

Demet OKÇU

Rapport de stage

Juin-Septembre 2006



## LES POLITIQUES URBAINES LIÉES AUX TRANSPORTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE KARTAL À ISTANBUL



Université Paris X Nanterre

Établissement d'accueil : Institut Français d'Études Anatoliennes

Sous la responsabilité de Jean-François Pérouse

## **SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>p.4</b>
<b>I/ PRESENTATION DU RESEAU DE TRANSPORT STAMBOULIOTE</b>	<b>p. 6</b>
A/ Une diversité des transports	<b>p. 7</b>
B/ La multiplicité des intervenants	<b>p. 12</b>
<b>II/ LA MUNICIPALITE DE KARTAL</b>	<b>p. 14</b>
A/ Le profil de cette municipalité	<b>p. 14</b>
B/ Le réseau local	<b>p. 19</b>
<b>III/ LE RESEAU METROPOLITAIN</b>	<b>p. 26</b>
A/ La primauté du réseau viaire	<b>p. 26</b>
B/ Un bilan plutôt négatif malgré un potentiel clair	<b>p. 32</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>p. 34</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>p.35</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>p.37</b>

## INTRODUCTION

« Le problème numéro 1 d'Istanbul concerne les transports ... »<sup>1</sup>, dans le passé l'eau potable, l'hygiène, la pollution représentaient des soucis majeurs qui ont été plus ou moins résolus. Depuis, la situation du réseau de communication s'aggrave un peu plus chaque jour. Recep Tayyip Erdogan, le Premier Ministre actuel, du temps où il était maire du Grand Istanbul, souhaitait régler ce problème en développant les infrastructures ferroviaires, mais il n'a pas pu avoir d'actions sérieuses « en raison d'obstacles administratifs et politiques ».

Chaque jour des millions de personnes supportent les conséquences de politiques non adaptées et perdent des heures dans les transports en raison de l'encombrement des routes. Il existe à Istanbul une diversité de transports en commun- la route, le rail, la mer- des infrastructures qui devraient atténuer le phénomène de congestion, mais ce n'est pas le cas, la situation ne s'améliore pas, elle s'aggrave même.

Les politiques en la matière ne manquent pas, à ce titre l'İBB (Istanbul Büyükşehir Belediyesi<sup>2</sup>), la municipalité du Grand İstanbul, a accordé en 2006, 60% de son budget pour les transports, ce qui montre bien l'intérêt portée à la question. Les infrastructures à développer en priorité d'après le maire de l'İBB, Kadir Topbaş, sont ferroviaires et maritimes. Par exemple, pour ce qui est du rail, il est prévu un maillage plus important et des connexions avec les autres modes de transports (en 2012 il projette d'atteindre 250 km de rail).

Depuis les années 1950, le réseau viaire se développe d'une manière croissante au détriment du réseau ferré et maritime, à tel point qu'aujourd'hui la situation est dramatique. A Istanbul, il y a 2,5 millions de véhicules, dont 1,8 millions d'automobiles, soit 29% du nombre total de véhicules motorisés en Turquie (en sachant que le nombre de véhicules circulant à Istanbul est en augmentation) : par jour circulent 1,8 millions de véhicules à Istanbul et la part des transports publics dans l'ensemble des systèmes de transports est de 53%.

Cette situation entraîne la municipalité à prendre des mesures, notamment pour ce qui est des risques de pollution, de l'engorgement et du nombre d'accidents de la route. Mais la mise en oeuvre de politiques de transports n'est pas simple, car l'İBB se heurte à de nombreuses difficultés en raison du conflit d'autorité entre les différentes institutions et entreprises gérant les transports.

De plus, les politiques appliquées ne sont pas de long terme, il y a un manque de planification claire. Malgré la mise en place en 1997 d'un schéma directeur pour l'ensemble des transports avec des objectifs, des réflexions sur une stratégie pour les transports à court, moyen et long terme les résultats ne sont pas vraiment visibles. On peut se demander alors pourquoi malgré des politiques volontaristes en faveur des transports en communs, la circulation à Istanbul reste un cauchemar?

Mon étude concernait au départ un arrondissement d'Istanbul, celui de Kartal, puis je me suis orientée vers une analyse du réseau métropolitain dans son ensemble pour avoir une approche globale et plus proche de la réalité. Afin de comprendre ce réseau il est utile de le présenter en premier temps, puis dans un second temps on traitera de l'arrondissement de Kartal plus précisément, enfin on terminera par une analyse et un bilan du réseau métropolitain dans tout le Grand Istanbul.

---

<sup>1</sup> Parole de Recep Tayyip Erdoğan, Birinci Ulusal Sempozyumu, 1996.

<sup>2</sup> La municipalité du Grand Istanbul

## I / Présentation du réseau de transport stambouliote



Source : Wikipedia, 2006

Istanbul, ancienne capitale de l'Empire ottoman, est aujourd'hui une mégalopole de près de 12 millions d'habitants. Bien qu'Ankara soit la capitale administrative de la Turquie, Istanbul reste la capitale démographique, économique et culturelle. Ville très dense malgré un exode rural tardif, c'est à partir de la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle que la ville croît. Dans les années 1950 une population rurale arrive, puis dans les années 1980 les flux se composent davantage de populations urbaines et atteignent le niveau record de 225 000 personnes par an. Durant ces périodes, l'Etat restait fortement impliqué dans les questions d'aménagement urbain, la gestion d'Istanbul était fortement centralisée et sensible aux chocs politiques et économiques du moment.

Ces périodes de croissance accélérée ont entraîné des difficultés dans le développement des réseaux de transport. La mobilité était (et est toujours) en grande partie prise en charge par des infrastructures routières. A titre d'exemple, en 2005, Istanbul représente le département le plus motorisé avec 27% des automobiles du pays ; de plus, la voiture représente 31,94% des transports motorisés de l'espace urbain<sup>1</sup>. Réciproquement, le taux d'équipement des ménages est assez faible, et les déplacements des Stambouliotes reposent majoritairement sur les transports publics.

Malgré tout, l'automobile est responsable en partie du phénomène de congestion d'Istanbul. Ce phénomène est assez visible dans les traversées du Bosphore, car plus de la moitié des franchissements se réalise en voiture contrairement au reste des déplacements. Aujourd'hui Istanbul est une mégalopole aux frontières mal définies (tour à tour est une ville, un département, une région) dont le développement urbain est marqué par le manque de contrôle et de coordination, dominé par une vision à court terme et l'émergence de projets d'envergure. Souvent qualifiée d'anarchique, la planification mise en oeuvre est une succession d'initiatives émanant d'acteurs variés dont les modes de coordination sont souvent insuffisants ou pensés a posteriori. Ce manque d'organisation permet aux acteurs privés comme institutionnels d'adopter des comportements opportunistes se préoccupant peu de l'intérêt public.

<sup>1</sup> Source : Devlet Istatistik Enstitüsü (Institut des Statistiques d'Etat), 2005.

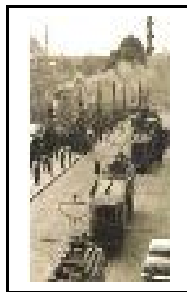
Actuellement, Istanbul est une métropole sous la coupe du phénomène d'engorgement des routes, c'est même devenu le problème numéro de la ville. 90% des communications<sup>2</sup> se font via le réseau viaire, alors que les infrastructures ferroviaires et maritimes ne sont pas utilisées de manière efficiente.

## **A- Une diversité des transports**

Le profil des transports en commun de la métropole est hétérogène, il existe 16 moyens de transports différents, 3 administrateurs locaux (IETT<sup>2</sup>, IDO<sup>3</sup>, Ulaşım A.S.<sup>4</sup>), 2 administrateurs centraux (TCDD<sup>5</sup>, TDI<sup>6</sup> jusqu'en 2005), une primauté du réseau viaire, une coordination et une intégration insuffisantes des modes de transports, un développement urbain rapide et non planifié. Il s'agit ci-après de présenter le réseau de transport stambouliote et d'identifier les différents intervenants.

### **Les infrastructures viaires**

Le réseau viaire se développe après la Seconde Guerre mondiale, auparavant le rail était l'infrastructure la plus importante. Avec le plan Marshall, la Turquie bénéficie d'aides qu'elle utilise pour la réalisation de routes. Après 1980 le réseau viaire prend de la vitesse et les projets d'autoroutes se multiplient, jusqu'au milieu des années 1990, 2 000 000 000 de dollars ont été investis pour la réalisation d'autoroutes. Entre 1950 et 1997 le réseau viaire connaît une augmentation de 80%; la part des investissements est aussi représentative des politiques liées aux transports, en 1960 la route absorbe 50% (le rail 30% en 1985).



