beaucoup plus élevé pour essentiellement la construction de bureaux et de résidences privées. Le secteur devient, en effet, attractif car se situé à proximité de la future infrastructure. Lors de notre visite du quartier, les habitants ont très librement évoqué les changements à venir et leurs craintes. A noter que Yenikapi est composé essentiellement de vieilles maisons qui reposent sur des fondements très anciens. Beaucoup d'entre elles sont donc impactées par les travaux et les géologues tentent de mesurer le degré de perturbation résultant de la construction sous-terrainne du tunnel.

⁸¹ Excursion urbaine avec Brian Chauvel, doctorant à l'IFEA en urbanisme.



Un exemple de fissure profonde



Photo d'une trace laissée par un travail de géologues.

Le foncier à Istanbul est une préoccupation, notamment lorsque de grandes infrastructures telle que le Marmaray amènent des dégradations, des destructions de maison ou encore parfois des expropriations. Ce fut d'ailleurs, récemment le cas à Üsküdar en raison du passage du futur sous-terrain. Ces « réorganisations » induisent en parallèle des privatisations de l'espace public .Il est vrai que la spéculation foncière pousse les mairies à vendre leurs terrains sans se soucier de tous les facteurs annexes. On construit pour construire sans jamais vraiment se préoccuper des enjeux d'urbanisme, d'architecture, de voirie etc. Si la logique économique est bien présente, la logique urbaine (d'organisation du territoire) quant à elle est inexistante. Les habitants de Yenikapi que nous avons rencontrés, nous ont tous déclaré

qu'aucune solution sérieuse ne leur avait été proposée pour quitter les lieux. En revanche ils évoquent des « incitations fortes » (pour ne pas dire agressives) pour quitter les lieux de la part de certains membres de la municipalité

B) Un mode de gestion qui a beaucoup de progrès à faire

1) Un réel problème de coordination entre les acteurs du transport

Le secteur des transports à Istanbul est géré par une multitude d'acteurs. A l'échelle nationale, c'est la DLH (Direction générale pour la construction de chemins de fer, de ports et d'aéroports) qui est responsable. A l'échelle locale, c'est la municipalité métropolitaine qui est chargée du transport en lien avec de multiples directions et de départements. Pour ce qui concerne le secteur privé, de nombreuses compagnies sont rattachées à la municipalité métropolitaine laquelle possède des parts dans chacune d'elles. Celle qui nous intéresse plus particulièrement se nomme « Ulasim A.S ». Il s'agit d'une entreprise qui gère le système ferroviaire (planification, construction des infrastructures, maintenance). La coordination entre tous ces acteurs est obscure, notamment entre le pouvoir central et l'administration locale. Rappelons que la ligne de train de banlieue relève quant à elle du seul pouvoir central puisqu'elle est gérée par TCDD, à savoir les chemins de fers turcs. On peut imaginer alors que la politique des chemins de fer n'aura pas la même vision en matière de gestion que la direction des transports publics, ce qui induira inévitablement des problèmes très complexes sur l'ensemble du réseau ferré lequel sera mieux relié grâce au Marmaray. Il s'agit donc d'un réel problème de gouvernance

2) Privatiser pour mieux gérer ?

Le problème de coordination en matière de transport est clairement visible. Pour arriver à financer tous les projets d'infrastructures en cours de préparation, la municipalité

métropolitaine réfléchit parfois à privatiser certains modes de transport. Depuis 1995 par exemple, la compagnie TDI qui s'occupait du transport maritime est partiellement privatisée. Le problème des transports publics, qui n'est pas simplement inhérent à la situation stambouliote, pose dans de nombreux cas la question de mission de service public. En Ile de France par exemple, la RATP, responsable du réseau de transport public, a annoncé que si elle souhaitait vraiment offrir un service avec une visée purement lucrative, le prix du ticket de métro serait multiplié par trois immédiatement. Pour revenir à Istanbul, les acteurs du transport ne donnent pas l'impression d'être en mesure de dégager des bénéfices, c'est-à-dire des ressources nécessaires lorsque le mode de gestion est exclusivement de l'ordre du privé.

Une gestion concurrentielle pourrait, d'après la logique de marché, mieux s'adapter aux spécificités de la ville par rapport aux très lourdes institutions municipales. Les dolmus et les minibuses pourraient en être l'exemple. Mais dans le même temps, une gestion privée est peu à même d'assurer certaines activités non rentables et pourtant nécessaires à la ville.

En ce qui concerne le thème de la politique tarifaire, les travaux de Caroline Fabianski⁸² sont très utiles pour cette question. Si une tarification à la distance était appliquée pour tous les modes, comme c'est le cas pour les modes privés, les populations pauvres habitant en périphérie se retrouveraient incapables de se déplacer.

La concurrence dans les transports pourrait certes dans le cas stambouliote s'adapter aux particularités de la ville comme ce fut le cas pour les minibuses et les dolmus mais une privatisation totale ne permettra pas aux entreprises responsables de proposer un service nécessaire à la ville et non rentable. Une tarification trop lourde pénalise forcément les plus pauvres qui aujourd'hui vivent de plus en plus loin du centre-ville, au point d'être à plusieurs heures de transport en commun du Bosphore. Ces populations n'auraient pas les moyens de payer un service privé en matière de transport. Cette idée va à l'encontre des objectifs prônés par le tunnel Marmaray puisqu'il a pour mission de s'intégrer au réseau de transport public.

Une gestion d'ordre privée peut être une bonne idée pour certains types de transport routier comme les minibuses ou les dolmus qui nécessitent des frais d'entretiens et de sécurité beaucoup moins important que ceux du transport ferroviaire.

⁸² FABIANSKI, Caroline. *Qui paie quoi en matière de transports urbains ? Etude de cas : Istanbul*. Rapport final. 2009

3) Vers un système oligopolistique ?

Il semble difficile de proposer à l'heure actuelle une mise en concurrence du rail à Istanbul, déjà sous-utilisé par rapport au mode routier, une gestion monopolistique semble donc normal dans un premier temps mais la gestion du réseau devrait revenir aux autorités locales et non pas à l'Etat central à travers ses différents organes ministériels tel que DLH qui gère exclusivement les grandes infrastructures, dont le Marmaray.

Le débat sur une décentralisation plus poussée est donc ouvert car même si on pourrait imaginer qu'une autorité centralisée serait un instrument efficace pour réduire par exemple les externalités négatives que créent le Bosphore (congestion, pollution, bruit, sécurité). Elle pourrait également à d'autres égards apparaître comme un acteur déconnecté des réalités locales qui prendraient par conséquent très souvent de mauvaises décisions.

4) Une nouveau mode de gestion de projet : les partenariats public-privé (PPP)

La politique de la Banque Européenne, dans son partenariat stratégique avec la Turquie en matière de financement de nouvelles infrastructures durables (énergie éolienne, transport ferroviaire, gestion de l'eau etc.) semble vouloir insister sur la nécessité pour la Turquie d'améliorer la coordination entre les acteurs du transport, une coordination qui est très complexe à saisir, tant les acteurs sont nombreux. L'idée, par conséquent, de renforcer des partenariats public-privé (PPP), est sérieusement envisager pour la réalisation d'infrastructures nouvelles. Dans le cadre du tunnel Marmaray, la BEI à financer à travers un prêt (note de bas de page) l'achat de wagons modernes qui seront utilisés pour la future ligne de train de banlieue, un projet PPP s'est donc mis en place entre l'Etat, les pouvoirs locaux et les entreprises en charge du contrat.

La municipalité d'Istanbul (IBB) a plus de marge de manœuvre en matière de financement qu'auparavant. Les partenariats-publics privés sont utiles pour les acteurs locaux car ils amènent de nouveaux financements. Il semble que cette méthode de gestion soit amenée à se

développer pour aider à la rénovation du système ferroviaire de la ville (Marmaray compris bien évidemment).

Le système privé arrive doucement dans les organigrammes, cependant on sent encore aujourd'hui une méfiance vis-à-vis de l'administration et de ses rouages qui souvent paralysent certains processus.

5) Un nouveau mode de gestion dans une optique d'intégration européenne

En tant que nouvelle puissance politique aspirant à entrer un jour dans l'Union Européenne, la Turquie a du accepter le fait de changer en profondeur ces anciennes méthodes de gestion à l'échelle locale. La municipalité d'Istanbul, qui a une responsabilité économique et sociale extrêmement importante, a souvent été par le passé très autoritaire dans sa manière d'exercer le pouvoir. Le maire actuelle, Kadir Topbas, est par exemple une personnalité politique beaucoup plus exposée médiatiquement que la plupart des ministres. D'un point de vue strictement objectif et neutre, il semble que le discours de l'AKP, le parti qui gouverne Istanbul et le pays, ait l'intention pour les années à venir de favoriser une modification des modes de gouvernance dans une optique d'intégration européenne.

La société civile est encore très marginale mais des associations se constituent progressivement depuis quelques années et apparaissent de plus en plus solides pour affronter certains lobbys très puissants comme celui des entreprises de construction de ponts et chaussées ou encore le secteur automobile. L'exemple du futur troisième pont sur le Bosphore a montré que les ONG protectrices de l'environnement (note de bas de page) arrivaient à se faire entendre, du moins dans les médias. Cependant, précisons toutefois que le concept d'association en Turquie n'a rien à voir avec celui qu'on peut trouver en France. En Turquie une association a très souvent un lien avec une communauté ou avec la religion.

