Istanbul : la carte du troisième pont sur le Bosphore.

Par Benoît Montabone et Yoann Morvan



L'implantation du troisième pont sur le Bosphore (*Radikal*, 01.05.2010). Traduction de la légende : *Jaune* : Autoroute Nord-Marmara ; *Violet* : Autoroute Istanbul-Izmir ; *Rouge* : D-100 (Ancienne E5) ; *Vert* : Autoroute Tem (Trans-European-Motorway).

Le 29 avril 2010 le ministre turc des transports, Binali Y?ld?r?m, a annoncé lors d'une conférence de presse la construction d'un troisième pont sur le Bosphore, et en a révélé le tracé. Cette infrastructure de grande envergure visant à relier les rives européennes et asiatiques d'Istanbul sera implantée tout au nord du détroit, au débouché de la mer Noire. Il posera ses piles dans les petits villages de Garipçe sur la rive européenne et de Poyrazköy sur la rive asiatique. La carte présentée ci-dessus (à télécharger en format pdf) donne corps à ce projet et a été largement publiée dans la presse nationale turque. Le graphisme très simple, s'appuyant sur une photographie aérienne floutée de la région urbaine d'Istanbul, tend à gommer le territoire sur lequel s'implantent les infrastructures pour mettre en avant les grands axes de transport qui traversent la mégapole stambouliote. Les quatre autoroutes retenues (deux existantes, D-100 et Tem, et deux en projet) servent à la fois au transport national et aux déplacements intra-urbains, montrant l'importance stratégique de ces infrastructures lourdes pour

une agglomération de 14 millions d'utilisateurs quotidiens[1].

Le projet, qui implique aussi la construction d'une nouvelle autoroute, devrait être livré d'ici cinq ou six ans pour un premier coût total estimé à six milliards de dollars. D'après le ministre, ce montant inclut les frais d'acquisition des terrains. Ce nouveau pont sera le plus long des trois ponts enjambant le Bosphore avec une longueur de 1275 mètres et la nouvelle autoroute à laquelle il sera connecté s'étendra sur plus de 260 kilomètres. La justification principale de ce projet est la volonté de résoudre les problèmes de circulation à Istanbul en déviant les flux de camions en transit vers le nord pour éviter qu'ils ne traversent la ville et n'empruntent un des deux ponts destinés à la circulation intra-urbaine. Les camions en transit sont en effet communément identifiés comme la cause principale des embouteillages chroniques et journaliers que connaît Istanbul. Au-delà de ces informations récoltées dans divers titres de la presse quotidienne[2] dans le mois qui a suivi l'annonce du ministre des Transports, le projet du troisième pont soulève de nombreuses interrogations à propos de l'agglomération stambouliote, son extension, son aménagement, et au-delà, son avenir. Il est en réalité un très bon indicateur des dynamiques actuelles du processus d'urbanisation, lui-même étroitement lié aux circulations automobiles.

L'aboutissement d'un processus d'urbanisation.

La construction des ponts sur le Bosphore est indissociable des étapes de la croissance urbaine d'Istanbul (Hatice Kur?uncu, 2010). Dans les années 1950, la transition urbaine s'accélère en Turquie. La population rurale migre vers les villes dans l'espoir de trouver du travail ; de grandes zones industrielles périphériques apparaissent alors que l'habitat est essentiellement autoconstruit sous la forme de *gecekondu* (habitat illégal, littéralement « construit dans la nuit »). Sur la rive européenne d'Istanbul, les zones industrielles de Zeytinburnu ou de Gümü?suyu se développent. Sur la rive asiatique, l'urbanisation s'étend déjà du quartier de Kad?köy jusqu'à Bostanc? le long du rivage ; des zones industrielles se développent aussi en périphérie. Le premier pont construit en 1973, le *Bo?aziçi Köprüsü* (Pont du Bosphore) vient parachever ces importants changements dans la structure urbaine. Il marque, avec l'autoroute E-5 qui l'emprunte, l'aboutissement d'une vague de croissance industrielle où les unités

de production sont implantées dans la continuité du bâti, et permet de relier entre elles les grandes zones d'emploi et les quartiers d'habitat développés autour d'elles.