Les transports collectifs ont débuté le 30 août 1869 avec l'accord pour les travaux du tramway par le « Dersaadet », ce n'est qu'en 1871 avec quatre lignes que les tramways à cheval ont été mis en service. A la même date les travaux pour le tunnel sont entrepris, la fin des travaux en janvier 1875 annonce le début de l'exploitation de ce mode de transport. Le 2 février 1914 le passage au tramway électrique et le 8 juin 1928 commence l'exploitation du tramway coté asiatique du Bosphore. Les transports collectifs (tramway, « tunnel », autobus) étaient exploités par des groupes étrangers, en 1939 ils sont étatisés et l'IETT devient l'exploitant de ces infrastructures<sup>7</sup>.

La compagnie municipale d'autobus décide de ses itinéraires, du nombre de ses véhicules, assure la maintenance et l'exploitation de ses équipements et complète ses lignes avec les véhicules de l'ÖHO le cas échéant. Il faut ajouter que toutes les infrastructures routières ne dépendent pas du service public, il existe également un service privé.

---

<sup>2</sup> Statistiques de l'IETT

<sup>2</sup> Istanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri genel müdürlüğü, la compagnie municipale des transports routiers

<sup>3</sup> Istanbul Deniz Otobüsleri, La compagnie municipale des transports maritimes

<sup>4</sup> La compagnie des transports ferroviars

<sup>5</sup> Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Les Chemins de fer d'Etat de la République de Turquie

<sup>6</sup> Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.S., les gestionnaires maritimes

<sup>7</sup> Historique de l'IETT, iett.gov.tr

*L'autobus :*

La société de tramway Dersaadet a eu l'autorisation en 1871 de mettre en circulation quatre autobus pour compléter ses services, le premier a été mis en service en 1926. Lors de la disparition de Dersaadet et du transfert des transports collectifs à l'IETT, il n'y avait que trois autobus. Depuis ce chiffre ne cesse d'augmenter, en 2006 on comptait 2785 autobus.



*Les Özel Halk Otobüsleri (ÖHO)<sup>1</sup> :*

En 1985, les ÖHO ont été mis sous la direction et le contrôle de l'IETT. L'IETT permet aux ÖHO d'exploiter certaines de ses lignes pour renforcer le nombre d'autobus qu'elle loue à cette association de chauffeurs d'autobus privée utilisant leurs propres véhicules. Il y a au total 2050 ÖHO.

Source : IETT, 2006

Il existe plusieurs sortes de transports privés complétant le système public, à savoir :

- les « *servis* » offrant un ramassage scolaire ou salariés, les servis sont rémunérés par l'établissement scolaire ou l'entreprise.

- Les « *dolmuş* » comptent moins de 10 places assises, ne démarrent qu'une fois plein, relient les principaux centres de la ville. Les dolmuş restent l'équivalent du taxi partagé sur des itinéraires à forte affluence. Il est possible pour les dolmuş de modifier leur itinéraire en fonction du trafic routier, de plus la traversée du Bosphore leur est autorisée, par contre leur déplacement et leur nombre sont limités par rapport aux autres modes routiers. Le prix des dolmuş est fixe.

- Les « *minibus* », comptent à peu près 25 places assises, ont des horaires à respecter, desservent les quartiers périphériques. Leur formation est liée au développement des « *gecekondu* » (bidonvilles). Les autorités jugent leurs activités dangereuses en raison du non respect des arrêts (les minibus s'arrêtent quand le voyageur le demande), de leur itinéraire modifiable en fonction de la circulation, du non respect de leur limite de capacité. Les minibus ont été exclus des centres et de la traversée du Bosphore. Le prix des minibus varie en fonction de la distance parcourue.

Les *dolmuş* et les minibus ne font l'objet d'aucun système d'information clients concernant leurs emplacements, leurs itinéraires ou leurs horaires.

## **Les infrastructures ferroviaires**

La première ligne de chemin de fer est réalisée en 1856, d'une longueur de 130 km, les travaux ont été confiés à des Anglais. Les autres lignes ont été réalisées par des Français des Allemands. Ces lignes ont été construites pour faciliter la circulation des marchandises, comme le textile, ou des pierres précieuses... Ainsi, la création du réseau ferré a pour origine l'opportunisme des pays étrangers. Avec la fin de l'Empire ottoman, il ne restait plus que 1378 km de voies ferrées sur les 4000 km existant avant la République.

Entre 1923 et 1950, les lignes de chemins de fer augmentent, cette fois-ci orientées vers l'économie nationale. A cette époque le chemin de fer était le moyen de rapprocher les villes entre elles et surtout d'Ankara. Jusqu'en 1940, le chemin de fer connaît un essor important, mais ralentit avec la Seconde Guerre mondiale. Entre 1923 et 1940 3578 km de voie ferrées ont été construites dont 3208 km jusqu'en 1940. L'objectif pendant cette période était d'avoir un réseau ferré dense s'étendant sur tout le territoire.

---

<sup>1</sup> Les bus privés du peuple

Dans les années 1950, le réseau ferré est totalement oublié. Entre 1930 et 1980 seulement 30 km de voies ferrées ont été réalisés. Entre 1950 et 1997, le réseau ferré connaît une augmentation de 11% seulement. En 1939, le Dersaadet est étatisé, puis la gestion des tramways est transmise à l'IETT.

Au début du 20<sup>ème</sup> siècle il existe également de nombreuses réalisations en faveur du tramway, dans les années 1950, les lignes du tramway atteignaient 130 km, puis à partir de 1956 avec la restructuration d'Istanbul, les travaux relatifs aux rues, boulevards, places, le nombre d'automobiles augmente, le système de dolmuş se répand, tout cela rend l'utilisation du tramway obsolète et lui fait perdre de son attractivité. En 1961 et en 1966, les lignes du tramways ont été retirées respectivement coté Europe puis Asie du Bosphore. C'est seulement en 1989 que le tramway reprend place dans le paysage stambouliote et transporte 6000 voyageurs par jour.<sup>1</sup>

Le réseau ferré d'Istanbul est géré par Ulasim A.S.<sup>2</sup>. L'IBB a créé cette société en 1989. Il gère aujourd'hui 47 km de rail, et dessert 600 000 voyageurs par jour. Sa fonction est la prise en charge des études, la construction et l'exploitation du rail.

### Les différents modes de transports ferrés

Le métro :

Le début des travaux du métro à Istanbul a débuté en 1992, c'est seulement en 2000 que la ligne Taksim-4.Levent est mise en service. Cette ligne de 4km a été conçue de manière à résister à un tremblement de terre de 9 à l'échelle de Richter.



Source : Ulasim AS, 2006

Le tramway :

Le premier tramway d'Istanbul-comme dit précédemment- date de 1869, la société de tramway Dersaadet avait l'autorisation pour le transport de voyageurs et de marchandises, ces tramways fonctionnaient non avec l'électricité mais avec la force des chevaux. En 1871, première année du tramway, 430 chevaux transportaient 4 500 000 voyageurs ; En 1911, le tramway devient électrique.



Source : ULASIM A.S., 2006

<sup>1</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>

<sup>2</sup> Société Anonyme d'utilité publique émanant de la Mairie du Grand Istanbul chargée de la conception du système de transport pour l'exploitation du système ferré d'Istanbul

Le « Tunnel » :

En 1867 l'ingénieur français Henry Gavand pense à une sorte d'ascenseur sur rail pour satisfaire le besoin de circulation entre Galata et Beyoğlu, ce n'est seulement après de longues négociations avec le Padişah (l'empereur de l'empire) Abdülaziz accepte cette idée en 1869. Les travaux débutent en 1871 et prennent fin en 1874. D'une longueur de 573 mètres, cette ligne est étatisée en 1939 puis devient du domaine de compétence de l'IETT. Aujourd'hui, le tunnel transporte 15 000 voyageurs par jour avec deux wagons entre Karaköy et Tunnel.



Source : Source Ulasim A.S.

Le *Hafif metro* :

En 1989, une première ligne entre Aksaray-Esenler-Yenibosna a été mise en service partiellement, avec des financements de nouvelles lignes ont été créées, les dernières étant celles du Centre du Commerce Mondial (Dünya Ticaret Merkezi) et celle de l'aéroport Atatürk. En tout, il existe 18 stations du Hafif Métro.



Source : Source Ulasim A.S.

### **Les infrastructures maritimes**

Jusqu'en 1987, le transport maritime était exploité en grande partie par le Türkiye Deniz İşletmeleri Şehir Hatları İşletmesi (TDİ), à partir de cette date l'İBB créé le Istanbul Ulasım ve Ticaret A.S. (La Société Anonyme du transport et du commerce) exploitant lui aussi le réseau maritime. En 1988, le Istanbul Ulasım ve Ticaret A.S. devient le Istanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.S.-İDO- (les autobus de mer). Ainsi, deux institutions coexploitent le transport maritime depuis 1987. Les autobus de mer (İDO) ont été créé en 1987 par l'İBB afin d'atténuer les problèmes de transports et de circulation de la ville. En 2005, la flotte stambouliote est transférée à İDO. De ce fait, il ne reste plus qu'une institution compétente pour le transport maritime. L'actionnaire principal de l'İDO est l'İBB avec 85,9%, puis l'IETT avec 14%. Enfin, İDO possède 20 autobus de mer et 6 ferries-boats<sup>1</sup>.

