



Infrastructures de transport en Turquie

Actualisation Novembre 2008

© MINEFI – DGTPE

Introduction

Une plaque tournante dans les échanges Europe-Asie-Moyen Orient amenée à prendre de l'ampleur

Une nécessaire intégration aux grands corridors de transport trans-européens

Dans le cadre du mécanisme de préadhésion, les financements de la Banque Européenne d'Investissement devraient privilégier les projets situés sur ces corridors

La mer et la route représentent l'essentiel du trafic

D'une superficie de 779.452 km², la Turquie, ouverte sur trois mers, dispose de 8339 km de côtes. Mer Noire et Mer Égée communiquent par le détroit du Bosphore, la Mer de Marmara et le détroit des Dardanelles. Sa situation géographique, confère à la Turquie un rôle de plaque tournante dans les échanges Europe-Asie-Moyen-Orient. Le développement des réseaux de transport est aujourd'hui un facteur déterminant du développement du pays, de son intégration dans l'espace européen et de l'accroissement de ses relations avec ses voisins orientaux. Dans un environnement budgétaire contraint, le secteur des transports arrive en tête du programme national d'investissement public (projets routiers financés directement sur le budget, et le développement des chemins de fer plutôt financé par des crédits extérieurs, multilatéraux ou commerciaux.)

La Turquie a vocation à s'inscrire dans le programme des Réseaux européens de Transport, les corridors IV et X se poursuivant jusqu'à Istanbul. Dans le cadre du programme de pré-accession, une étude TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) est actuellement menée pour permettre un meilleur planning des infrastructures de transport. Au-delà, La Turquie est également partie prenante au programme TRACECA (European-Caucasian-Asian Transport Corridor)..

L'essentiel du commerce extérieur de la Turquie est réalisé par mer et, dans une moindre mesure, par route. Sur le marché domestique, le transport de voyageurs et de marchandises est assuré à 95% par réseau routier.

Infrastructures de transport terrestre

Un réseau entièrement public

1774 km d'autoroutes

61000 km de routes principales et secondaires

Transport routier: 95% du trafic passagers et 93 % du fret domestique

Infrastructures routières

La "Direction Générale des Routes" (TCK) a en charge la planification et la maintenance des réseaux routier, autoroutier et de leurs infrastructures (ponts)

Le réseau autoroutier

La Turquie compte 1774 km d'autoroutes en service. Ces autoroutes sont situées sur l'axe reliant l'Europe au Moyen-Orient qui traverse la Turquie du nord-ouest au sud-est : Edirne-Istanbul-Ankara, Pozanti-Iskenderun, Mersin-Gaziantep et également dans la région égéenne : Cesme-Izmir-Aydin. Le réseau est intégralement géré par TCK, qui collecte les revenus des péages. L'ensemble du réseau autoroutier devrait être privatisé en 2009.

Les routes : la Turquie compte 31.400 km de routes nationales et 30 000 kms de routes départementales.

Les objectifs de la Direction Générale des Routes.

Le budget affecté aux routes représente 2,5 % du budget général. Les priorités affichées sont :

- atteindre 15 000 kms de routes à doubles voies (contre 11 000 actuellement, dont 1 774 d'autoroutes). Les travaux concernent les itinéraires suivants :

Route côtière de la Mer noire, Ankara-Samsun, Afyon-Izmir, Bursa-Adapazari

- terminer les travaux en cours de 500 km d'autoroutes, de voies d'accès et de raccordements actuellement en cours de construction dans la région sud-est (Pozanti-Cakmak ; Gaziantep-Sanlıurfa) , dans la région égéenne (Aydin Denizli) et dans la région de la Mer de Marmara (Gursu-Bursa) .

- créer une rocade de contournement d'Istanbul (et un troisième pont). Les deux ponts actuellement en service génère des revenus de l'ordre de 400 M TRY :an.

- construire un ouvrage pour franchir la baie d'Izmit , permettant le développement d'une autoroute entre Istanbul et Izmir. L'appel d'offres pour cette autoroute et pour le franchissement de la baie d'Izmit a été lancé à l'été 2008. les offres sont à remettre fin Novembre 2008.

Infrastructures ferroviaires : un mode de transport négligé, qui redevient une priorité en termes d'investissement public.

L'activité est encore largement déficitaire malgré une amélioration progressive, faisant de TCDD l'entreprise publique la plus endettée

Le développement du réseau des chemins de fer relève de la compétence du Ministère des Transports et plus précisément de **DLH** (Direction Générale des infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires), qui lui est rattachée depuis 1986. DLH pilote tous les investissements du secteur, prépare et programme l'ensemble des projets. **TCDD** (Direction Générale de l'Administration des Chemins de Fer Turcs) est chargée de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures ferroviaires.

11000 km sur trois axes principaux, 2300 km de lignes électrifiées

Le réseau : le réseau ferroviaire turc, long de 10.933 km (pour un pays une fois et demi grand comme la France et long de 1450 km d'Est en Ouest) dont 8682 km de lignes principales. A l'heure actuelle, 2300 km de lignes sont électrifiées, soit 25% au total. Les trois lignes principales sont : Ankara-Istanbul (564 km) reste la ligne la plus fréquentée (voyageurs et marchandises) ; Istanbul-Kapıkule (340 km) relie Istanbul à la Grèce et sert principalement au transport de marchandises vers la Méditerranée ; et Divriği-Iskenderun (577 km).