Les années 1980 en Turquie sont marquées par une libéralisation de l'économie (Galip L. Yalman, 2009) : la spéculation immobilière devient un domaine primordial de la croissance urbaine (Murat Güvenç, 2010). Dans le même temps, les migrations depuis les zones rurales ne ralentissent pas. La région urbaine d'Istanbul passe de 4,7 millions d'habitants en 1980 à 5,8 millions en 1985, soit un taux de croissance annuel moyen de 23 % sur 5 ans. Le front urbain s'étend jusqu'aux périphéries de Pendik sur la rive asiatique et de celle de Küçükçekmece sur la rive européenne, intégrant l'aéroport international Atatürk dans le tissu urbain. Cette croissance urbaine conjuguée à la généralisation de l'automobile entraîne rapidement des conditions de déplacement difficiles. Pour faire face à cet étranglement des transports, un deuxième pont sur le Bosphore est construit en 1988, le pont *Fatih Sultan Mehmet* (le pont du Sultan Mehmet le Conquérant), à 10 kilomètres au nord du premier. L'autoroute qui l'accompagne est reliée au corridor européen Tem (*Trans European Motorway*) et sert de seconde ceinture périphérique à la ville.

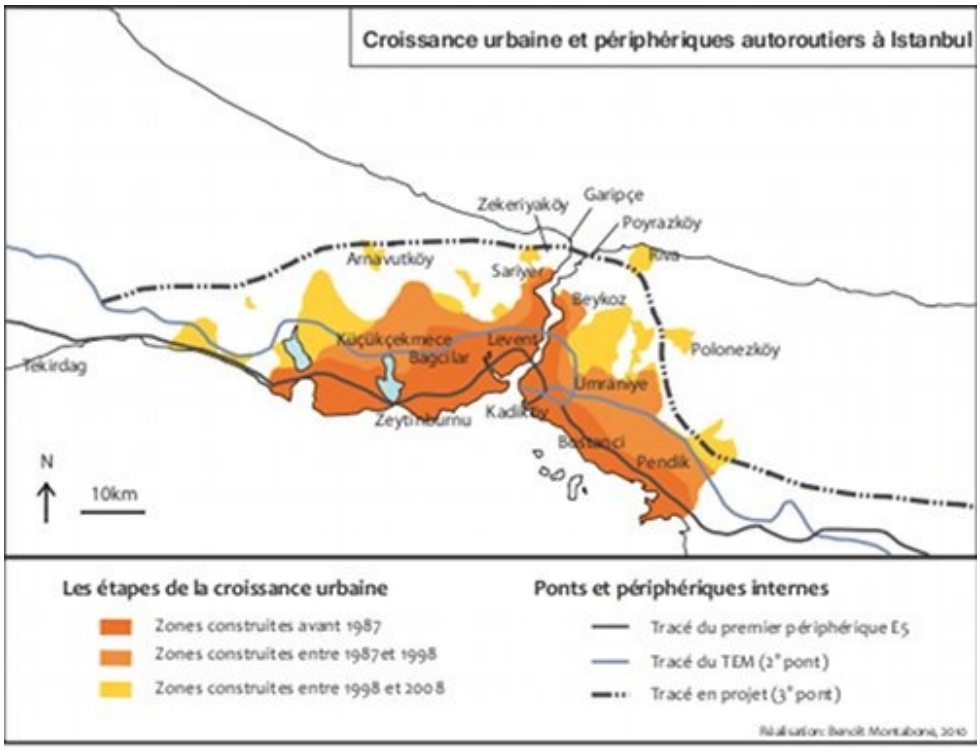
Depuis, la nappe urbaine progresse à la fois sur les rivages vers l'est et l'ouest, se prolongeant de manière continue de Pendik jusqu'à Tekirda?, et vers le Nord, dépassant les limites du Tem et mitant de plus en plus les zones de forêts et les espaces de captage d'eau. Le choix d'implanter le troisième pont tout au nord du Bosphore est surprenant, étant donnés les différents tracés possibles évoqués depuis près d'une décennie et présentés sur la carte annexée en format pdf3, plus ancienne, mais complémentaire de la première.