### Les modes de transports maritimes

- Les anciens bateaux de la compagnie nationale TDİ avec une fréquentation qui ne cesse de diminuer, malgré les investissements réalisés, cette flotte représente 67.6% des voyageurs transportés par les modes maritimes. Ces bateaux qui ont le nom de Vapur en Turquie, ont voulu être retiré du réseau par la municipalité, mais les Stambouliotes tenant à leur Vapur ont manifesté leur désaccord. La municipalité a été forcée de faire marche arrière, une campagne « Vapurumu Seçiyorum » a été mise en place, dans laquelle les Stambouliotes ont choisi le bateau qu'ils souhaitaient. Parmi plusieurs maquettes, les Stambouliotes ont choisi le bateau qui ressemblait le plus aux Vapur. Ainsi, les Vapur ne disparaîtront pas du paysage stambouliote.



Source : İDO, 2006

- Les bateaux de la compagnie municipale İDO disposant des lignes les plus longues et les plus variées pouvant desservir l'extérieur du département. Néanmoins, elle affiche une part de marché de 5.4% des voyageurs, qui est la plus faible des transports maritimes.

<sup>1</sup> <http://www.ido.com.tr>



Depuis l'été 2005, la compagnie TDI a fusionné avec la compagnie IDO. L'exploitation de la flotte et des embarcadères revient désormais à la compagnie municipale.

- Les « motor » des compagnies privées Turyol et Dentur-Avrasya, sont des bateaux de petites capacités fonctionnant comme les dolmus routiers (ils ne partent seulement lorsqu'ils sont pleins). Ces motors ne possèdent que des lignes limitées se concentrant sur la traversée du Bosphore, néanmoins avec 28,68% des parts de marché, leur activité est la plus dynamique des transports maritimes.

## **B- La multiplicité des intervenants**

- La Mairie du Grand Istanbul est organisatrice des transports urbains de la ville, c'est pourquoi elle est dotée d'un centre de coordination ayant pour but d'assurer une cohérence entre ses divers services et les acteurs privés. La municipalité contrôle la plus grande partie de l'offre de transport publique par le biais de ses propres compagnies (IETT, IDO, Ulasim AS.).

- La Commission Départementale du Trafic est elle aussi compétente pour le transport routier, notamment pour ce qui concerne les servis, les minibus et les dolmuş. Cette Commission leur délivre des licences d'exploitations et décide de leurs itinéraires.

- L'Etat s'est déchargé du transport urbain maritime en transférant le TDI à IDO. Aujourd'hui, les lignes de trains de banlieues relèvent elles aussi de la compétence des municipalités métropolitaines.

- Le Centre de Coordination métropolitain, l'UKOME est rattaché à l'IETT, créé afin d'assurer la cohérence des décisions prises dans le domaine des transports, celui-ci est chargé d'organiser les activités des différentes compagnies publiques et le marché des transporteurs privés. Ses compétences se croisent avec la Commissions départementales du Trafic d'où les conflits entre ces deux institutions et le manque de coordination.

- Les organismes privés des exploitants de taxis, de dolmuş, de minibus, de bus privés et de dolmuş maritimes, organisés en Chambre d'Artisans.

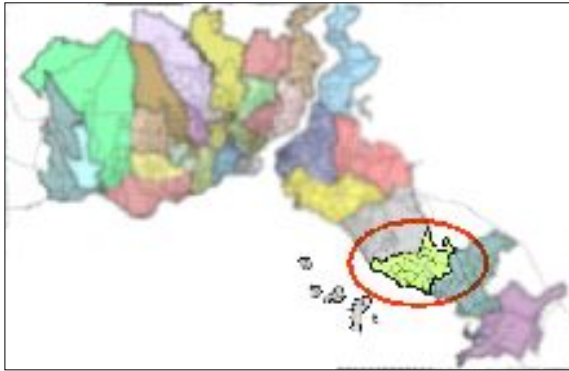
Istanbul a un fort potentiel en terme d'infrastructures que ce soit viaires, ferroviaires ou maritime, parallèlement les intervenants sont nombreux et la coordination entre les différents modes de transports devient difficile en raison de la concurrence et des divergences d'intérêts. Cette situation est un obstacle au bon fonctionnement du réseau de communication et représente un handicap clair.

Cette brève exposition générale était nécessaire à la compréhension de la situation de Kartal en terme de réseau de communication, car ces mêmes modes de transports sont présents à Kartal, c'est pourquoi il n'est pas utile de les reprendre, mais une présentation du profil de la municipalité est indispensable.

## II/ La municipalité de Kartal

### A- Le profil de cette municipalité

La ville de Kartal se situe coté Asie du Grand Istanbul, c'est un arrondissement de 407 865 habitants (recensement de 2000). A l'est se trouve Pendik, à l'ouest Maltepe ; au sud la mer Marmara.



Source : Municipalité de Kartal, 2006



Source : Municipalité de Kartal, 2006

La Turquie est divisée en 81 provinces (Il), elles-mêmes découpées en arrondissements (Ilçe) ; les provinces et arrondissements sont administrés respectivement par des préfets (Vali) et des sous-préfets (Kaymakam) nommés par l'Etat. Dans certaines grandes villes, comme Istanbul, il existe un niveau administratif au-dessus des communes, la métropole en turc Büyükşehir. Ainsi, Kartal est un arrondissement de la métropole stambouliote.

### **La municipalité de Kartal**

C'est une municipalité de 135 ans, qui depuis l'arrivée de Arif Dağlar le maire de Kartal depuis 2004 fait preuve d'ambitions énormes. L'objectif de Kartal est de devenir un arrondissement leader comme Eminönü, Beyoğlu, Bakırköy ou encore Kadıköy.

Encore plus ambitieux, Kartal veut devenir le nouveau centre du Grand Istanbul coté Asie et une municipalité mondialement connue. Pour cela, la municipalité lance la formule de KARTALITE (Kartal + Leader + Qualité) et fait appel à des architectes internationaux pour la transformation urbaine de Kartal, et entreprend des collaborations avec des universités nationales et internationales.

Dans le but d'avoir une programmation pensée, un plan stratégique a été établi à partir d'un diagnostic de Kartal. Ce diagnostic distingue les points forts des points faibles, et ainsi permet d'avoir une vision globale de Kartal.

D'après Arif Dağlar, Kartal possède tous les moyens de communication nécessaires (routier, maritime, aérien, ferré) pour devenir une municipalité centrale à Istanbul. De plus, Kartal, qui était auparavant dominé par les industries, quitte ce secteur pour ceux du commerce, des services et du tourisme. C'est pour cette raison que de nombreux projets voient le jour comme, une école de tourisme en réflexion avec la collaboration de la ville de Nice, un projet de marina face à l'ancienne usine de ciment, un centre social, un Palais de Justice (qui sera le plus grand d'Europe). A coté de ces nombreux projets il existe également des constructions importantes comme un centre culturel (Kültür Sarayı) de 20 000 m<sup>2</sup> qui est le plus grand de la rive asiatique, un complexe sportif de 46 500 m<sup>2</sup> en cours.

## L'évolution historique

Les origines de Kartal remontent à l'empire Byzantin, c'était alors un petit village vivant de la pêche et de l'agriculture, cette tradition s'est poursuivie jusqu'à la période ottomane. A partir de 1947, Kartal et ses environs sont choisies comme lieu d'implantation pour l'activité industrielle. Ce territoire bien desservi en termes de réseaux de communication<sup>1</sup> et avec un foncier bon marché, les industries ont saisi l'occasion et se sont implantées massivement sur ce territoire.

Avec l'arrivée de cette activité, la population de Kartal augmente, les zones d'habitations se développent près de ces usines et prennent la forme de bidonvilles, alors que près de la rive et de la voie ferrée des maisons avec jardins sont construites. A partir de 1970, le territoire entre le E-5 et la voie ferrée d'importantes constructions de logements collectifs ont été réalisées. La population de Kartal croît un peu plus à partir de 1980 et atteint aujourd'hui plus de 400 000 habitants. Se trouvent à Kartal et dans ses environs environ 400 grandes et moyennes entreprises, 1300 ateliers, 1200 petites entreprises. Ces entreprises et ateliers comptent environ 40 000 salariés.<sup>2</sup>

## L'évolution démographique

Le Grand Istanbul, d'après le dernier recensement de l'année 2000, compte 10 018 735 habitants. C'est la « ville » la plus peuplée de la Turquie qui représente près de 15% de la population totale. En 2000, d'après les statistiques de l'institut des statistiques (DIE), Kartal comptait 407 865 habitants (Pendik 389 657 habitants). Comme dit précédemment, la population de Kartal a cru avec l'arrivée sur le territoire d'industries qui a attiré une population ouvrière importante. Cette augmentation de la population est également liée au deuxième pont reliant les deux rives du Bosphore (Boğaziçi Köprüsü), celui-ci, entré en vigueur en 1973, a amélioré la communication entre l'est et l'ouest d'Istanbul. Cette possible communication entre les deux rives et le foncier bon marché ont attiré de nouvelles populations à Kartal et dans les arrondissements environnants (tel Pendik).