Les actions collectives ont commencé à se développer .En 2006, des associations de consommateur ont dénoncé ouvertement par communiqués et en manifestant l'augmentation du prix du péage sur le premier pont du Bosphore (seulement dans le sens Europe-Asie).

Les conflits liés au problème de gouvernance, notamment en ce qui concerne les projets d'infrastructures sont extrêmement commentés aussi bien à la télévision, à la radio et surtout dans la presse écrite.

Ces progrès s'inscrivent dans une perspective d'harmonisation aux normes de l'espace européen. La municipalité métropolitaine d'Istanbul a en effet une politique beaucoup plus participative qu'elle ne l'était auparavant. Depuis 1984, les administrations locales à Istanbul se sont mieux adaptées aux implications citoyennes dans les affaires publiques de la mégapole. On a, il y a quelques années, effectué une étude auprès d'un panel très large (dans un pays où la culture du sondage n'est pas encore développée comme en France) afin de connaître le ressenti des habitants sur le transport maritime.

Des institutions internationales comme l'UNESCO ou la BEI ont demandé récemment la création d'une sorte de comité chargé de la coordination des transports qui serait composé de tous les acteurs (locaux, culturels, entreprises, associations etc.) liés de près ou de loin aux projets d'infrastructures en cours. Pour l'Union Européenne il apparaît très clairement que la question des transports publics doit se régler à l'échelle locale. Certes, on observe ces derniers temps des améliorations significatives en matière de gouvernance urbaine mais les enjeux économiques et clientélistes sont encore bien trop présents dans la politique locale pour envisager une quelconque harmonisation aux normes européennes en matière d'urbanisme à court terme. Le patrimoine immobilier des autorités locales et de l'Etat central reste encore exceptionnel et fait l'objet d'une spéculation excessive qui ne fait qu'accroître les problèmes de congestion automobile, et donc de pollution parallèlement à un étalement urbain qui ne s'arrête pas. Le projet Marmaray aura certainement un impact important sur la gestion des transports publics à l'échelle locale et donc sur la question de la gouvernance.

Conclusion

Le projet Marmaray serait-il finalement la solution vers un règlement progressif de tous les problèmes urbains que connaît la ville depuis si longtemps ? Rien n'est moins sûr pour le moment. Pour l'heure, Il semble difficile de se prononcer car personne n'est en mesure de prédire l'avenir .Néanmoins, il est certain que l'option du transport ferroviaire apparaît comme la plus durable, la plus rentable pour la Turquie comme pour sa Capitale.

Des contraintes naturelles très handicapantes

Istanbul s'est construite d'abord sur la rive européenne et s'étale à présent également en Asie. Notre étude de cas est donc particulièrement délicate car les déplacements sont complexes à analyser. L'offre en matière de transport routier est importante mais la congestion au niveau des ponts est handicapante au quotidien pour les usagers qui passent plusieurs heures cumulées dans les transports chaque jour notamment pour se rendre sur le lieu de travail. La ville est soumise à des risques importants en matière de tremblement de terre et nombreux sont ceux qui annoncent un « big one » prochainement en Turquie. Ce séisme serait catastrophique, notamment pour les personnes vivant dans les bidonvilles. Ce fut le cas en septembre 2009 avec d'importantes inondations qui ont fait de nombreuses victimes, un nouveau séisme serait donc une catastrophe humaine. On estime que seulement une maison sur huit est aux normes antisismiques.

Une gouvernance qui pose des problèmes

Les problèmes observés en matière de gouvernance complexifient cette situation déjà très critique et induisent des opérations financières certes extrêmement

lucratives mais désastreuses sur le plan social .Outre les expropriations qui se multiplient, un étalement urbain sans aucune cohérence, l'environnement souffrira par ailleurs de conséquences néfastes.

L'ambition d'allier l'urbanisme à la question des transports ne semble pas toujours être comprise par les autorités locales même si quelques progrès sont observés de façon sporadique ces derniers temps.

Un réel système à caractère bureaucratique nuit considérablement à la bonne gestion du transport public à Istanbul. Le manque de coordination entre les acteurs est énorme.

Aujourd'hui le pouvoir politique national et municipal ne peut pas fermer les yeux sur la situation actuelle. Des erreurs ont été commises par le passé et la ville en paye aujourd'hui lourdement les conséquences.

Cependant, il semblerait que TCDD s'ouvre dans le futur à la concurrence, les activités d' « infrastructures » et d' « exploitation » seront séparées. Une grande avancée pour l'intégration du Marmaray dans le système des transports publics stambouliotes.

Des perspectives plus attrayantes pour l'avenir avec Marmaray

Malgré une réelle prise de conscience, le problème de la congestion automobile ne va pas s'arrêter là. Les transports routiers dominant toujours outrageusement la répartition modale des transports en proportion même si des efforts importants ont été fait depuis le début des années 1990 pour développer le tramway et le métro dans le centre-ville. L'accessibilité difficile du Bosphore reste néanmoins plus flexible pour l'automobile. Les capacités du transport maritime ne sont pas mises en valeur et ce mode de transport s'utilise de moins en moins alors qu'il serait en mesure de réaliser sur le long terme des chiffres conséquents en matière de transport voyageur.

Le projet Marmaray contribuera certainement à améliorer l'accessibilité du détroit du Bosphore en réduisant les temps de trajet pour des centaines de milliers de personnes chaque jour, en particulier dans les zones où le trafic est très dense, près des ponts et dans le centre-ville. Il ne faut pas cependant oublier de développer d'autres solutions

durables en parallèle pour contenir l'accroissement quotidien du nombre de véhicules privés qui augmente pour le moment chaque jour.

Le projet Marmaray permettra vraisemblablement de soulager un peu la capitale en orientant la demande énorme de transport vers le secteur ferroviaire et apparaîtra comme un concurrent sérieux pour les deux ponts ainsi que le transport maritime (les *vapur*). Ce projet s'inscrira comme une nouvelle colonne vertébrale pour les transports publics durables à Istanbul, de nombreuses lignes de métro et tramways viendront s'y greffer.

L'enjeu pour le projet est énorme car il devra faire face à une croissance démographique qui ne va pas s'arrêter tout de suite, et donc à un possible étalement urbain plus important. Ceci peut nuire à l'équilibre social, économique et environnemental de la ville si des solutions concrètes, en parallèle du tunnel sous le Bosphore ne sont pas prises.

L'accessibilité signifie également d'une certaine manière l'égalité des droits, une infrastructure ferroviaire importante peut permettre par exemple aux personnes handicapées de mieux se déplacer dans la ville sans avoir recours à l'automobile, qui auparavant était la seule possibilité pour eux étant donné l'inadaptation des bus.

Marmaray est par définition un projet d'une importance capitale car il s'agit de rapprocher les habitants des grandes infrastructures ferroviaires pour réorganiser le transport intra-urbain et de marchandises en concurrençant de façon crédible l'automobile.

L'ambition de joindre l'urbanisme à la question des transports ne semble pas toujours être comprise par les autorités locales même si quelques progrès sont observés de façon sporadique. L'objectif est de constituer une réelle fluidité dans les transports avec en parallèle des améliorations des différents points de connections pour permettre aux stambouliotes d'être plus proches de certains quartiers avec un sentiment de proximité.

La municipalité a aujourd'hui les moyens de ses ambitions, c'est à elle de mener les bonnes politiques au bon moment.

A l'échelle nationale et internationale, un nouveau dynamisme peut être apporté par le projet en développant le transport ferroviaire de marchandises et notamment l'intermodalité. Ce système devrait permettre à la Turquie, à plus ou moins long terme,

de rejoindre les réseaux transeuropéens de transport en faisant le lien géographique et économique entre l'Europe et les marchés asiatiques. Cela aura un impact sur le commerce des produits manufacturés et induira une diversification des approvisionnements en pétrole.

Ce qui compte ce n'est pas l'adhésion politique, c'est plutôt le processus d'adhésion d'intégration au marché économique européen en lui-même qui est intéressant car il force le pays à se réorganiser, à changer radicalement son administration et ses infrastructures ferroviaires actuelle. D'une certaine manière, la Turquie s'intègre à l'Europe tout doucement et cela doit passer par un meilleur réseau de transport. Les organismes internationaux apportent quant à eux une assistance technique mais surtout un réel soutien financier pour aider la Turquie à ouvrir un peu plus son économie en dynamisant ainsi les échanges économiques avec des infrastructures plus équipées, plus modernes . Il s'agit en effet de relever les défis du nouveau siècle.

Sa participation au sein du réseau offert par le billet « InterRail » est déjà un succès national, le ferroviaire a un avenir devant lui en Turquie. Avec ses nouveaux transports, la ville d'Istanbul souhaite éblouir le monde entier et prendre une réelle dimension internationale

Il est temps pour Istanbul d'appliquer une politique des transports plus volontariste pour en finir avec le « tout-automobile ».

Un panel de solutions sont disponibles dès maintenant et ont montré leur efficacité

La ville doit en effet lutter contre « l'autosolisme », une solution durable serait la mise en place d'un vrai système de covoiturage qui serait certainement plus efficace tant le nombre de véhicules est important et le nombre de flux et d'itinéraires différents.

On pourrait imaginer des voies d'accès spécifiques pour les personnes transportant un certain nombre de passager. A Djakarta par exemple, lorsqu'une voiture transporte plus de trois passagers, elle n'a pas à payer le péage. Lorsqu'il était maire d'Istanbul, le

premier ministre actuel Erdogan proposait d'autoriser seulement certaines plaques d'immatriculations .L'idée n'a néanmoins pas séduit la population.