Son graphisme atténue fortement l'espace substrat, comme celui de la première carte, mais l'uniformité de la couleur de fond rend bien compte de l'uniformité de l'occupation du sol, entièrement bâti sur la portion d'espace représenté. Les tracés dessinés ici le sont à titre informatif sans se soucier des conséquences locales qu'ils pourraient engendrer. On observe que le tracé finalement retenu en 2010 n'était même pas envisagé en 2003 : il a surpris un grand nombre d'observateurs, y compris ceux favorables à la construction d'un troisième pont.

La grande différence vient justement du fait que tous les tracés précédemment envisagés devaient s'implanter dans des zones déjà construites ; leur réalisation n'aurait fait qu'accompagner le processus d'urbanisation. La localisation finalement retenue va au contraire accélérer ce dernier, car elle va améliorer la desserte de zones aujourd'hui peu ou pas urbanisées, favoriser leur intégration dans les espaces urbains stambouliotes et engendrer une urbanisation massive des forêts du nord du département.

Le tracé proposé vient aussi légitimer toute une série de constructions illégales dans ces zones de forêts, et récompenser ceux qui ont contourné la loi pour investir dans des placements immobiliers qui vont *in fine* se révéler fort lucratifs. Le gouvernement projette en effet de vendre des titres de propriété de terrains forestiers à ceux qui les occupent illégalement (dits forêts 2B), réalisant une grosse opération financière tout en amnistiant les contrevenants. Ces derniers bénéficieront en retour de l'augmentation de la valeur de leur terrain par la construction des nouvelles infrastructures[4].

La construction du troisième pont risque ainsi, à plus ou moins longue échéance, de « combler » toute la zone non urbanisée du nord du département, créant une tache urbaine continue tout au long du Bosphore, sans laisser d'espace pour une éventuelle ceinture verte qu'un tracé plus au sud aurait pu permettre (voir figure ci-dessous). Metin Münir, éditorialiste reconnu, souligne même qu'un tel choix rend inéluctable la construction d'un quatrième pont plus au sud, car celui envisagé ne résoudra en rien les problèmes de circulation intra-urbaine, et risque d'accroître encore plus le transport automobile privé (Münir, 2010).



Croissance urbaine et périphériques autoroutiers à Istanbul.

La « politique des transports » ou le tout automobile.

Le jour même de l'annonce de la construction du pont par le ministre des Transports, un centre commercial entièrement dédié à l'automobile baptisé *Automall* est inauguré à Istanbul par le maire de la ville. Sur un terrain de 83 000 m2 et avec 379 galeries d'exposition, l'automobiliste stambouliote peut ainsi trouver toutes les marques de voiture, tous les modèles et tout le nécessaire du parfait conducteur. L'ouverture de plusieurs centres commerciaux[5] de ce type est révélatrice du rapport des habitants d'Istanbul à la voiture individuelle : sacralisée, symbole de la réussite sociale, elle est le moyen de transport le plus utilisé pour les usages quotidiens, tant pour des raisons professionnelles que récréatives. Le maire d'Istanbul, Kadir Topba?, a d'ailleurs déclaré lors de l'inauguration d'*Automall* que « *des centres commerciaux comme celui-ci étaient un enjeu de civilisation* » (*Hürriyet Daily News*, « Automall opens its doors in Istanbul's Ba?c?lar district », 30 April 2010). Malgré diverses tentatives de développement des transports en commun, la voiture individuelle reste le mode

de déplacement principal dans la mégapole. Elle est aussi, d'après les simulations réalisées par l'Université Technique d'Istanbul (Haluk Gerçek, 2009), le moyen le plus rapide pour se rendre d'un point à un autre de la ville en dépit des embouteillages quotidiens. Représentant 17 % de la population du pays, Istanbul concentre ainsi 26 % du parc automobile turc. Sa part dans la répartition des modes de transport ne cesse d'augmenter (voir le tableau à télécharger6).