### Evolution démographique de la population de Kartal (Source : Devlet

Istatistik Enstitüsü<sup>3</sup>)

ANNEE	POPULATION
1940	17.951
1945	21.395
1950	26.150
1955	41.351
1960	68.462
1965	97.803
1970	168.822
1975	287.105
1980	413.839
1985	572.546
1990	273 572
1997	362.175
2000	407.865

<sup>1</sup> Kartal a un réseau routier assez dense, est traversée par la ligne de train de banlieue, et a une gare IDO.

<sup>2</sup> [http://www.kartal-bld.gov.tr/tr/k\\_gecmistekartal.asp](http://www.kartal-bld.gov.tr/tr/k_gecmistekartal.asp)

<sup>3</sup> Institut statistique de l'Etat

### La situation économique de Kartal

Kartal était jusqu'à récemment un territoire industriel mais depuis la décentralisation de ses industries vers la périphérie, le secteur des services gagne du terrain. D'après l'institut des statistiques en 2004, 62% des salariés d'Istanbul étaient dans le secteur des services. A Kartal ce chiffre atteint 68%, et 38% travaillent pour le secteur de l'industrie, ces chiffres sont représentatifs du changement de profil de Kartal.

### Le secteur de l'industrie

#### Les différentes branches industrielles et leur répartition selon l'importance de la main-d'œuvre

Secteurs	1er.Degré	2ème.Degré	3ème.Degré
Alimentation- Alcool	Bakırköy	<b>Kartal</b>	Şişli
Tissage/Textile	Bakırköy	Pendik	Şişli
Forêt	Bakırköy	Kağıthane	<b>Kartal</b>
Chimie	Şişli	Zeytinburnu	Bakırköy
Metallurgie	<b>Kartal</b>	Bakırköy	Zeytinburnu
Metal Eşya(métal travaillé)	<b>Kartal</b>	Bakırköy	Şişli
Autres	Eminönü	Bakırköy	Şişli

Source : La municipalité de Kartal, 2006

### La main-d'œuvre rive est du Bosphore

Arrondissements	1-9 employés/ entreprise	%	10-24 employés/ entreprise	%	25+ employés	%	TOTAL	%
KADIKÖY	3377	0.8	731	0.2	5352	1.2	9460	2.2
ÜSKÜDAR	1452	0.4	250	0	1984	0.5	3686	0.9
<b>KARTAL</b>	<b>4651</b>	<b>1.1</b>	<b>1297</b>	<b>0.3</b>	<b>29562</b>	<b>7</b>	<b>35510</b>	<b>8.4</b>
ÜMRANİYE	3573	0.9	511	0.2	8172	1.9	12256	3
BEYKOZ	847	0.2	178	0.1	6391	1.5	7416	1.8
PENDİK	3319	0.8	9309	2.2	20358	4.8	32986	7.8
ADALAR	564	0.1	26	0	871	0.2	1461	0.3
YALOVA	621	0.2	68	0	4515	1	5204	1.2
TOTAL	18404	4.5	12370	3	77205	18	107979	26
TOTAL ISTANBUL.	106485	26	29210	7	284765	67	420460	100

Source : D.İ.E., 1990, Genel İşyeri Sayımı (recensement du nombre d'entreprises)

Avec l'industrie vieillissante et pour permettre à Kartal de devenir un arrondissement central dans la métropole, l'activité industrielle laisse place aux secteurs tertiaires. Les industries vont être repoussées aux limites et même en dehors du périmètre métropolitain si possible. Kartal, territoire industriel important dont la population est constituée pour une grande partie d'ouvriers, tente une reconversion, à présent une nouvelle ère débute car l'arrondissement marqué par l'industrie se veut devenir un quartier d'affaires important en prenant comme modèle celui de La Défense. A titre d'exemple de ce renouveau, on peut citer la cessation de l'activité des imposantes usines de ciment et de la carrière. A la place, des projets sont en cours pour Kartal, comme celui de Zaha Hadid (dont il va être question plus loin). L'idée est de créer côté Asie un centre attractif alternatif à Kadiköy.

### **Le modèle de La Défense à Kartal**

La construction du quartier d'affaires de La Défense a été le fruit d'une décision étatique comme c'est le cas à Kartal aujourd'hui, c'est une première similitude. La gestion de ce périmètre de 750 hectares a été confiée à l'établissement public de l'aménagement de la région dite de La Défense (l'EPAD) créé par le gouvernement afin d'aménager ce quartier d'affaires. La Défense est aujourd'hui un quartier d'affaires avec plus de 3 000 000 de m<sup>2</sup> de bureaux, ce qui fait d'elle la capitale économique du département des Hauts-de-Seine, un grand pôle d'attraction national et un atout pour la France.

Ce quartier- construit sur d'anciennes zones industrielles et des bidonvilles- est un modèle en son genre dont Kartal s'inspire. La Défense est un quartier d'affaire de 1500 entreprises (dont 14 des 20 premières nationales et 15 des 50 mondiales), avec 150 000 salariés, 20 000 habitants, 130 000 m<sup>2</sup> de commerces, 100 000 m<sup>2</sup> de commerces de proximité, 2600 chambres d'hôtels...<sup>1</sup>

En dehors des bureaux et des sièges sociaux, La Défense possède un réseau de transport important, le quartier est très bien desservi. Une ligne de métro (M 1), une ligne de train (T 2), une ligne de RER (RER A), une dizaine de lignes de bus sont présentes sur ce territoire. À la fin des années 1960 le RER arrive à La Défense et la relie à l'Etoile en moins de 5 minutes, la ligne 1 du métro dessert le quartier de La Défense à partir du 1<sup>er</sup> avril 1992 (longueur de 16,5 km constituant une voie de communication « est-ouest » importante pour Paris, c'est la ligne de métro la plus fréquentée du réseau qui rapproche le quartier d'affaires de Paris.

Les transports en commun ont joué un rôle primordial dans le développement de La Défense. Le CNIT est édifié non loin de la ligne de banlieue Versailles-Saint-Lazares. Une gare dédiée est alors construite sur cette ligne qui passe aujourd'hui sous l'Arche de la Défense. La Défense connaît sa première phase d'expansion lorsque la ligne A du RER est inaugurée à la fin de l'année 1969 : la gare souterraine RER de La Défense aux dimensions monumentales assure la correspondance avec la ligne de banlieue. Désormais La Défense est à 11 minutes du centre de Paris. Pour faire face à la croissance du trafic liée à l'arrivée des salariés, la ligne du métro 1 dont le terminus se situait antérieurement Pont de Neuilly est prolongé en 1992 jusqu'à l'Arche de La Défense en correspondance avec les deux lignes précédentes, ce qui soulage en partie la ligne du RER A complètement saturée. Une gare intermédiaire, Esplanade de la Défense, dessert l'est de la dalle près du pont de Neuilly. En 1997, la ligne de tramway T2 est inaugurée : elle dessert en site propre La Défense et Issy-les-Moulineaux. La capacité de cette ligne est doublée depuis.

---

<sup>1</sup> [http://www.ladefense.fr/epad\\_histoire.php](http://www.ladefense.fr/epad_histoire.php)

Le plan de développement de La Défense 2015 prévoit la mise en place d'une nouvelle desserte ferroviaire lourde constituée par un prolongement sur une voie nouvelle de la ligne de RER E, dont le terminus se situe actuellement à Saint-Lazare. Ces moyens de transports sont complétés par une gare routière d'où partent 15 ligne de bus.

L'exemple de La Défense montre l'importance des réseaux de communication et de la desserte pour le développement d'une région. L'automobile n'est et ne peut être le seul moyen d'accès à un quartier, c'est pourquoi, les réseaux de communication sont déterminants et représentent un atout essentiel. En la matière, Kartal est assez bien équipé et possède des axes de communication influents.

## **B- Le réseau local**

Kartal possède une desserte importante en termes de moyen de transports, tant par la route (deux autoroutes traversent la ville avec une fonction de transit nationale et de desserte intra-urbaine) que par les transports en communs comme le fer (outil pour le développement de Kartal qui connaît actuellement une desserte intra-urbaine permettant de relier la ville à la gare d'Haydarpsa) qui connaîtra une certaine extension avec la réalisation du projet de tunnel sous le Bosphore (Marmaray) et le projet de métro qui permettra de relier Kartal à Kadıköy et de desservir le deuxième aéroport de la métropole stambouliote, Sabiha Gökçen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Entretien avec Fatih POYRAZ du journal local de Kartal :Kentim (cf Annexes).