On peut imaginer aussi qu'Istanbul pourrait être la première ville au monde à interdire un certains nombre de ces futurs tunnels routiers en construction aux automobiles privés, ce qui permettrait quelque peu de fluidifier le trafic puisque la plupart des déplacements se font par les transports publics motorisés.

Une dynamique nouvelle devra également émerger pour construire de nombreux parkings pour permettre aux usagers de laisser le véhicule dans de bonnes conditions et se rendre à leur lieu de travail en utilisant les transports en commun.

La ville d'Istanbul acquière progressivement le statut de ville internationale. Son futur réseau de transport lui donnera très certainement une plus grande reconnaissance, une plus grande visibilité, une crédibilité et lui apportera un plus en termes de dynamisme économique. Après avoir été désigné « Istanbul, capitale européenne de la culture 2010 », la ville a échoué face à la France pour l'organisation de l'Euro 2016 (compétition de football masculin à l'échelle Européenne), elle a été finalement désignée « capitale européenne du sport 2012 » après avoir organisée récemment un grand nombre de compétitions sportives (championnats du monde de basket féminin et masculin, championnats du monde de Judo etc.). L'objectif très clair du gouvernement et de la municipalité est de posséder rapidement un réseau de transport urbain rapide, moderne et sécurisé pour présenter une candidature parfaite pour l'organisation des jeux olympiques 2020.

Index des tableaux

Tableau n°1 : L'évolution démographique d'Istanbul depuis l'instauration de la République (p.20)

Tableau n°2 : La répartition de la population d'Istanbul de chaque côté du Bosphore depuis plus d'un demi-siècle (p.24)

Tableau n°3 : Evolution détaillé de la mobilité à Istanbul entre 1997 et 2007 (p.25)

Tableau n°4 : prévisions de trafic dans le cadre de l'étude de faisabilité du Marmaray (p.54)

Tableau n°5 : Evolution de la répartition modale des transports à l'échelle nationale (p.57)

Tableau n°6 : Analyse de la demande de transport (p.59)

Tableau n°7 : Répartition modale du trafic de marchandise à l'échelle nationale et internationale pour l'année 2005 (p. 65)

Tableau n°8 : Chiffres du ministère des transports turcs publiés en 2007 (p.65)

Tableau n°9 : traversée du second pont (Fatih Sultan Mehmet) par des poids lourds en 2009 (p.75)

Bibliographie

BIBLIOGRPAHIE GENERALE SUR LES TRANSPORTS URBAINS

APPERT, Manuel. *Qu'est-ce qu'un péage urbain ? L'exemple londonien*. Géo confluences. Mars 2009,

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/popup/Appert2.htm>

DATAR, Srikant. *La France en Europe. Quelle ambition pour la politique des transports ?* DOC FRANC INSEE JO CEREQ CERTU. 2003. ISBN 2-11-005423-9

DE PALACIO, Loyola. *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*. Livre Blanc, 2001. ISBN 92-894-0342-X,

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_fr.pdf

Développement des transports collectifs urbains et périurbains. Transports. Décryptage Grenelle. Articles 17, 19, 51 et 63). 2010

DUPUY, Gabriel. *Towards sustainable transport: the challenge of car dependence*. John Libbey Eurotext. 2011. ISBN 978-2-7420-0793-6

FABIANSKI, Caroline. *Qui paie quoi en matière de transports urbains ? Etude de cas : Istanbul*. Rapport final. 2009

Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de

JULIENNE, Christian. *Le rail et la route. Pour une nouvelle économie des transports*. Belles lettres. 2002. ISBN 2-251-44210-3

LEPESANT, Gilles. *L'intégration de la Pologne dans l'Europe des transports*. Critique internationale. 2004, numéro 24, pp 123-138. ISSN 1290-7839

Les transports publics urbains en France : organisation institutionnelle. DOC FRANC

MERLIN, Pierre. *Les transports urbains*. Que sais-je ? PUF. 1992

MERLIN, Pierre. *L'urbanisme*. Que sais-je ? PUF. 1996, 128p

METEYER ZELDIN, Françoise et al. *Qui paie quoi en matière de transports urbains ?* Guide des bonnes pratiques en matière de financement. Agence Française de Développement (AFD) ; Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer. 2009

MEUNIER Corinne, ZEROUAL Thomas. *Transport durable et développement économique*. Développement durable et territoires. 2006

OFFNER, Jean-Marc. *Les déplacements urbains*. Problèmes politiques et sociaux, dossier l'actualité mondiale. La documentation Française, numéro 690, 1992. ISSN 0015-9743

RITTER, Jean. *Géographie Des Transports*. Que Sais-je ? PUF 1976. ISBN B002T8G0UG
Second report on monitoring development of the rail market. Report from the commission to the council and the European parliament. 2010

Transport compétitif et économe en ressources. Commission Européenne. Livre Blanc. 2011

VEILLET, Cécile. *La politique européenne des transports ferroviaires au regard du projet Lyon-Turin*. Institut d'Etudes Politiques de Grenoble. 2009-2010

BIBLIOGRAPHIE CONCERNANT GOUVERNANCE URBAINE

AUCLAIR Christine, JACKOHANGO Alban. *Good urban governance: towards an effective private sector engagement*. 2009

ERKIP, Feyzan. *Global transformations versus local dynamics in Istanbul; planning in a fragmented metropolis*. Cities, volume 17, numéro 5, pp 371-377, 2000.

EVREN Gungor, CALISKAN Nurbanu. *Fundamental problems of Istanbul transportation: administration and its ramifications*. Istanbul Technical University.

Examens territoriaux de l'OCDE: Istanbul, Turquie. L'observateur OCDE, synthèses. 2008

GERCEK, Haluk. *Is there a road ahead?* Urban Age. Istanbul Technical University. 2009,

<http://www.urban->

[age.net/publications/newspapers/istanbul/articles/11_HalukGercek/en_GB/11_HalukGercek_en.pdf](http://www.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/articles/11_HalukGercek/en_GB/11_HalukGercek_en.pdf)

GÖYMEN, Korel. *Istanbul: Mega-City straddling two continents*. Sabanci University. 2008

Istanbul, Turkey. OECD territorial reviews. 2008. ISBN 978-92-64-04371-8

La Banque européenne d'investissement en Turquie. Banque européenne d'investissement. 2010

Le rôle de la Banque européenne d'investissement en matière de développement. Counter balance. 2009

Le rôle de la Banque européenne d'investissement dans les pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Fondation Robert Schuman, questions d'Europe n°81. 2007

Le rôle de la BEI dans les partenariats Public-Privé. Banque Européenne d'Investissement. 2004

MASI, Claude. *Gouvernance urbaine, transport public et rôle des autorités organisatrices*. 2009

OSMONT, Annick et al. *Analyses et propositions du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine*. La gouvernance urbaine dans tous ses états. 2008

PARLAK Bekir, SOBACI Zahid, ÖKMEN Mustafa. *The evaluation of restructured local governments in Turkey within the context of the European charter on local self-government.* pp 23-52. 2008

The global campaign of urban governance. Concept paper. 2002. ISBN 92-1-131638-3

TURGUT, Sirma. *Local government-planning relations within the metropolitan area of Istanbul.*

UZUN, Nil. *Urban governance in Istanbul.* Analyse sociale, 2010, pp 757-770

BIBLIOGRAPHIE GENERALE SUR LA TURQUI ET ISTANBUL :

http://www.doganhasol.net/Articles/urban-growth-and-istanbula-rise-in-population-from-1-million-to-12-million_10864.html

A third bridge and Marmaray will not save Istanbul. Turkish daily news? Juin 2007

<http://www.tourexpi.com/en-tr/news.html~nid=2471>

A third bridge will not save Istanbul. Article d'Hürriyet pour le Turkish Daily News, mai 2007,

<http://www.hurriyetdailynews.com/article.php?enewsid=74536>

AGNES, Margaux. *Les questions que soulève Kanal Istanbul.* Zaman France. 2011,

http://fr.zaman.com.tr/fr/newsDetail_getNewsById.action?newsId=5394

Armenia misses the trans-Caucasus train. Journal Hürriyet. Juillet 2008,

<http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=-634240>

Assez de ponts sur le Bosphore, août 2009,

<http://www.courrierinternational.com/article/2009/08/27/assez-de-ponts-sur-le-bosphore>

ATALAY S. et al. *Intermodal transportation in Istanbul via Marmaray*. IBM J. RES & DEV, volume 54, numéro 6. 2010

ATIMTAY Aysel, INCECIK Selahattin. *Air pollution problem in Istanbul, Turkey and strategical efforts in air quality management*. Middle East Technical University; Istanbul Technical University.

AYAZLI I.E, BATUK F., KLEINSCHMIT B. *Simulating landuse changes driven by 3rd Bosphorus Bridge*. Yildiz Technical University, Faculty of Civil Engineering ; Technische Universität Berlin, Institute of Landscape Architecture and Environmental Planning. 2010

BAZIN Marcel, PEROUSE Jean-François. *Dardanelles et Bosphore : les détroits turcs aujourd'hui*. Cahiers de géographie du Québec. vol. 48, n° 135, 2004, pp 311-334.