Le *trafik* (en turc : « trafic, embouteillage ») est devenu un objet de conversation banal comme le temps ou le prix des cigarettes, et est traité comme une donnée extérieure à la société qui survient de temps à autre sans que l'on sache trop pourquoi. Des écrans plasma dernier cri disséminés dans le métro indiquent minute par minute l'état des embouteillages sur les périphériques, au même titre que la météo du jour. Les chauffeurs de taxi échangent des informations sur l'état du *trafik* et les moyens de l'éviter, développent des stratégies pour le contourner ou s'y intégrer le plus tard possible. Ces pratiques individuelles courantes et spontanées alimentent bien sûr les ralentissements, mais les coupables sont rapidement et facilement désignés : ce sont les ponts. Ces derniers congestionnent la circulation et constituent des points de blocage à la bonne rythmique urbaine, au point d'apparaître en fonction du temps mis pour les traverser comme des indicateurs privilégiés du pouls urbain. Un troisième pont semblerait ainsi salutaire pour répartir la circulation que ne peuvent absorber les deux premiers. Le quotidien *Hürriyet*, réputé comme premier quotidien populaire turc (appartenant à un consortium par ailleurs propriétaire d'*Automall*), titrait ainsi au lendemain de la conférence de presse annonçant la construction du troisième pont : « *Kamyona güle güle* » (*Hürriye*t, « Kamyona Güle Güle », 30 Nisan 2010 Cuma, p. 1.), soit « Au revoir les camions », reprenant à son compte les analyses selon lesquelles les problèmes de circulation dans Istanbul sont dus essentiellement aux camions en transit qui sont obligés de prendre les périphériques intra-urbains, qui servent aussi de voies de transport internationales. Mais cet argument avancé par les autorités locales et nationales ne tient pas compte du « trafic induit », qui, comme le souligne Haluk Gerçek (2009), accompagne immanquablement l'ouverture d'une nouvelle infrastructure. Présentée comme une solution aux problèmes de l'encombrement automobile, cette dernière ne fait que générer de nouvelles congestions par son existence même.

Cette approche trop simple de la gestion des circulations automobiles, qui vise à adapter l'offre d'infrastructure à la demande, peut facilement être dépassée au profit d'une analyse plus approfondie des modes de déplacement dans la mégapole stambouliote. Les planificateurs urbains qui manifestent contre le projet de troisième pont ne s'y trompent pas quand ils mettent en avant le slogan « *Üçüncü köprü var, yol var, neden ray yok ?* » (Il y a un troisième pont, il y a des routes, pourquoi n'y a t-il pas de train ?). Malgré quelques efforts, les transports en commun restent insuffisants à Istanbul. Certes la mise en place d'un service de bus rapides en site propre, appelé *Metrobüs*, sur l'E-5, la première couronne d'autoroute intra-urbaine a révolutionné les rapports des habitants à la mobilité collective en permettant de relier les premières périphéries de la ville entre elles sans rupture de charge, mais un système plus global de transports collectifs efficace fait cruellement défaut. Les bus, les *dolmu?* (taxis collectifs), les *servis* (navettes privées) empruntent les mêmes voies que les voitures et sont donc soumis aux mêmes aléas. Les lignes de métro et les lignes de tramway ne sont pas interconnectées, restent lentes et ne desservent qu'une petite partie du territoire urbain. Cependant, un projet de grande ampleur existe : le *Marmaray,* train intra-urbain qui doit relier les périphéries européennes et asiatiques des rivages stambouliotes en empruntant un tunnel sous le Bosphore (tracé visible sur la seconde carte). Projet gigantesque mené par un consortium turco-japonais, il devrait devenir selon les plans du ministère des Transports l'axe majeur d'intégration de la mégapole stambouliote. Mais en parallèle et sur le même tracé, un tunnel autoroutier de six voies est en construction pour favoriser les circulations automobiles littorales de part et d'autre du Bosphore. La voiture individuelle a encore de beaux jours devant elle.

La fin d'un monde dans les forêts du Nord ?