## Les axes de communications principaux de Kartal



### Le système viaire

L'axe de communication le plus important de Kartal est le E-5, celui-ci coupe l'arrondissement en deux, on parle du haut et du bas Kartal, les connexions se font par différents carrefours (KAWSAK), notamment Le Rahmanlar E-5, Köy Hizmetleri E-5, Cevizli et Kartal. Le E-5 traversant Kartal permet de relier la rive Europe à la rive Asie d'Istanbul (cette voie raccorde par les deux ponts d'Istanbul-c'est-à-dire Fatih Sultan Mehmet et Bogaziçi- les arrondissement du Grand Istanbul situés de chaque coté du Bosphore).

La voie de Bagdat Caddesi, allant de Kadiköy jusqu'à Pendik, tient une place importante dans l'arrondissement en raison de son affluence. Le littoral est encore un autre axe de communication, permettant d'accéder à Bostanci, Maltepe, Pendik et Tuzla.

Kartal est également le seul arrondissement d'Istanbul étant à la fois en liaison avec le TEM (Trans European Motorways, autoroute débutant en Pologne et arrivant à Bagdad), coupant le Nord de Kartal en deux et le E-5.

Les autres voies importantes sont Yakacik-Samandira, Soganlik, Kartal, Pendik, Balikesir, étant des voies de premier et un second degré.

## Le système ferré

Une ligne de banlieue existe sur ce territoire, cette ligne devrait être enterrée, ce qui mettra fin à la coupure nord-sud et reliera la rive au centre ville. Un projet est en cours de réalisation, le futur métro Kartal-Kadiköy qui reliera ces deux municipalités en 23 minutes, le Marmaray, lui, permettra à Kartal d'accéder à Halkali en 45 minutes. Le métro Kartal-Kadiköy devrait alléger le trafic du E-5 et sera intégré au Marmaray. C'est une ligne de 21 330 mètres, avec une capacité de 35 000 voyageurs par heure, un coût de 550 000 000 dollars et une longueur de 22 km.

La capacité de la ligne de train de banlieue reliant Kadiköy à Tuzla devrait tripler, cette ligne devrait être également aménagée de manière à permettre la traversée du Bosphore par le Marmaray afin de créer une continuité dans les projets.<sup>1</sup>

### Le projet de métro Kadiköy-Kartal



Source : Ulasim A.S., 2006

D'autres projets sont en réflexion afin de permettre à Kartal d'être connecté au reste du réseau :

- Le métro Harem-Kartal d'une longueur de 22 km ayant une capacité de 35 000 voyageurs par heure. La ligne débute à la gare de Harem et sera relié au métro Kartal-Pendik-Kurtköy (qui est également un projet).
- Le métro Kartal-Pendik-(Tuzla)-Kurtköy d'une longueur de 20 km avec une capacité de 35 000 voyageurs par heure. L'itinéraire suivant est prévu, début de la ligne à Kartal passant par Pendik et Tuzla et aura une correspondance avec le projet de métro de Harem-Kartal. Cette ligne est en cours d'élaboration.
- Des Centres de Transfert (Transfer Merkezleri) sont prévus dans tout le Grand Istanbul, ces centres devront permettre d'aller d'un lieu à un autre plus rapidement et avec plus de facilité, et devront associer les différents systèmes et horaires afin d'être opérationnels et efficaces, ce sont en quelque sorte des correspondances entre différents modes de transports. Un centre de transfert est prévu pour Kartal, on y envisage des transports collectifs, des arrêts pour taxis, des places de stationnements. Avec ce centre de transfert les transports routiers et ferroviaires pourront être complémentaires.

<sup>1</sup> Journal local Kentim, 30 mars-15 avril 2005, "Kartal metrosuna kavusuyor", p.11



Néanmoins, il faut savoir que ces décisions sont prises par la municipalité du Grand Istanbul et que Kartal n'a pas les compétences en la matière.<sup>1</sup>

### **Le système maritime**

Le port de Kartal est exploité par IDO, ces autobus de mer ont pour destination la rive européenne d'Istanbul, Yalova et les Îles-des-Princes.

De plus, un projet de Marina est prévu à Kartal avec une capacité de 1000 yachts, ce projet est actuellement en suspens pour des raisons politiques est on ne sait pas aujourd'hui s'il sera réalisé.

### **Le système aérien**

L'aéroport le plus proche se situe à 13 km, cette proximité est une opportunité pour Kartal afin d'accueillir les touristes qu'est censé attirer le projet de Zaha Hadid.

### **Le périmètre opérationnel du projet de Zaha Hadid sur les territoires de Kartal et de Pendik**

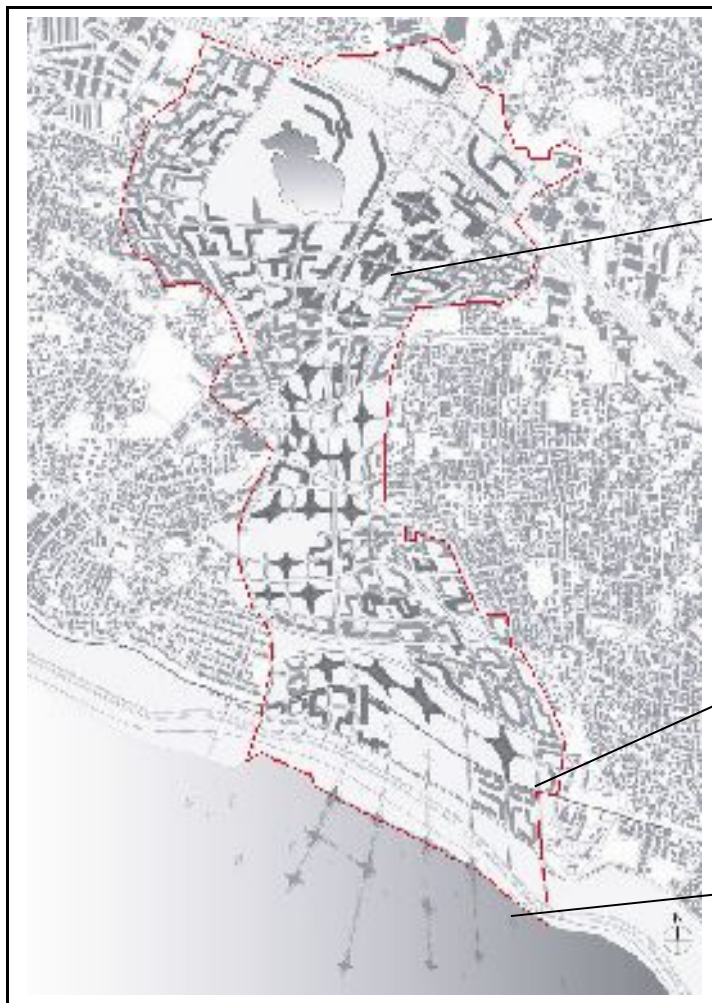
Le projet de Zaha Hadid a pour objectif de créer un centre alternatif autre que Kadıköy du côté asiatique. Avec un total de 555 hectares dont 420 hectares sur le territoire de Kartal, ce projet devrait contribuer au développement de l'arrondissement. Ce projet devrait influencer 2 000 000 de personnes et créer 100 000 emplois.



Source : Municipalité de Kartal, 2006

<sup>1</sup> Entretien avec Ilker KALENDAR, employé au Service Urbanisme de la mairie de Kartal.

## Le périmètre opérationnel du projet de Zaha Hadid à Kartal



Source : Istanbul Metropolitan Planlama, 2006



La carrière et le lac d'eau de pluie



Ancienne usine de ciment



Vue de Kartal de la mer Marmara

À Kartal ce projet comprend des hôtels, des résidences, des bureaux, des théâtres , opéra... Des réalisations importantes et ambitieuses sont prévues par Zaha Hadid, mais il faut savoir que ce projet n'est encore qu'une esquisse et qu'il n'y a rien de concret pour l'instant. Dans ce projet, l'emplacement de l'ancienne carrière est prévu pour la réalisation du centre de transfert. C'est une « transformation urbaine » importante pour Kartal si ce projet voit le jour, puisque l'ancienne municipalité industrielle aura un profil tout à fait différent dans le secteur des services notamment. Kartal va changer de physionomie en passant d'un arrondissement à dominante industrielle au secteur tertiaire. Ce projet va transformer en profondeur les quartiers par des interventions spatiales et par une diversification de l'habitat.

Ce projet ne peut être que positif pour Kartal, sans celui-ci le foncier ne serait pas utilisé et ne serait d'aucun apport, il serait même plus utile de garder les industries (car avoir des industries en fonctionnement est plus rentable).

D'après mes observations, Kartal a un potentiel en terme de transport, il est certain que la municipalité n'en est pas dépourvue, cependant, il faut souligner quelques points négatifs. A ce titre, les minibus représentent une nuisance pour le trafic du fait de leurs arrêts fréquents et non contrôlés. Les usagers de ce mode de transport se plaignent du manque de confort et de l'insécurité. Pour ces raisons, il est envisagé très sérieusement de retirer les minibus de la circulation.