BEHAR David, PEROUSE Jean-François. *Electroui*. Observatoire Urbain d'Istanbul, Institut Français d'Etudes Anatoliennes. Avril 2004, numéro 18,
http://www.ifea-istanbul.net/website_2/images/stories/oui/bulletinOUI/Electroui-17.pdf

BELKAYA H. et al. *The Marmaray Project: Managing a Large Scale Project with Various Stake Holders*.2008,
http://www.iaeng.org/publication/WCE2008/WCE2008_pp1268-1272.pdf

BIBLIOGRAPHIE SPECIALISEE SUR LES TRANSPORTS D'ISTANBUL :

BUDAK, Sevil. *Un tunnel sous le Bosphore : un vieux rêve stambouliote*, février 2008,
<http://www.nouvelle-europe.eu/geographie/au-sud---Turquie/un-tunnel-sous-le-Bosphore--un-vieux-reve-stambouliote.html> »

BUKET, Zeynep et al. *The Marmaray project: taking good care of the natural environment and the historical heritage of Istanbul*.2009,

<http://www.ctta.org/FileUpload/ita/2009/papers/P-10/P-10-03.pdf>

C.K. DALY, John. *Turkey completes a major step in the Marmaray project*. Eurasia Daily Monitor Volume 5 n°197. Octobre 1998,

[http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=34023](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=34023)

CARKCI, Akif. *Will a third bridge over the Bosphorus help solve Istanbul's traffic plight?* Article du Turkish Daily news, décembre 2007

DISLI ZIBAK, Fatma. *Third bridge: remedy for traffic or environmental disaster?* Today's Zaman. Février 2011, <http://www.todayszaman.com/news-236104-third-bridge-remedy-for-traffic-or-environmental-disaster.html>>

Dr GULCIN, Büyüözkân. *Analyse multicritères pour le problème de la traversée du Bosphore*. Séminaire du réseau francophone en socio économie des transports financé par le ministère des transports français entre le 7-11 avril 2005 à Budapest. Avril 2005

Dr ILICALI, Mustafa. *Public transportation systems experiences and strategies*. Regional workshop about authorities responsible for urban mobility, Istanbul Metropolitan Municipality. 2011

Dr ZEYBEK, Hülya. *Role of mega projects in sustainable urban transport in developing countries: the case of Istanbul Marmaray project*. 2008

<http://www.codatu.org/english/conferences/codatu13/CodatuXIII-CDrom/codCD-Zeybek.pdf>

ERDER, Sema. *Local governance in Istanbul*. Urban Age.

http://www.urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/articles/10_SemaErder/en_GB/

EUR 450 million for Bosphorus tunnel in Istanbul. Décembre 2005,

<http://www.eib.org/projects/press/2005/2005-126-eur-450-million-for-bosphorus-tunnel-in-istanbul.htm?lang=fr>

Eurasia tunnel environmental and social impact assessment. Volume 1. 2011

European investment loans in Turkey. European investment Bank.

FABIANSKI, C. *Transformation des transports collectifs d'Istanbul : vers un système de transport de masse ?* Observatoire Urbain d'Istanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ). 2006,
<http://www.codatu.org/francais/publications/actes/conferences/codatu12/papers/FABIANSKI.pdf>

GERCEK Haluk, DEMIR Orhan. *Urban mobility in Istanbul.* Istanbul Technical University; Plano fis. 2008

GERCEK Haluk, KARPAK Birsen, KILINCASLAN Tülay. *Transportation.* Volume 31, numéro 2,
<https://springerlink3.metapress.com/content/w461q4k227121166/resource-secured/?target=fulltext.pdf&sid=kszoqui0oa fbrx45kkiscrmz&sh=www.springerlink.com>

GERCEK, Haluk. *Patterns of mobility in Istanbul: What is next?* Urban Age Istanbul Conference. Istanbul Technical University, November 2009,
http://www.urbanage.net/conferences/istanbul/media/materials/presentations/12_GERCEK.pdf

Gouverner Istanbul aujourd'hui. Rives méditerranéennes. 1999 (mettre le lien)
<http://www.hurriyetdailynews.com/article.php?enewsid=92282>

IMEKSIZ, Ipek. *Yenikapi dig to postphone opening of Istanbul Marmaray academic says.* Hürriyet Daily News. November 2010,
<http://www.hurriyetdailynews.com/n.php?n=yenikapi-excavation-project-postpones-the-opening-of-marmaray-2010-10-29>

Infrastructures de transport en Turquie. Missions économiques. 2008

Istanbul air quality strategy. Istanbul Metropolitan Municipality, environmental protection and control department. 2009

Istanbul second tube tunnel to open in 4 years. Today's Zaman. 2011

Istanbul's history will be rewritten with objects coming out of Marmaray. Article du Tempo

Magazine pour le Turkish Daily News , juin 2007,

<http://www.hurriyetdailynews.com/article.php?enewsid=75351>

IZCI, Rana. *Turkey towards a new development path? Global climate change and development policies.*

KARTAL, Kazim. *Extension of Ten-T into accession countries and Turkey.* Transport Ministry, Ankara and Transport Studies Unit, University of Oxford. 2007

KILIC Yasin, SALCIOGLU Muzaffer. *Marmaray to be connected to both Istanbul airports.* Today's Zaman News. Janvier 2010,

<http://www.todayszaman.com/news-199687-101-marmaray-to-be-connected-to-both-istanbul-airports.html>

KILIC , Ali Aslan. *French Alstom to be kept out of new Marmaray tender.* Today's Zaman. October 2010,

<http://www.todayszaman.com/news-224697-french-alstom-to-be-kept-out-of-new-marmaray-tender.html>

Le prêt de la BEI met la ligne ferroviaire à grande vitesse : Istanbul-Ankara sur la bonne voie. Banque Européenne d'Investissement. 2006.

Le tunnel du Bosphore relie les hommes au cœur de la métropole la plus dynamique de Turquie. Février 2010,

<http://www.eib.org/projects/news/bosphorus-tunnel-building-a-milestone-link-between-europe-and-asia.htm?lang=fr>

LEIMGRUBER, Thomas. *Les TCDD, tête de pont entre l'Europe et l'Asie.* Comité international des transports ferroviaires. Mai 2007,

Les transports urbains en Turquie. Missions économiques. 2008

LYKKE Steen, BELKAYA Hüseyin. *Marmaray project: project and its management.* Novembre 2005,

http://www.ita-aites.org/fileadmin/filemounts/general/pdf/ItaAssociation/ProductAndPublication/OpenSession/Tust_Vol_20_6_600-603.pdf

MAKALELER, Benzer. *Urban growth and Istanbul : A Rise in Population from 1 Million to 12 Million.* 2006,

Marmaray all set to cross the Bosphorus. Tunnelling and trenchless construction. 2007,
http://www.nodig-construction.com/doks/pdf/Site-Story_TTC0708-Marmaray.pdf

Marmaray completion delayed to 2013, cost increases by \$500 mln. Today's Zaman. Décembre 2009,

<http://www.todayszaman.com/news-196986-100-marmaray-completion-delayed-to-2013-cost-increases-by-500-mln.html>

Marmaray project: requirements for the design and construction of the Bosphorus tunnel. Underground Space Use: Analysis of the Past and Lessons for the Future – Erdem & Solak (Eds). Taylor and Francis group, London, 2005, ISBN 04 1537 452 9,

<http://www.ctta.org/FileUpload/ita/2005/pdf/EM-13.2.pdf>

Marmaray project: requirements for the design and construction of the Bosphorus tunnel. Underground Space Use: Analysis of the Past and Lessons for the Future – Erdem & Solak (Eds). Taylor and Francis group, London, 2005, ISBN 04 1537 452 9,

<http://www.ctta.org/FileUpload/ita/2005/pdf/EM-13.2.pdf>

Marmaray : L'Asie est reliée à l'Europe sous la mer. Turquie-fr.com. 2011,

<http://www.turquie-fr.com/marmaray-lasie-est-reliee-a-leurope-sous-la-mer/28/02/2011/>

Marmaray-Metro protection excavations gets into a book to carry Istanbul's history back to 8500 years ago. Mars 2010,

http://www.en.istanbul2010.org/HABER/GP_648665

MEISSONNIER, Jöel. *Pour une bonne accessibilité urbaine en transports en commun à Istanbul : privilégier la raison graphique ou le lien social ?*

MONSALVE, Carolina. *Railway reform in south east Europe and Turkey- On the right track ?* World Bank. 2011

MONTABONE Benoît, MORVAN Yoann. *Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore*. EspacesTemps.net, Mensuelles. 2011,
<http://espacestems.net/document8781.html>

MORVAN, Yoann. *Kanal Istanbul, un « projet fou » au service d'ambitions politiques*. Métropolitiques. 2011
27 juin 2011.