Dès l'annonce faite par le ministre, des voix se sont fait entendre pour contester le projet. L'opposition politique au gouvernement, notamment le Chp (*Cumhuriyet Halk Partisi*, Parti Républicain du Peuple) par l'intermédiaire de Gürsel Tekin, responsable du parti pour la province d'Istanbul, a vivement réagi en dénonçant un scandale politique majeur, arguant du fait que ce pont n'a jamais été envisagé dans les plans de développement de la métropole d'Istanbul

et qu'il est imposé à la ville par l'État sans aucune consultation des pouvoirs publics locaux. D'après lui, le trajet aurait même suscité l'opposition du maire de la Municipalité métropolitaine d'Istanbul (Ibb, *Istanbul Büyük?ehir Belediyesi*), Kadir Topba?, qui pourtant appartient au même parti politique que le gouvernement, l'Akp (*Adalet ve Kalk?nma Partisi*, Parti de la Justice et du Développement). De leur côté, les milieux environnementalistes et professionnels, notamment la Chambre des architectes et la Chambre des planificateurs urbains d'Istanbul, dénoncent à la fois le tracé du troisième pont, qui va traverser des zones de forêts protégées et les terrains de captage d'eau de la mégapole stambouliote, et son utilité même. Ces derniers ont ainsi déposé un recours devant la justice au nom de l'incompatibilité du projet avec les plans de développement de la ville adoptés préalablement, soulignant que la planification urbaine à Istanbul dépendait trop des projets politiques ponctuels et ne prenait pas en compte les objectifs à long terme de contrôle de l'extension de la tache urbaine (Hürriyet Daily News, « Professional chambers file suit over Istanbul's third bridge plans, 25 janvier 2011). Ils proposent une politique ambitieuse de transports en commun pour contrer le développement par l'automobile de l'agglomération que le nouveau pont ne fera qu'encourager.

Les populations des arrondissements touchées par la construction de la nouvelle autoroute et du pont se sont quant à elles réunies au sein d'une plateforme revendicative pour faire valoir leur opposition au projet (« *3. Köprü Yerine Ya?am Platformu* », soit la « Plateforme pour la vie à la place du troisième pont »). Elles dénoncent « le pont de la rente » (*rant köprüsü*) et ne veulent pas que leurs villages deviennent le nouveau champ de bataille des investisseurs immobiliers attirés par la proximité de la route et par l'accessibilité aux zones d'emploi et aux aéroports. Mais tous les riverains ne sont pas contre le projet, certains y voient au contraire une opportunité inespérée pour se connecter aux anciens et nouveaux cœurs commerciaux et culturels d'Istanbul. Il est à peu près certain que les prix des terrains vont flamber, relançant la spéculation immobilière que la crise de 2009 avait freinée. Le quotidien *Hürriyet* (*Hürriyet*, Seri Ilanlar, 2 Mayis 2010) estime ainsi que les prix du foncier à Zekeriyaköy, dans l'arrondissement de Sar?yer, directement concerné par le troisième pont, sont passés de 250 à 350 dollars en quelques semaines. Même si la hausse est pour l'instant modérée, l'annonce du pont a relancé l'inflation immobilière ; il est fort probable

qu’elle ne s’arrêtera pas là.

Dans ce cadre, le petit village de pêcheur de Garipçe, qui fait face à l’embouchure du Bosphore, devrait connaître de profonds bouleversements sociaux. Aujourd’hui encore isolé du reste de l’arrondissement de Sar?yer, relié par une petite route et desservi par une seule ligne de bus, dominé par une ancienne tour de guet ottomane, il se trouvera directement connecté aux flux urbains et devrait correspondre à l’attente d’élites stambouliotes en quête d’authenticité. Déjà les étudiants de l’université privée voisine, l’université Koç, ont investi les deux petits restaurants de poisson sur la place du village, qui voit ainsi cohabiter jeunesse dorée aux luxueuses voitures de sport et familles de pêcheurs aux barques en bois. Construite récemment à proximité de Garipçe, cette université se situe maintenant, par hasard ou par anticipation, en bordure de la future autoroute, ce qui va grandement favoriser son accès depuis les différents centres de l’agglomération stambouliote. À moins que la proximité immédiate du pont n’aboutisse à une mise sous cloche d’un village qui fait encore figure d’îlot de calme dans la frénésie stambouliote, thèse que la patrimonialisation récente de la citadelle militaire vient confirmer. Le paysage encore un peu sauvage du Bosphore à cet endroit sera, lui, irrémédiablement transformé.