Le trafic est également perturbé pour des raisons de dimensionnement de la voirie, qui n'est pas assez large ; en cas de stationnement d'un coté de la voie, il n'est plus possible de circuler dans les deux sens. Une autre difficulté concerne l'accès au centre ville par le Pont de Kartal (Kartal Köprüsü), les liaisons ne sont pas aisées de part et d'autre des coupures autoroutières. La ligne de train de banlieue doit être améliorée et satisfaire la demande, il faut savoir que des réflexions sont en cours sur le sujet.

Enfin, s'agissant du transport maritime, il n'y a que deux horaires pour le vapur en destination des Îles-des-Princes, le matin et le soir, ce qui n'est pas suffisant notamment pour la fin de semaine ; cette insuffisance en terme numérique ne permet pas à Kartal d'avoir un périmètre d'influence à la hauteur de ses ambitions. De plus, IDO bien qu'en possession d'une ligne à Kartal ne met pas en circulation ses bateaux parce qu'il n'y aurait pas assez de demandes, ce qui veut dire pas de rentabilité pour la compagnie.

Malgré un certain potentiel, les modes de transports existant ne sont pas utilisés de manière optimale, les voies routières sont très régulièrement réaménagées, ce qui entraine des problèmes de circulation, la voie maritime n'est pas utilisée, le rail est insuffisant en raison de sa trajectoire linéaire (il devrait pénétrer à l'intérieur des quartiers), il faudrait dans ce domaine créer un réseau plus dense pour ne plus avoir recours au minibus. Enfin, les modes de transports doivent être complémentaires, les horaires doivent coïncider entre eux et permettre le passage d'un mode de transport à l'autre avec un délai d'attente marginal.

Les projets en cours à Kartal pourront-ils régler ou du moins atténuer les difficultés actuelles, il est clair que ce ne sera possible qu'à long terme. Régler les difficultés d'accessibilité ne fait pas partie des objectifs de la municipalité, donc on peut penser que la situation ne pourra s'améliorer. A ce titre, la ligne de banlieue devrait être enterrée, cela entraînera la suspension de cette ligne pour une durée de deux ans, alors de quelle manière le trafic sera régulé si les usagers du rail se voient contraint d'utiliser l'autobus ?

Ce problème pourrait s'aggraver avec le projet de Zaha Hadid qui va attirer de nouveaux habitants, de nouveaux salariés, des touristes, ce qui veut entraine un besoin d'infrastructures de transports. Il est évident qu'il faudra un certain temps avant de retrouver une circulation aisée et des déplacements fluides, mais ce problème n'a pas l'air de préoccuper les autorités. Pour eux résoudre les problèmes de transports n'est pas une priorité, c'est un fait qui se dénouera avec le temps.

Les habitants de Kartal ne semblent pas encore conscients des avantages ni des inconvénients du projet, pour eux ce sont des investisseurs arabes qui vont construire des hôtels aux lieux et places de l'ancienne cimenterie. Pour les habitants, Kartal devrait prendre de la valeur grâce à ces investissements, mais hormis cet aspect le projet est inconnu de tous. Après cette présentation de la situation du réseau de communication de Kartal, il est nécessaire de s'intéresser au territoire du Grand Istanbul. Cette analyse sera plus judicieuse et plus révélatrice des politiques de transports.

### III- Le réseau métropolitain

#### A- La primauté du réseau viaire

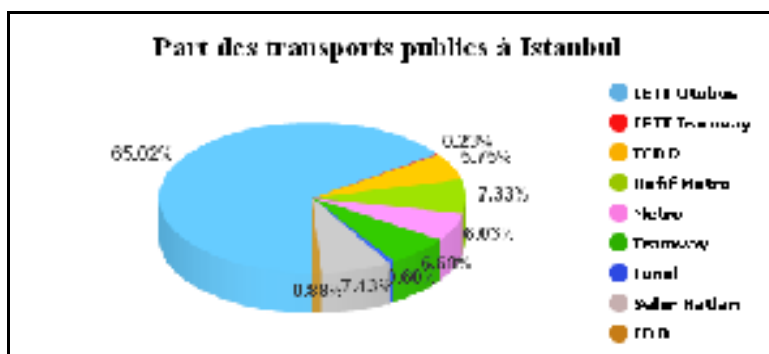
Istanbul est la ville la plus motorisée avec 27% des voitures du pays, et ce chiffre augmente régulièrement. Aujourd'hui, il y a 135 voitures pour 1000 personnes en Turquie, ce chiffre devrait atteindre 447 pour 1000 en 2035 ; puisque le taux d'équipement est assez faible. Ainsi, les déplacements se font majoritairement en transport en commun. Contrairement à la faiblesse du taux d'équipement (par rapport aux pays développés) le phénomène de congestion est important, cette situation est due à la répartition des infrastructures de transport, dans laquelle les infrastructures viaires sont majoritaires.



Source : IETT, 2006

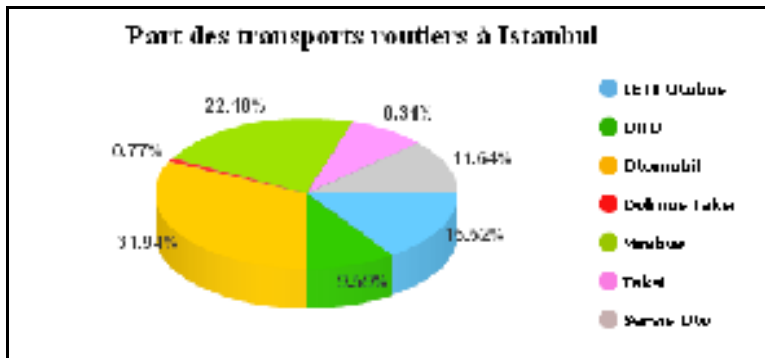
Les transports en communs sont fortement utilisés, mais malgré la diversité des modes de transports, la route a une part majoritaire. La diversité des transports routiers est un facteur de l'engorgement des routes : par exemple 31% des communications se font avec l'automobile, 26% par le réseau de bus de la compagnie municipale et 22% par les minibus. Ces véhicules empruntent les mêmes lignes, d'où la congestion.

La diversité des modes de transports routiers, leurs fréquences, rendent marginale l'utilisation d'autres moyens de transports. Le rail et la mer n'ont qu'une part négligeable dans ce réseau. En raison de l'insuffisance des connexions entre les moyens de transports, de la proximité et de l'accessibilité des transports routiers, ceux-ci sont préférés aux infrastructures ferroviaires et maritimes.<sup>1</sup>



Source : IETT, 2006

<sup>1</sup> <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=38>



Source : IETT, 2006

### Les infrastructures maritimes

Le transport maritime est utilisé pour les marchandises comme pour les voyageurs, mais ce système n'est pas assez fréquenté. Il existe à Istanbul 45 lignes maritime et 4 ferry-boats, Les ports les plus utilisés par les voyageurs sont ceux de Besiktas, Barbaros, Hayrettin Pasa, Eminönü, Kadiköy et Karaköy. En moyenne 31 000 voyageurs et 2600 véhicules sont transportés par jour par les IDO.

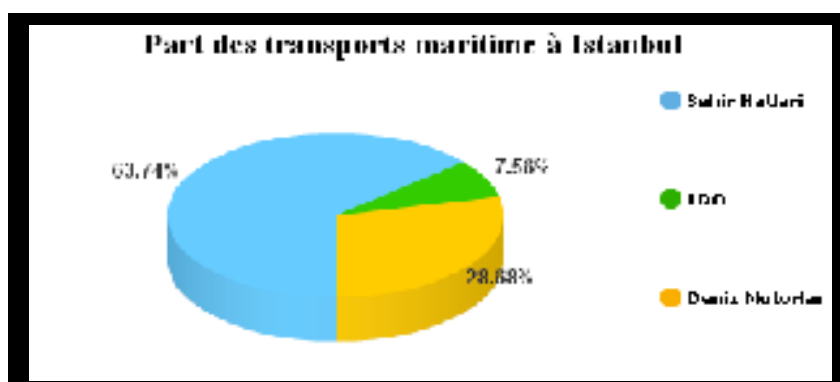
### Les lignes de l'IDO



Source : IDO ; 2006

Les transports maritimes représentent la part de marché la plus faible avec seulement 2.5% des déplacements motorisés. Les bateaux de la compagnie municipale dispose des lignes les plus longues et des plus variées pouvant desservir l'extérieur du département, néanmoins, elles affichent la part de marché la plus faible des transports maritimes.

Les « motor » des compagnies privées Turyol et Dentur-Avrasya, ne possèdent que des lignes limitées se concentrant sur la traversée du Bosphore, néanmoins, avec 28,68% des parts du marché, leur activité est la plus dynamique des transports maritimes.