NGO sends SOS for Istanbul transportation. Hürriyet Daily News. Octobre 2010,
OKCU, Demet. *Les politiques urbaines liées aux transports dans l'arrondissement de Kartal à Istanbul*. Université Paris X Nanterre, Rapport de stage. 2006

OKTEM A.U. *The Marmaray project in Istanbul : a shift from roads to railways*. Istanbul Bilgi University . 2006

One sea and land tunnel in Marmaray get integrated to each other. Avril 2010,
[http://www.thefreelibrary.com/\(ECO\)+ONE+SEA+AND+LAND+TUNNEL+IN+MARMARAY+GET+INTEGRATED+TO+EACH...-a0224315860](http://www.thefreelibrary.com/(ECO)+ONE+SEA+AND+LAND+TUNNEL+IN+MARMARAY+GET+INTEGRATED+TO+EACH...-a0224315860)

RAINSFORD, Sarah. *Istanbul's ancient past unearthed*. BBC News. Janvier 2009,
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7820924.stm>

RAINSFORD, Sarah. *Treasure dig threatens Bosphorus rail link*. BBC News. Mai 2006
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/4949862.stm>

SEIBERT Thomas. *New Istanbul bridge sparks criticism*, août 2011,

<http://www.thenational.ae/news/worldwide/europe/new-istanbul-bridge-sparks-criticism>

SEIBERT, Thomas. *Turkey plans third bridge over the Bosphorus*. The National. Juillet 2009,
<http://www.thenational.ae/news/worldwide/europe/turkey-plans-third-bridge-over-the-bosphorus>

SOK, Emilie. *Le projet Marmaray : quand le rail se raille de la voiture*,
http://www.aujourdhuiturquie.com/index.php?action=makale_detay&hb_id=162

SULEYMANLI, Aydin. *The Baku-Tbilisi-Kars railway connection as an important section of the Trans-European railway network*. 2009

TEZCAN O., KESTEN S., TOPUZ S. *Suburban rail systems of Istanbul: current situation: and probable impacts after temporary termination*. 2006

TEZER, Azime, et al. *Assessing urban transportation development: sustainable transportation perspectives for Istanbul, Turkey*, pp 231-245,
<http://www.igi-global.com/bookstore/chapter.aspx?TitleId=42418>

The Bosphorus tunnel-The EIB is taking part in one of the world's most ambitious urban transport schemes. Balkans.Com business news. Février 2010,
<http://www.balkans.com/open-news.php?uniqueNumber=47780>

The study on integrated urban transportation master plan for Istanbul metropolitan area in the republic of Turkey. Istanbul Metropolitan Municipality and Japan International Cooperation Agency. 2009

Third bridge would not damage nature, minister says. Today's Zaman. Août 2009
http://www.todayszaman.com/newsDetail_getNewsById.action?load=detay&link=184880

Turkish party urges 2 million to protest against bridge. Hürriyet Daily News. Septembre 2010,
<http://www.hurriyetdailynews.com/n.php?n=two-million-locals-planned-for-next-13-years.html>

UNESCO to inspect Istanbul's historic sites. Today's Zaman. Avril 2008,
<http://www.todayszaman.com/news-139498-unesco-to-inspect-istanbuls-historic-sites.html>

VALLOUIS, Philippe. *Energy consumption and environmental impacts of urban transport in Istanbul.* Plan Bleu. 2008.

VELA, Justin. *Istanbul could split in two, says Turkish prime minister.* Guardian.co.uk. 2011,
<http://www.guardian.co.uk/world/2011/apr/18/istanbul-split-turkish-prime-minister>

WATSON, Ivan. *Tunnel links continents, uncovers ancient history.* CCN World. Septembre 2009,
<http://edition.cnn.com/2009/WORLD/meast/09/21/turkey.bosphorus.tunnel.marmaray/>

YAVUZ, Ercan. *\$100 billion in transportation projects planned for next 13 years.* Today's Zaman. Octobre 2010,
<http://www.todayszaman.com/news-224606-101-100-billion-in-transportation-projects-planned-for-next-13-years.html>

YERASIMOS, Stéphane. *Istanbul : approche géopolitique d'une mégapole.* Hérodote, 2001, numéro 103, 204 pages. ISSN 2707135925

YESSIOS, Christina. *Hyper-Extensions : The Marmaray Project.* Septembre 2009,
<http://www.thepolisblog.org/2009/09/hyper-extensions-marmaray-project.html>

YILMAZ Önay, OGUZ Serhat. *Third Bosphorus bridge in troubled water.* Hürriyet daily news. Août 2009,
<http://www.hurriyetdailynews.com/n.php?n=third-bosphorus-bridge-plans-create-concern-2009-08-20>

ZIFLIOGLU, Vercihan. *Marmaray underground project rewrites Istanbul's history.* Article du Turkish daily news, juillet 2007,
<http://www.hurriyetdailynews.com/article.php?enewsid=79515>

SITE INTERNET VISITES :

Le site du projet Marmaray : <http://www.marmaray.com/>

Le site de la municipalité métropolitaine d'Istanbul : www.ibb.gov.tr

Le site de la principale compagnie d'autobus : <http://www.iETT.gov.tr/>

Le site du métro : <http://www.istanbul-ulasim.com.tr>

Le site des chemins de fer turcs : <http://www.tcdd.gov.tr/>

Le site de la principale compagnie de transport maritime : <http://www.ido.com.tr/>

Le site de l'IFEA : <http://www.ifea-istanbul.net>

Annexes

Annexe 1 : Entretien avec Murat Güvenç, professeur à l'Université Bilgi et Sehir

Annexe 2 : Entretien avec Alain Terrailon, représentant de la BEI à Istanbul (Durée : 30 minutes)

Annexe 3 : Entretien réalisé avec Korhan Gumus, urbaniste de formation mais aussi parfois éditoriale pour certains journaux turcs (durée : environ 45 minutes)

Annexe 4 : Entretien avec Yavuz Delice, assistant du responsable des transports publics au sein de la municipalité métropolitaine d'Istanbul.

Annexe 5 : Entretien téléphonique avec Joël Meissonnier, ancien professeur de l'Université de Galatasaray en sociologie, spécialiste de la sociologie des transports et des comportements de déplacement (durée : 40 minutes)

Annexe 6 : Organigramme en matière de transport public à Istanbul

Annexe 7 : Plan du Marmaray

Annexe 8 : Plan de la station Yenikapi

Annexe 9 : Plan des transports à Istanbul

Annexe 1 : Entretien avec Murat Güvenç, professeur à l'Université Bilgi et Sehir

(Durée : un peu moins de 40 minutes)

(Il se présente tout de suite et m'explique qu'il a bien compris mon message envoyé par messagerie électronique, il parle un français excellent, nous nous installons il commence une longue tirade)

Je suis professeur de géographie sociale et d'urbanisme. En ce moment je travaille sur deux projets : tout d'abord un atlas à différentes échelles des migrations internes en Turquie et le deuxième projet concerne le paysage industriel au 20^{ème} siècle à Istanbul, cela relève donc plus de la géographie économique.

Revenons à votre sujet Karim.

En ce qui concerne le projet Marmaray, j'ai des doutes. L'itinéraire aurait pu être meilleur. Néanmoins, ce projet est une réelle nécessité, et à l'avenir il faudra penser à développer ce type de transport. Le tunnel Marmaray aura une capacité quatorze fois supérieure apparemment à celle du premier pont sur le Bosphore.

En Europe, des centaines de villes sont traversées par des rivières mais le détroit du Bosphore est particulier car le courant est extrêmement puissant, c'est donc difficile aussi bien pour les transports maritimes que pour un pont. La question récurrente est la suivante : comment gérer une coupure d'interaction spatiale ? Il est impossible de résoudre le problème à court terme selon moi.

S'il s'agissait d'une mer on aurait créé une nouvelle structure économique et sociale. Pour les Turcs, le premier pont a été un cadeau du ciel, je m'en souviens c'était en 1974. En dix ans, le développement urbain a été anéanti. Plus de 80% de la population (et 70% de l'activité économique) était en Europe et 20% en Anatolie. Grâce au premier pont, le niveau de population en Anatolie est passé de 25% entre 1975 et 1980 à 30% entre 1980 et 1983 pour en arriver à 48% aujourd'hui. Les emplois sont plutôt du côté européen d'où la congestion du

trafic au niveau des deux ponts qui traversent le Bosphore. Des bouchons se créent car la demande est moins forte dans la direction Europe-Asie.

Selon moi, une solution pourrait être l'application du «marginal cost pricing» c'est-à-dire augmenter le prix du passage aux heures de pointe. C'est ce que fait la ville de Washington DC. Aux heures de pointe le tarif pour traverser le pont est 75% plus élevé. On observe une baisse de la demande et une augmentation de la capacité à d'autres heures.

En ce qui concerne le second pont, il n'est pas très efficace, et maintenant on parle même d'un troisième pont. Marmaray est un projet qu'il fallait absolument adopter pour résoudre ce problème de coupure géographique. Je pense personnellement qu'à court terme il est très difficile d'avoir un impact sur l'accessibilité du détroit. Ce qu'on observe surtout c'est que les lieux proches des futures grandes infrastructures bénéficient de rentes supérieures (augmentation du prix de l'immobilier).

Si on introduit dans un système qui a une structure permanente un élément comme Marmaray, alors cela va généraliser la modification des accessibilités du détroit.

Marmaray ne va pas se concentrer que sur les quartiers qu'il dessert, il va modifier en profondeur des localités qui n'ont rien à voir et qui seront plus accessibles. Cela va hausser les prix et va créer une restructuration urbaine inouïe et imprévue.

On parle d'ingénierie mais on nie les structures et les densités urbaines. La vie se canalise près du Bosphore. Les ponts sont des entonnoirs qui concentrent les flux, le troisième pont aura le même problème et subira une congestion. Marmaray va changer les flux de transport, de nouvelles dynamiques seront sûrement observées non pas d'Est en Ouest mais du Nord au Sud (entre les ponts et le Marmaray). Il serait intéressant de prendre des photos de la ville maintenant pour voir l'évolution de celle-ci.