Résumé

L’implantation du troisième pont sur le Bosphore (Radikal, 01.05.2010). Traduction de la légende : Jaune : Autoroute Nord-Marmara ; Violet : Autoroute Istanbul-Izmir ; Rouge : D-100 (Ancienne E5) ; Vert : Autoroute Tem (Trans-European-Motorway).Le 29 avril 2010 le ministre turc des transports, Binali Y?ld?r?m, a annoncé lors d’une conférence de presse la construction d’un ...

Notes

1 Les chiffres officiels annoncent 12 millions d’habitants pour Istanbul. Ces chiffres ne tiennent pas compte des migrations récentes ni des pratiques

urbaines des stambouliotes temporaires, qui nous font préférer le terme d' « utilisateurs » proposé par Jean-François Pérouse et qui accroissent sensiblement le nombre d'habitants effectifs.

2 *Hürriyet*, 30 Avril 2010 ; *Radikal*, 30 Avril 2010 ; *Cumhuriyet*, 30 Avril 2010 ; *Hürriyet*, 2 Mai 2010 ; *Vatan*, 4 Mai 2010 ; *Radikal*, 28 Mai 2010.

3 Les différents tracés possibles pour un troisième pont à Istanbul en 2003 (Radikal, 01.06.2003), fonds de l'Observatoire Urbain d'Istanbul. Traduction simplifiée de la légende : Rouge : Les tracés possibles du pont autoroutier ; Bleu : Les ponts et autoroutes actuels ; Pointillé : L'implantation du Marmaray.

4 Pour une analyse plus détaillée des questions foncières, voir Yoann Morvan et Benoît Montabone, 2010.

5 La construction de deux autres centres commerciaux automobiles, baptisés *Otoport* et *Autopia*, a depuis été amorcée. Le nom de ce dernier, le plus grand d'Europe, est en lui-même suffisamment évocateur du rapport privilégié des Stambouliotes à la voiture individuelle.

6 Répartition des modes de transport au sein de l'agglomération d'Istanbul (Tmmob, ?ehir Planc?lar? Odas? Istanbul ?ubesi, 2010, 3. Köprü de?erlendirme raporu, Istanbul, p. 10).

Bibliographie

Cumhuriyet, 30 Avril 2010.

Haluk Gerçek, « Is there a road ahead? », *Istanbul, City of Intersection, Urban Age Istanbul Conference proceedings*, London, London School of Economics and Political Science, 2009.

Murat Güvenç, « Istanbul 1910-2010 : une approche historique et socio-spatiale », in *Urbanisme*, n°374, pp. 47-51, 2010.

Hürriyet Daily News, « Automall opens its doors in Istanbul's Ba?c?lar district », 30 April 2010.

Hürriyet Daily News, « Kamyona Güle Güle », 30 Nisan 2010 Cuma, p. 1.

Hürriyet Daily News, Seri Ilanlar, 2 Mayis 2010.

Hürriyet Daily News, 30 Avril 2010 ; 2 Mai 2010, 25 janvier 2011.

Hatice Kur?uncu, « Köprüler : Kente Uzak, Kapitalizme Yak?n » [Les ponts : loin de la ville, près du capitalisme], in *Ekososyalist Dergisi*, Istanbul, 5 Haziran, 2010.

Yoann Morvan, Benoît Montabone, « Le pont de la rente. Les enjeux fonciers du troisième pont sur le Bosphore à Istanbul », *Études Foncières*, n°148, 2010 pp. 20-24.

Metin Münir, « Üçüncü köprü Istanbul'un cinnet senaryosudur » [Le troisième pont d'Istanbul : un scénario insensé], in *Milliyet*, 2 Eylül, 2010.

Radikal, 30 Avril 2010 ; 28 Mai 2010.

Vatan, 4 Mai 2010

Galip L. Yalman, *Transition to Neoliberalism. The Case of Turkey in the 1980s*, Istanbul Bilgi University Press, Istanbul, 2009.