Source : IETT, 2006

Malgré les possibilités offertes par la voie maritime, celle-ci perd de son importance en raison de la prépondérance du réseau viaire. Par exemple, le nombre de voyageurs des vapur a diminué de 30%, le nombre de voyageurs des IDO a augmenté de 58% alors que le nombre de voyageurs total a diminué de 24%. Afin de rendre ce mode de transport plus attractif, il peut être suggéré d'augmenter la vitesse des transports, le nombre de gares maritimes, de lignes et d'intégrer les vapur et les IDO au reste du réseau de communication.

Si dans l'ensemble son poids n'a cessé de diminuer par rapport à la croissance des modes terrestres, ce mode de déplacement fait partie des traditions d'Istanbul et ne peut pas être écarté des politiques de transport. A savoir, les vapur devaient être retirés du marché pour des raisons de sécurité, les stambouliotes tenant à leur vapur ont manifesté leur mécontentement et les autorités ont été forcées de faire marche arrière.

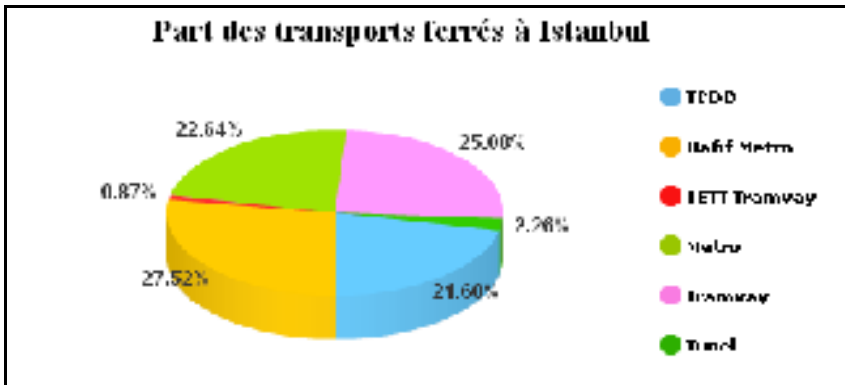
### **Les infrastructures ferroviaires**

A l'heure actuelle Istanbul possède 120 km d'infrastructures ferroviaires, dont 72 km de lignes de train de banlieue. Ce qui représentent moins de 6% des déplacements avec une place limitée par rapport aux véhicules routiers. Les pouvoirs publiques souhaitent développer les infrastructures ferroviaires, mais on ne peut pas parler d'un développement sensible.

Ce réseau n'est pas négligeable mais est insuffisant, notamment pour ce qui concerne les traversées du Bosphore. C'est au niveau des deux ponts que le phénomène de congestion se fait le plus sentir, le passage d'un côté à l'autre peut durer des heures entières. De plus, les infrastructures ferroviaires disponibles n'ont pas de correspondances entre elles (comme on peut le voir sur la carte ci-dessus), ainsi, même si on utilise le rail, une correspondance avec un autobus ou un minibus peut-être nécessaire.



Source : Ulasim A.S., 2006



Source : IETT, 2006

Le rail est le moyen de faire sortir Istanbul de ce phénomène de congestion, de nombreux projets sont prévus, grâce à eux, à terme il devrait y avoir un réseau ferré de 289 km avec une part de marché de 27% des déplacements urbains<sup>1</sup>. Le projet le plus ambitieux est le Marmaray (un tube sous-marin reliant les lignes de train de banlieue en passant sous le Bosphore).

### La réalisation du Marmaray

Le début du projet Marmaray a été inauguré par le Premier Ministre Recep Tayyip Erdogan. Ce projet est ancien, les premières réflexions remontent au début du 20ème siècle.

<sup>1</sup> <http://www.iETT.gov.tr/metin.php?no=18>

Le Marmaray devrait permettre d'ici 2009 de connecter le réseau ferré européen au réseau ferré asiatique. Parallèlement à la réalisation de ce tunnel, tout le système des trains de banlieues va être restructuré le long de la ligne Gebze-Halkalı. Cette ligne longue de 63 km aujourd'hui comptera 3 stations souterraines : Üsküdar, Sarayburnu et Kumkapı, sur un total de 44 stations. Il est prévu une capacité 75 000 voyageurs par heure pour cette ligne. Le coût total de l'opération bénéficiant d'un financement de la Banque internationale de coopération du Japon et de la Banque européenne d'investissement, est de 2,5 milliards de dollars. Grâce à cette voie ferrée, Gebze sera désormais à 105 minutes de Halkalı, et Kadıköy sera à 12 minutes de Yenikapı.<sup>1</sup>

### L'itinéraire du Marmaray



Source : Marmaray.com, 2006

Figure en blanc l'itinéraire du Marmaray traversant la mer.

En développant le rail, le réseau viaire devrait être soulagé et les problèmes liés à celui-ci devraient être résolus pour une part importante (sans oublier la nécessité de créer des connexions entre les différents modes de transports).

En 2004, 91% des voyages dans le Grand Istanbul ont été réalisés via le réseau viaire. Ce chiffre étonnant permet de saisir la situation actuelle concernant la congestion d'Istanbul. Un grand nombre de projets relatifs au rail sont d'actualité, néanmoins leur réalisation prend un temps démesuré ; à titre d'exemple la ligne de métro de Levent 4 –Taksim, d'une longueur de 8 km a duré 8 ans (de 1992 à 2000). Alors que le problème numéro 1 d'Istanbul est celui de l'engorgement des voies, les divers chantiers ne font qu'aggraver la situation. Le réseau ferré d'Istanbul transporte à l'heure actuelle 2 400 000 voyageurs par jour.

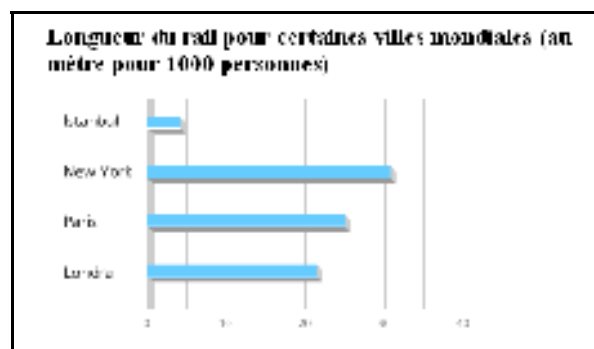
Afin d'avoir un réseau ferré plus performant et des lignes sur le tout Istanbul un grand nombre de projets sont en discussion ; mais cela reste insuffisant : il faut également prévoir des correspondances avec les autres modes de transports, avoir des horaires concordant et une tarification correcte pour inciter les stambouliotes à utiliser le réseau ferré.

<sup>1</sup> <http://www.marmaray.com.tr/>



A ce titre, l'exemple de Kabataş est un modèle en matière de connexions entre les divers modes de transport. A Kabataş se trouve un tramway (Kabataş-Bagcilar), un funiculaire (Taksim-Kabatas), une gare de l'IDO<sup>1</sup>. Ces correspondances permettent une circulation fluide qui n'est pas le cas partout. Les transports routiers sont beaucoup plus présents sur le territoire, alors que l'engorgement se fait sentir chaque jour d'avantage. Les liaisons existantes aujourd'hui dans les divers arrondissements se font avec les différents modes routiers, car ils sont plus nombreux et s'étendent sur tout le Grand Istanbul contrairement au réseau ferré. Voilà le point faible du Grand Istanbul, un réseau ferré performant et s'étendant sur tout le territoire comme une toile.

Les projets dans ce sens sont nombreux mais les réalisations sont très lentes. Les travaux de la première ligne ferroviaire ont débuté dans les années 1900 sans pour autant aboutir à un réseau dense. Istanbul est très loin derrière certaines « villes » mondiales dans ce domaine, comme on peut le remarquer sur le graphique.



Source : IETT, 2006

<sup>1</sup> [http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu\\_id=3&sayfa\\_id=5](http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=5)

## **B- Un bilan plutôt négatif malgré un potentiel clair**

Aujourd'hui, lorsqu'il est question d'Istanbul un aspect n'échappe pas : la difficulté qu'il existe pour circuler. Cette situation est la conséquence de plusieurs facteurs : une prise de conscience tardive, des interventions non propices et non planifiées, une absence de continuité dans les politiques conduites.

De plus, la plupart des politiques relatives aux réseaux de communication ne sont liées qu'au réseau viaire ; or les parts de voyageurs selon les modes de transport montrent clairement la prépondérance des routes par rapport au reste du réseau. Depuis les années 1950, Istanbul a attiré des millions de personnes venant de tous les coins de la Turquie. Cette augmentation de la population a entraîné avec elle l'accroissement des personnes motorisées notamment après 1980, ce qui a eu comme effet de créer un trafic routier important. Pendant les heures de pointe (7h-8h et 17h-18h), ce phénomène de congestion réduit notablement la vitesse de la circulation. Pour remédier à cette situation, le développement du rail est vu comme la solution appropriée, néanmoins il existe toujours des politiques en faveur des infrastructures viaires. Il faut savoir que les voies sont fréquemment renouvelées, d'autres sont créées, il existe même un projet de troisième pont pour le Bosphore. Certains pensent que c'est politique, d'autres qu'il est nécessaire d'accueillir les futures personnes motorisées car leur présence influencera l'engorgement des routes. Ces politiques en faveur de la route peuvent ne pas régler le problème et ne faire que le reporter.