Parlons maintenant de gouvernance urbaine Karim (*il sourit car il sait qu'il est seul à parler et qu'il répond à toutes mes questions de façon synthétique*) :

Le discours de la mairie est contradictoire, ils font ce que vous appelez en France du «clientélisme». Pour le troisième pont par exemple, on fait rêver toute une partie de la population car les banlieusards rêvent d'avoir une voiture pour se déplacer et rêvent d'une vie

à l'américaine. Sur le plan urbain, c'est totalement contradictoire, mais sur le plan politique c'est extrêmement intelligent.

En ce qui concerne le tunnel autoroutier, ici les avis sont partagés. Les effets négatifs ne sont pas abordés en Turquie, ils essayent de créer de nouvelles infrastructures et ils étudieront les retombées plus tard.

(L'entretien se termine car monsieur Güvenç doit rencontrer une doctorante qui prépare une thèse de géographie industrielle. Nous avons gardé le contact depuis, cette entretien fut bref certes, mais extrêmement enrichissant car il a été fait peu de temps après mon arrivée à Istanbul)

Annexe 2 : Entretien avec Alain Terrailon, représentant de la BEI à Istanbul (Durée : 30 minutes)

J'attendais énormément de cet entretien car la BEI a été un acteur difficile à contacter. Elle est l'institution qui finance près de la moitié du projet Marmaray. Malheureusement pour moi et mes recherches, monsieur Terrailon venait de prendre son poste et ne connaissait aucun détail technique concernant ce projet. Il m'a donné dès le début de l'entretien une sorte de revue de presse concernant le projet que j'avais déjà trouvé en préparant l'entretien via des ressources numériques. Je comptais néanmoins transformer mon entretien pour essayer d'avoir quelques éléments à utiliser dans mon mémoire.

Monsieur Terrailon me demanda de lui donner m'ensemble de mes questions, pour qu'il essaye de me faire une réponse globale, une visioconférence l'attendait avec l'Allemagne et l'entretien fut donc très bref. Voici son discours :

Je vais essayer de répondre le plus précisément et le plus précisément possible à toutes vos questions qui sont extrêmement pertinentes, malheureusement je vais de voir aller à l'essentiel.

La BEI avec le programme MEDA a des relations avec la Turquie depuis 40 ans. Depuis 2005 la Turquie a le statut de candidat pré-adhésion. Dans le cadre de la politique de voisinage de l'UE 400 à 500 Millions d'Euros sont investis chaque année dans des projets d'intérêts commun. En 2008 l'ensemble de ces financements représente pratiquement 2,6 Milliards d'Euros. Effectivement il s'agit d'accompagner le processus d'adhésion de la Turquie, d'harmoniser les valeurs Turques aux nôtres (une assistance technique de la commission Européenne est présente à Ankara).

Il s'agit pour la Turquie de tendre vers l'acquis communautaire. Nous intervenons dans des politiques sectorielles c'est-à-dire d'avenir comme les transports, l'énergie, les PME, et le développement régional. D'ailleurs le financement alloué par la BEI est beaucoup plus important que celui donné à des pays membres. La BEI est toujours en étroite liaison avec la commission Européenne (utilisation des fonds IPA). Avant tout financement, nous réalisons une étude d'impact pour que le projet soit conforme aux standards européens.

Nous travaillons également avec la municipalité, les transports d'Istanbul, et TCDD (chemin de fer turc). Le BEI souhaite aujourd'hui investir dans le ferroviaire et non plus dans le routier. La dimension environnementale est toujours au cœur des projets. 50% du financement du Marmaray est financé par la BEI. Notre institution ainsi de cette manière soutient la croissance économique turque. Nous proposons un financement comme une banque à un Etat sauf que le taux d'intérêt n'est pas le même.

Nous avons une attitude réactive et non pas active, c'est-à-dire que nous ne faisons pas de missions de consulting. La Commission Européenne siège au bureau de la BEI mais n'est pas actionnaire, ce sont les 27 pays membres qui le sont.

La BEI s'assure toujours que les projets sont techniquement fiables et économiquement viables (prévision de trafic etc.). La rentabilité économique et la protection de l'environnement sont toujours des conditions sine qua none.

Par exemple, la BEI a finalement refusé de financer un projet de TGV entre Istanbul et la Bulgarie.

Nous soutenons le transport ferroviaire de marchandises mais pas le transport à grande vitesse.

Enfin, la BEI n'investit pas plus de 50% dans un projet pour déléguer la gestion. Elle propose juste un financement et c'est au promoteur de l'utiliser. Cependant, bien évidemment nous suivons l'avancée de nos projets (communication avec les acteurs, état, chemin de fer etc.).

L'entretien se termine donc très rapidement, monsieur Terrailon me parle de son ancienne vie de banquier à Hong Kong puis me raccompagne vers la Sortie où sa secrétaire me donnera les contacts téléphoniques de l'agence DLH, qui s'occupe exclusivement des grandes infrastructures de transport tel que le Marmaray. Cet entretien apporte peu de choses pour notre étude mais il permet d'avoir accès aux constructeurs du projet.

Annexe 3 : Entretien réalisé avec Korhan Gumus, urbaniste de formation mais aussi parfois éditoriale pour certains journaux turcs (durée : environ 45 minutes)

Remarques préliminaires : L'entretien fut réalisé en anglais et en français, monsieur Gumus ayant fait une partie de ses études secondaires en français. J'ai essayé de saisir son point de vue et de le retranscrire le plus correctement possible. Il ne me laissait pas trop la possibilité d'intervenir. L'entretien avait parfois des allures de « cours histoire urbaine à Istanbul ».

Tout d'abord, je souhaitais vous remercier encore une fois pour votre disponibilité, je souhaitais vous rencontrer car j'ai vu votre annonce apparaître assez souvent dans des articles de presse turque à propos de la gestion, selon vous « catastrophique » de la municipalité d'Istanbul. Que savez exactement à propos de la politique des transports et du projet Marmaray ?

Cher jeune homme, je préfère être honnête avec vous, je ne suis pas un spécialiste des questions de politique locale. Je pense sincèrement que la municipalité aurait fait la même chose que le gouvernement si elle avait eu à gérer le projet Marmaray.

Selon moi, ce n'est pas un problème de centralisation en matière de prise de décision mais un problème de savoir-faire tout simplement.

Il y a une vision moderniste datant du XIX^e siècle, un problème d'articulation des fonctions entre les acteurs.

Le projet Marmaray existe depuis trente ans. Depuis trois décennies, c'est toujours le même mode de fonctionnement de l'autorité centrale selon moi (note de bas de page il y a eu des lois quand même). La municipalité s'occupe quant à elle de convoquer des ingénieurs et des experts, ce qu'elle ne fait pas toujours (*il rit*).

Les infrastructures à Istanbul s'inscrivent selon moi dans une réalité qui ne répond pas à la créativité des experts. Oui, cette créativité est inexistante car on est focalisé sur les objectifs.

Le premier ministre, que vous aimez tant en France (*il rit encore*) tient un discours progressiste, productiviste, il s'oppose donc ouvertement aux découvertes archéologiques qui ne sont pas importantes selon lui et font perdre un temps considérable au projet.

L'archéologie est un secteur comme un autre qui a son importance, ce problème très actuel révèle qu'en Turquie il n'y a pas d'intégration de l'ensemble des acteurs dans les politiques publiques menées. Le projet Marmaray n'est pas « urbanisé », on ne pense pas à ce qui se fera autour, d'une certaine on construit pour construire comme en France sous Pompidou sans réfléchir aux enjeux et aux possibles conséquences de telles ou telles décisions.

Par exemple, en ce qui concerne le projet de faire un troisième pont traversant le Bosphore: en 2004 les discussions sérieuses ont commencé concernant ce projet, le lobby des autoroutes s'est emparé du projet et la rationalité technocratique a perdu un duel, laissant la place à la recherche d'intérêts financiers.

L'Etat turc est devenu après la Deuxième Guerre Mondiale une partie gérable par la politique, le pouvoir a été donné aux élus

Ce pouvoir politique est aujourd'hui entre les mains de la droite populiste, l'AKP. Selon moi, l'AKP tente avec le soutien électoral du peuple de renverser l'Etat autrefois très technocratique en Turquie.

En 1997 à Arnavutköy, il y avait déjà eu des manifestations contre le projet d'un nouveau pont, le ministère avait alors pris rendez-vous avec la chambre des architectes, la décision de financer le transport ferroviaire a été prise.

Özal, premier ministre à l'époque, déclara que le transport ferroviaire était un « truc » de communiste (obligé de tenir ce discours pour satisfaire la droite populiste).

Le rapport à la voiture est-il particulier en Turquie selon vous ?

Les pauvres veulent des voitures, symbole de la richesse et de la réussite sociale dans une économie capitaliste de consommation de masse. Mais cela met en péril la morphologie urbaine d'Istanbul.

Le projet Marmaray n'a jamais été démocratisé, la technocratie domine depuis Ankara. Maintenant comme je l'ai dit, les politiques en Turquie dominent la technocratie. Ils veulent être présents sur tous les domaines (archéologie, culture).

Pour le premier pont, les architectes avaient tout préparés pour les enjeux métropolitains, ce document s'adressaient à l'armée qui a des bases militaires à l'entrée de la Mer Noire (zone stratégique), le premier ministre à l'époque, Turgut Özal critiqua un : « coup d'état pour le transport » c'est-à-dire une tentative de déstabiliser les nouveaux projets.

Selon l'idéologie populiste, le patrimoine c'est quelque chose des élites pour gagner de l'argent, c'est un ennemi.

Le risque sismique n'a toujours pas l'air d'avoir été compris par les autorités, on annonce à futur stations de Yenikapi des projets de transport.

Mais le Marmaray n'a pas été pensé par des urbanistes mais si il apparaît comme une nécessité, la coordination entre l'Etat et les mairies n'existe pas : on n'utilise pas l'espace public, la gestion locale doit être au cœur de ce genre de projet (d'où l'idée de plan de management). Londres, Barcelone connaissent les mêmes problèmes.

Vous verrez monsieur, la crise archéologique n'est que le début, les espaces verts seront détruits.

Il n'y a pas de vision d'ensemble sur le long terme. L'agence Istanbul 2010 dans le cadre d' « Istanbul 2010 capitale européenne de la culture » a été un échec cuisant en matière de démocratie locale.

L'Union Européenne nous demande d'avoir une politique des transports durable mais vous savez je n'ai plus confiance dans les institutions internationales, la BEI tient le même discours que la Banque Mondiale dans le passé mais la Banque Mondiale n'a fait que renforcer l'urbanisation.

(Il m'empêche de relancer l'entretien avec une autre question et continue de parler)

Le projet à une visée économique, car il permettra de construire des bureaux, d'améliorer les flux, c'est également du clientélisme électoral.

Le clientélisme et le populisme paralysent le bon fonctionnement de l'autorité locale en Turquie, mais c'est mon avis et encore une fois je ne suis pas un spécialiste.

La politique, un peu comme chez vous d'ailleurs (*il sourit*) se pense sur le court-terme avec des mandats électoraux courts, l'objectif est d'arriver aux responsabilités et de prendre le pouvoir.

Pour comprendre le problème, je vous invite simplement à regarder la liste des participants au cours des plans urbains d'aménagement, vous ne trouverez que des entreprises ou des membres de l'administration.

La société civile et les ONG n'ont pas leur mot à dire. Les grandes universités comme ITÜ servent à la municipalité en matière de conseil, monsieur Haluk Gerçek que vous devez certainement connaître est d'ailleurs à sa manière une sorte de conseiller indépendant. Il est obligé d'une certaine manière, car cela lui donne une légitimité et il peut essayer de changer les esprits des responsables. Mais il ne peut pas rester en dehors du système sinon les projets sont confiés à des agences étrangères.

Il faut que vous compreniez quelque chose d'important, dans l'idéologie de l'AKP : c'est dieu qui crée, ils sont des créateurs fascistes selon moi (*il est très énervé*). Les politiques en Turquie n'ont aucune compétence en général, encore moins sur ces sujets là.

Mais plus précisément sur les transports ... ?

Pour revenir aux transports, la privatisation est généralisée car c'est la seule solution pour l'Etat de trouver des financements pour avoir une gestion correcte. Jusqu'à 2006, le pouvoir central Ankara gérait la compagnie de bateaux et maintenant la mairie souhaite privatiser.

Si vous êtes le maire d'Istanbul, vous êtes plus important qu'un ministre, on ne pas donner trop d'autonomie au maire car Istanbul, c'est la Turquie (note de bas chiffre sur l'économie turque 50% de l'économie turque et vie culturelle)

Kadir Topbas est l'actuel maire car il n'ira pas au conflit avec le premier ministre. Monsieur Erdogan était le chef des jeunesses islamistes, il y a eu je pense un « deal » entre les deux hommes.

Il faut faire la distinction entre ce qui est bien pour la ville et ce qui peut plaire au peuple.
N'oubliez jamais ça vous qui étudiez les sciences politiques

L'entretien se termine, monsieur Korhan Gumus avait un autre rendez-vous, avec la presse cette fois-ci, je n'ai pratiquement pas le temps de lui dire au revoir, il m'enverra par la suite des contacts très utiles concernant mon sujet de recherche.

Annexe 4 : Entretien avec Yavuz Delice, assistant du responsable des transports publics au sein de la municipalité métropolitaine d'Istanbul.

Cet entretien fut réalisé dans une annexe du siège des transports publics à l'extrême Ouest de la ville. Monsieur Delice était le seul de son service à parler anglais. Il réalise actuellement un doctorat d'urbanisme à l'Université Technique d'Istanbul. J'avais dû auparavant lui envoyer mes questions par mail, c'était une condition sine qua none pour réaliser cet entretien. Dès le départ je me suis rendu compte qu'il m'avait demandé ça car son supérieur hiérarchique lui avait demandé d'envoyer les questions à l'administration centrale d'Ankara. Cette information est nécessaire pour comprendre pourquoi j'ai eu droit aux réponses qui vont suivre malgré la sympathie de M. Delice. Précisons que cet entretien a été réalisé en présence de deux autres personnes dans la salle qui notaient tous les propos de M. Delice. Ayant un niveau de turc très faible j'étais accompagné d'une amie française bilingue, Lorène Barillot.

Quels sont les liens entre la municipalité et les responsables du projet Marmaray ?

(Il me récite exactement la définition du projet Marmaray disponible sur le site internet du projet). Le projet consiste à créer une nouvelle ligne ferroviaire à Istanbul reliant la rive européenne et la rive asiatique. La municipalité d'Istanbul assure la protection du patrimoine tout en permettant d'améliorer les transports publics avec une meilleure accessibilité et un plus grand confort. Marmaray est la colonne vertébrale de tous les nouveaux projets.

J'aimerais savoir les solutions que propose la mairie pour résoudre le problème du trafic à Istanbul à court terme ?

Nous avons un plan à respecter pour 2014. Le système ferroviaire urbain recevra 6,3 Milliards de dollars pour les trois prochaines années et le système routier recevra 3,8 Milliards de dollars.

Je me sens mal à l'aise, je sens qu'il ne va répondre à aucune question. Lorsque je lui demande si le projet aura des connexions avec le réseau existant il me répète exactement mot

pour moi ce qui est écrit sur le site internet comme si il essayait d'expliquer à une personne lambda les objectifs du Marmaray. Je l'ai vécu comme un véritable mépris car pour obtenir cet entretien je m'étais présenté comme un étudiant niveau master faisant un mémoire sur les problématiques du transport. Les réponses furent alors de plus en plus courtes.

Quel est l'avenir du transport ferroviaire à Istanbul selon vous ?

Vous avez demandé cet entretien M. Ziady pour parler du projet Marmaray mais ce projet est sous la responsabilité du ministère des transports donc c'est peut-être mieux que vous les contactiez directement.

Je ne me laisse pas déstabiliser et j'essaye de lui poser un maximum de questions.

Quel est le modèle optimal de transport pour Istanbul ?

A votre avis ? (*Il sourit*). La priorité doit être le rail.

Est-ce que le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable ?

Oui le Marmaray est un projet durable.

Quel est le plan de financement du projet Marmaray ?

Je suis désolé de me répéter mais le projet est sous la responsabilité du ministère des transports, contactez-les directement.

Est-ce que la position de la municipalité n'est pas paradoxale puisqu'elle soutient le Marmaray tout en soutenant un projet de tunnel autoroutier et le troisième pont sous le Bosphore ?

Je ne comprends pas pourquoi vous me parlez de ça, ces deux projets n'ont pas encore commencés à être construits, ils sont prévus pour la période 2014-2018.

Quelles relations entretiennent les différents acteurs du transport à Istanbul ?

La municipalité métropolitaine d'Istanbul représente l'autorité à l'échelle locale. Le système de bus est géré par la compagnie IETT. Le transport maritime est quant à lui géré par IDO, et le système ferroviaire est quant à lui géré par la compagnie ULASIM A.S. Ces trois compagnies appartiennent à la municipalité.

Comment pourriez-vous résumer la situation actuelle à Istanbul et le problème de l'accessibilité du détroit du Bosphore, c'est-à-dire mon sujet de mémoire ?

La croissance démographique a explosé à Istanbul, le nombre d'automobiles est estimé à 1,7 Millions, 3% des voyages quotidiens sont réalisés par des automobiles privées ce qui cause un sérieux problème de congestion.

Y a-t-il selon vous un réel besoin d'infrastructures ?

Nous n'avons pas un système ferroviaire assez développé. Le système de transport public n'arrive pas à gérer la demande. Etant donné l'étalement urbain d'Istanbul, la voiture est beaucoup plus attractive que les transports.

Après cette dernière réponse, la quasi-totalité du discours de M. Delice fut de me demander de contacter le gouvernement en charge de ce projet. J'ai senti une énorme tension tout au long de cet entretien et j'étais franchement vexé de cet accueil. J'avais l'impression de devoir me justifier en permanence alors que j'étais venu demander des informations sur la situation actuelle des transports. M. Delice pour conclure me dit qu'il allait transmettre mes questions à l'une de ses collègues qui était plus spécialisée que lui concernant le projet Marmaray. Je n'ai jamais reçu de réponse. J'ai découvert plus tard que M. Delice était en fait un stagiaire travaillant au sein de la municipalité qui apportait de façon ponctuelle des conseils en matière d'urbanisme à la municipalité, dans le cadre de sa thèse. Cette expérience malheureuse m'a permis de comprendre que l'intérêt de mon mémoire était d'essayer d'étudier les problèmes de gouvernance dans le domaine des transports publics.

Annexe 5 : Entretien téléphonique avec Joël Meissonnier, ancien professeur de l'Université de Galatasaray en sociologie, spécialiste de la sociologie des transports et des comportements de déplacement (durée : 40 minutes)

Etant donné qu'il s'agissait d'une conversation téléphonique, monsieur Meissonnier a préféré me livrer son avis général de manière synthétique.