Il est nécessaire d'avoir des politiques stables et en faveur des transports collectifs. Dans ce domaine, un autre problème se pose, les exploitants des modes de transports routiers étant différents, leurs intérêts le sont également, ainsi il n'y a pas de coordination mais une concurrence manifeste. Cette concurrence rend le réseau routier improductif, les transports routiers utilisent les mêmes lignes et ne sont pas complémentaires entre eux.

Une autre faiblesse du système concerne la non conformité des modes de paiements, certains n'acceptent que le Akbil (un jeton magnétique rechargeable), d'autres que le ticket de transport, encore d'autres que le jeton...Cependant, depuis 2006 une politique d'uniformisation est entrée en vigueur pour ce qui s'agit des modes de paiement ; reste à savoir si cette politique sera appliquée prochainement ou s'il faudra patienter quelques années pour que le système soit accepté par la population et les exploitants.

Les difficultés liées au réseau de transport sont claires, elles proviennent d'un aménagement non planifié, d'une prépondérance de la voirie, d'une insuffisance des infrastructures ferroviaires, d'une utilisation non optimale des transports maritimes, de l'hétérogénéité tarifaire ; néanmoins les possibilités de la ville sont grandes, le transport maritime est un atout important, les projets en faveur du rail sont nombreux, un potentiel en terme d'infrastructures de transports existe ; reste à appliquer des politiques stables et de long terme.

## CONCLUSION

Ainsi, Istanbul, une aire urbaine de plus de 12 000 000 d'habitants, n'a pas été capable de développer une politique efficace en matière de transport. Malgré une diversité en matière d'infrastructures, c'est la route qui est la plus utilisée. Cette surutilisation du réseau viaire entraîne un engorgement des voies, crée un trafic routier dramatique et des embouteillages de plusieurs heures. Malgré les intentions de la municipalité du Grand Istanbul en faveur des transports en communs, les projets relatifs au rail, par exemple, ne s'appliquent que rarement et ne sont achevés qu'après de longues années, tandis que le réseau viaire se développe lui rapidement. On peut se demander alors si la politique est de rendre plus accessible le territoire à la population ou bien à l'automobile ? Les politiques actuelles donnent la priorité aux infrastructures ferrées (comme cela a été le cas dans le passé), pourtant, les projets n'ont pas de suite.

Il faut également ajouter que les multiples projets envisagés dans le Grand Istanbul et à Kartal sont annonciateurs de flux importants dont on peut penser qu'ils ne pourront être absorbés. En sachant que les minibus vont être supprimés, on peut se questionner sur l'alternatif à ce mode de transport utilisé par la population.

De nouvelles voies sont créées afin de répondre à la demande des personnes motorisées, mais ces actions ne font que mettre en place un cercle vicieux et ne permettent pas de sortir de la situation actuelle déplorée par les Stambouliotes.

La politique doit inciter l'usage des transports collectifs- non de l'automobile -et doit renforcer les transports publics. Pour cela, les infrastructures ferroviaires doivent être privilégiées et prioritaires. Le but devrait être d'atteindre un taux d'usage des transports collectifs de 80% comme c'est le cas dans la plupart des pays développés. Il est nécessaire également de favoriser la coordination et l'intégration entre les différents modes de transports afin d'avoir une complémentarité entre eux.

Réduire l'engorgement des voies, développer les transports collectifs et notamment le rail n'est réalisable que si les politiques sont de longs termes ; essayer de diminuer la congestion par des solutions temporaires ne permettra jamais aux Stambouliotes d'accéder à des modes de transports agréables, accessibles, économiques, fiables et sécurisés (c'est ce qui était prévu dans le Plan Directeur de 1997 déjà). Les autorités municipales doivent mettre de côté leurs ambitions politiques afin de mettre en place des politiques de transports réalistes permettant de répondre aux besoins de la population et non de certaines minorités.

## **BİBLİOGRAPHİE**

### DOCUMENTS MUNICIPAUX :

- Kartal Ulaşım Master Planı, 2005, Kartal Belediyesi Planlama ve Sosyal Konut Müdürlüğü.
- Mahalleler, 2005, Kartal Belediyesi Planlama ve Sosyal Konut Müdürlüğü.
- 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2006, İBB-İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi.
- Kartal yat limanı van projesi, 2004, Kartal belediyesi Planlama ve Sosyal Konut Müdürlüğü.
- ZAHA HADID sunum, 2006, İBB, İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi-Yarismalar Grubu.
- Kartal Belediyesi ve beykent Üniversitesi Yaz Okulu Çalışması Sunumu, 2005, Kartal Belediyesi- Planlama ve Sosyal Konut Müdürlüğü.
- Kartal belediyesi ve Jhon Thompson and Partners Ortaklığı Atölye Çalışması Raporu, 2005, Jhon Thompson and Partners.
- Kartal 1/5000 Ölçekli E-5 Kuzeyi Plan Raporu, 2003, İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü.
- İstanbul Stratejik Planlama, 2007/2011.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İTÜ, 1997, İstanbul Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu.
- Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu, Muammer Kantarci ve Naım Öztürk, 1996.

### SITES İNTERNET:

- die.gov.tr/kutuphane.html
- <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=38>
- <http://www.iett.gov.tr/metin.php?no=18>
- [http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu\\_id=3&sayfa\\_id=5](http://www.istanbul-ulasim.com.tr/default.asp?menu_id=3&sayfa_id=5)
- [http://www.kartal-bld.gov.tr/tr/k\\_gecmistekartal.asp](http://www.kartal-bld.gov.tr/tr/k_gecmistekartal.asp)
- [http://www.ladefense.fr/epad\\_histoire.php](http://www.ladefense.fr/epad_histoire.php)

- <http://www.marmaray.com.tr/>
- <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>
- [ibb.gov.tr](http://ibb.gov.tr)
- [ido.com.tr](http://ido.com.tr)
- [iett.gov.tr](http://iett.gov.tr)
- [ifea-istanbul-net](http://ifea-istanbul-net)
- [istanbul-ulasim.com.tr](http://istanbul-ulasim.com.tr)
- [kartal-bld-gov.tr](http://kartal-bld-gov.tr)
- [tcdd.gov.tr](http://tcdd.gov.tr)

JOURNAUX:

- KENTİM, de janvier 2005 à décembre 2005 et d'avril 2006 à juin 2006.
- HURRIYET, 9 octobre 2005.
- BIA HABER MERKEZİ, 17 octobre 2005.

## ANNEXES

### ENTRETIENS

Fatih POYRAZ, Directeur des services des Transports, du Tourisme et de l'Education du journal local KENTIM de Kartal.

Lors de mon entretien avec M.Poyraz, j'apprend que la question des transports et plus généralement des réseaux de communication ne font pas partis des préoccupations de la municipalité de Kartal. D'après lui, La municipalité est assez bien desservie, que ce soit par le TEM, le E-5, deux axes de communications essentielles à Istanbul. Sans compter la ligne de train de banlieue et la gare maritime de l'IDO, les minibus et dolmuş de Kartal. Enfin, il n'oublie pas de rappeler la proximité de l'aéroport Sabiha Gökçen qui est un atout pour Kartal. D'après M.Poyraz Kartal fait parti des centres les plus accessibles d'Istanbul.

Néanmoins il parle de la ligne de train de banlieue qui coupe et divise Kartal en deux, c'est un handicap en raison de la difficulté liée à la traversée d'un coté à l'autre de la ligne. Cette difficulté devrait prendre fin avec un projet d'enterrement des voies ferrées.

Un autre projet important pour Kartal est celui du futur métro reliant Kadiköy à Kartal, dont les travaux se poursuivent. Cette ligne permettra de relier Kartal à Kadiköy en 20 minutes alors qu'aujourd'hui il faut plus de 45 minutes avec le bus.

Ilker KALENDAR, urbaniste au service Urbanisme de la mairie d'arrondissement de Kartal.

Mon entretien avec M. Kalendar m'a permis d'avoir accès aux documents de la mairie d'arrondissement. Le service Urbanisme n'est pas vraiment au courant du projet de Zaha Hadid, ils ne savent pas encore exactement ce qui va se passer une la mise en route des opérations. Il est possible que la municipalité ne souhaite pas pour le moment divulguer les informations, les habitants de Kartal eux non plus ne savent pas grand chose sur le sujet. Ou bien les informations sont détenues par la municipalité qui ne souhaite pas les transmettre. La non transparence de l'information est habituelle dans les administrations, elles ne onnent pas toutes l'informations te se permettent de garder certaines données.

J'ai eu d'autres entretiens notamment à IMP (Istanbul Metropolitan Planlama), mais on y était plus réticents pour me donner des informations. C'est pourquoi je n'ai pas retranscrit ces entretiens.