La municipalité d'Istanbul a conscience du problème de la mobilité et des déplacements.

Le choix du radical dans la politique des transports de prendre une voie sur le pont pour le Métrobus : une voie centrale ! C'est un symbole, car c'est la voie la plus rapide, le symbole est extraordinaire. Maintenant, les gens prennent le bus car le bus est plus rapide que la voiture. La mobilité durable est évidemment dans un but de développement durable. En Turquie, la voiture reste un outil de distinction, c'est-à-dire l'entrée dans la classe moyenne. La force de la municipalité d'Istanbul (IBB) est d'arriver à faire revenir les gens dans les transports en commun ce qui n'est pas le cas dans les grandes villes européennes.

La qualité des services en matière de transport public est primordiale, et du coup la municipalité n'a pas conscience qu'il est important de mener une campagne favorable aux transports.

On serait possible alors de surmonter la phase du « tout automobile ». On devrait prendre en considération les classes populaires d'Istanbul, je m'explique, au départ le métro a été fait pour les riches (« Levent » le quartier d'affaires). Mais les pauvres se sont approprié cet outil de transport. Le potentiel du métro est devenu énorme. Une masse énorme de gens prend le métro chaque jour. L'amélioration du système de transport collectif devient un enjeu électoral. Lorsqu'on interroge les gens sur leur satisfaction ou leur mécontentement vis-à-vis des transports en commun, la plupart disent qu'ils espèrent un jour pouvoir s'offrir une automobile, c'est exactement ce que disaient les Français dans les années 60-70, car les désagréments dans les transports sont bien trop importants (bus bondés, mauvaises odeurs etc.). Dans le contexte actuel des transports, on ne peut pas éviter la montée de l'automobile, mais il est possible de réduire les désagréments.

La municipalité d'Istanbul a la chance de posséder un réseau extraordinaire (plus de 500 lignes de bus). Elle a réussi à créer une véritable intégration tarifaire : le système AKBIL

(valable pour les métros, les bus, les bateaux, le tramway, funiculaires, "feriboot"). Ce système est exceptionnel car les acteurs du transport sont privés et publics. Je ne connais aucun exemple de mégapole comparable, utilisant cette intégration tarifaire.

Cependant, il y a un manque de cohérence dans la politique des transports d'Istanbul. Dès qu'il y a un problème, on fait du saupoudrage, on crée de nouveaux tunnels routiers alors que l'on sait très bien que cela va accroître les embouteillages. Le tunnel de Besiktas est une absurdité car il va créer de nouveaux flux. Je pense que la municipalité est consciente qu'elle va créer une insatisfaction. Il serait intéressant d'étudier ce projet. Il y a un manque évident d'innovation en matière de transport et de vision à long terme. Par exemple, je pense qu'il serait intéressant d'étudier la possibilité de réserver le tunnel aux transports en commun, aux bus, aux dolmus, et éventuellement aux taxis.

Utilisons le tunnel comme un projet permettant de favoriser les transports en commun dans une perspective de développement durable, ce serait une première mondiale.

Des réflexions pourraient être envisagées concernant les taxis et les dolmus sur leurs itinéraires. En effet, ces modes de transport ont été validés par la municipalité car le système a connu un succès exceptionnel. La gouvernance urbaine à Istanbul est très étrange, on ne sait pas tirer partie des qualités (le Métrobus est un exemple qui vient de l'étranger). On ne prend pas assez en compte la culture locale dans la gouvernance urbaine. J'ai l'impression qu'en Turquie on sous-estime ses propres forces (c'est mieux à l'étranger donc on doit le faire) alors que les particularités locales sont bien présentes. L'informel est institutionnalisé, pas forcément de copinage même si il y a des problèmes de corruption. C'est juste que la gestion urbaine est quelque peu orthodoxe. Prenons le cas des minibuses, ils émanent d'individus, c'est-à-dire que le service est né de l'informel, c'est une initiative privée, ce n'est qu'après qu'elle fut institutionnalisée par la puissance publique.

Il ne faut pas forcément étudier les transports par le prisme de la vision occidentale.

Comme beaucoup d'observateurs étrangers, je vois le manque de lisibilité et de cohérence en matière de gestion urbaine et de gestion des transports. Lorsque vous prenez les transports à Istanbul, il n'y a aucun support graphique, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune carte représentant les arrêts de bus et de métro. Cela crée un comportement en matière de transport complètement différent de ce que l'on peut voir en Europe. En Turquie, on fait confiance à l'autre car on n'a pas de repères. Par conséquent, on se déplace autrement, les touristes par exemple se sentent perdus, font de grands détours et lorsque l'on prend le temps d'étudier les itinéraires, on se rend compte qu'il n'y a aucune logique.

Le rapport des turcs au transport ferroviaire est particulier, pour les habitants d'Istanbul, le train signifie « train de banlieue », c'est-à-dire le train des plus pauvres car les arrêts desservis sont en général des quartiers pauvres.

Le terminus du Marmaray est à Halkali. Il serait intéressant de voir ce que le Marmaray va changer. Beaucoup de gens vont commencer à prendre le train (les classes moyennes). Le rail va devenir le symbole du luxe, de la modernité, de l'automatisme.

En terme de représentation, le changement va être énorme car les stations vont être rénovées (centre commerciaux, arkeopark etc.). Il va enfin y avoir du brassage social et donc moins de ségrégation.

Le Marmaray s'arrêtera aussi à Usküdar, beaucoup d'habitants seront libérés d'une certaine exclusion. Il n'y aura plus aucun endroit isolé.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS

p.1

Avant-propos	p.3
Introduction	p.8
<i>Une ville qui souffre d'un problème de congestion</i>	p.9
<i>Un rêve qui devient réalité</i>	p.10
<i>Une nouvelle infrastructure qui souligne la question de la gouvernance</i>	p.11
<i>Un facteur sismique à ne pas sous-estimer</i>	p.12
<i>Des découvertes archéologiques qui modifient le calendrier</i>	p.13
<i>Un sujet étudié dans un cadre précis qui soulève de multiples interrogations</i>	p.14
<i>Un mémoire en trois grandes étapes</i>	p.16
<u>Partie I : Une politique qui se cherche encore : Etat des lieux de la situation à Istanbul</u>	p.18
A) De nombreuses contraintes à prendre en compte	p.18
<i>Une croissance démographique qui s'est accéléré dans la seconde moitié du vingtième siècle</i>	p.18
<i>Une mobilité urbaine au centre des attentions</i>	p.22
<i>Un indicateur des évolutions en matière de transport : le Bosphore</i>	p.26
<i>Une répartition modale dominée par le transport routier</i>	p.27
<i>Un problème de congestion qui a été compris par la municipalité</i>	p.28
B) Un besoin d'infrastructures qui ne répond pas aux enjeux de la mégapole	p.31
<i>Le succès récent du système « Métrobus » comme palliatif</i>	p.31
<i>Un second Bosphore : « Kanal »</i>	p.33
<i>Un futur troisième pont très décrié</i>	p.36
<i>Un tunnel autoroutier sous le Bosphore</i>	p.39
<i>Un secteur ferroviaire sous-développé</i>	p.43
<u>Partie II : Un méga projet urbain qui s'inscrit dans des stratégies diverses : Marmaray</u>	p.45

A) Présentation du projet	p.45
<i>Une prouesse technologique</i>	p.45
<i>Plusieurs contrats signés</i>	p.47
<i>Une association d'acteurs pour la réalisation du projet</i>	p.48
<i>Un financement assuré par des organismes internationaux</i>	p.50
<i>L'obstacle des risques sismiques et du patrimoine</i>	p.50
<i>Un projet qui sera lié au réseau de transport public stambouliote</i>	p.52
B) Un impact sur le trafic voyageur et sur le trafic de marchandises	p.53
<i>Des prévisions de trafic intéressantes</i>	p.53
<i>Un petit rappel historique du secteur ferroviaire en Turquie</i>	p.56
<i>Un TGV ente Ankara et Istanbul en préparation, un lien physique entre la politique et l'économie turque</i>	p.58
<i>Un projet qui s'inscrit dans une stratégie internationale</i>	p.62
<i>Une intégration aux corridors européens de transport</i>	p.68
C) Marmaray: un projet qui s'inscrit dans une politique durable des transports	p.73
<i>Le développement de l'intermodalité</i>	p.73
<i>Une volonté d'intégration européenne</i>	p.78
<u>Partie III : Un projet qui soulève des problèmes de gouvernement</u>	p.79
A) La fragmentation des responsabilités en matière de gestion	p.80
<i>Une administration nationale qui pèse beaucoup sur les pouvoirs locaux</i>	p.80
<i>Des enjeux partisans</i>	p.81
B) Un mode de gestion qui a beaucoup de progrès à faire	p.85
<i>Un réel problème de coordination entre les acteurs du transport</i>	p.85
<i>Privatiser pour mieux gérer ?</i>	p.85
<i>Vers un système oligopolistique ?</i>	p.87

Un nouveau mode de gestion de projets : les partenariats public-privé p.87

Un nouveau mode de gestion dans une optique d'intégration européenne p.88

Conclusion p.90

Des contraintes naturelles très handicapantes p.90

Une gouvernance qui pose des problèmes p.90

Des perspectives très attrayantes pour l'avenir avec Marmaray p.91

Un panel de solutions sont disponibles dès maintenant et ont montré leur efficacité
p.93

Index des tableaux p.95

Bibliographie p.96

Annexes p.109