Le Ministère turc des transports évalue à près de 20 MdS USD les investissements à réaliser dans le secteur ferroviaire sur les 10 à 15 prochaines années, afin de rendre le transport sur rail attractif et de corriger la domination quasi-totale de la route pour le transport des passagers et des marchandises en Turquie.

Dans un contexte budgétaire contraint, le gouvernement turc peut compter sur l'implication des bailleurs multilatéraux et en particulier de la BEI qui a annoncé que sa priorité en Turquie irait dans les prochaines années au financement des projets relevant des réseaux trans-européens.

Parmi les projets les plus importants, il convient de mentionner :

- **MARMARAY**, qui porte sur la réalisation d'un tunnel sous le Bosphore, à trafic mixte (grandes lignes / trafic urbain) et devant permettre une connexion ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Ce projet, estimé à plus de 2,5 MdS EUR, est divisé en trois phases : réalisation du tunnel (**phase I**) sur financement concessionnel japonais, le marché ayant été attribué en 2004 à un consortium turco-japonais ; reconstruction de 63 kilomètres de voies émergées (**phase II**) sur financement BEI à hauteur de 650 M EUR en cours de réalisation par le consortium Alstom Dogus Marubeni; fourniture de matériel roulant (**phase III**) de transport périurbain (440 unités), pour un montant de 550 M EUR. L'appel d'offres a été remporté par le coréen Rotem.

- **LA LIGNE A GRANDE VITESSE ANKARA – ISTANBUL**, dont la première phase a été attribuée en 2003 à un consortium turco-espagnol (OLH-

Alarko) et la 2^{ème} tranche à un consortium turco chinois (CRCC –Cengiz – Içtas). Ce réseau à grande vitesse doit s'étendre à terme sur deux autres trajets :

-**Ankara-Konya, ligne a grande vitesse**, dont les travaux sont réalisés à 60%,

-**Ankara Sivas, ligne a grande vitesse**, dont les premiers appels d'offres de génie civil viennent d'être attribués.

-**Istanbul Frontière Bulgare, ligne a grande vitesse**, dont l'Union Européenne assurera pour partie le financement. Les premiers appels d'offres pourraient être lancés au deuxième semestre 2009.

Par ailleurs les liaisons à grande vitesse, Ankara-Izmir et Bursa-Adapazari sont à l'état de projet.

Parmi les investissements majeurs figurent en outre les lignes ferroviaires suivantes :

- Réhabilitation et électrification des lignes Mersin-Adana-Toprakkale (doublement des voies sur 146 km) Le contrat a été attribué à l'italien Ansaldo pour 130 millions d'euros.
- Projet de réhabilitation de la ligne Irmak-Zonguldak (augmentation de 50% de la capacité actuelle).
- Réhabilitation et électrification de la ligne Eskişehir-Kütahya-Balıkesir (238 km, coût estimé à 130 MUSD).
- Réhabilitation et électrification de la ligne Samsun-Kalın (378 km, augmentation de 50% de la capacité actuelle, coût estimé à 150 MUSD)
- La Géorgie et la Turquie ont convenu de construire une ligne de 132 km reliant Kars à Tbilissi. 40 kms sont actuellement construits en territoire turc.
- Liaison entre Izmir et le port de Bandirma dont les travaux devraient démarrer en 2009

Plusieurs autres projets de création de nouvelles lignes sont par ailleurs à l'étude. TCDD, pour les réaliser, envisage éventuellement de recourir aux partenariats-public-privé (PPP). On peut notamment citer comme projets, à l'étude :

- Le projet de ligne reliant Antalya et Alanya (121 km en double voie) est en attente depuis 2000.
- Modernisation de la ligne de Zonguldak (2^{ème} port de la mer Noire) Ankara qui pourrait être financé par la banque Mondiale
- Les projets de modernisation des lignes suivantes comprenant l'électrification et le doublement des voies :
 - Ankara Kayseri
 - Kayseri Devrigili
 - Kayseri Ulukisla
 - Konya Karaman Ulukisla

Infrastructures de transport maritime

Des équipements en cours de privatisation

Dans un contexte de forte progression du commerce extérieur turc (+ 23 % sur la période 2006-2007), les ports turcs ont été soumis à une demande de trafic fortement accrue : l'activité portuaire en Turquie en termes de containers s'est élevée en 2007 à 4.708.160Ton Equivalent Unit (TEU). Les

Les principaux ports à l'exportation sont Mersin et Izmir, le principal port à (appartenant à la Direction Générale de l'Administration des Chemins de Fer turcs (TCDD) y ont contribué à hauteur de 28%. Les ports privés (appartenant à l'association des opérateurs portuaires Türklım) y ont

l'importation celui contribué à hauteur de 72%.
d'Haydarpasha à Istanbul.

Les ports privés ayant connu la plus forte croissance sont ceux de Marport (Ambarli) et Gemport (Gemlik, sur la mer de Marmara).

Principaux opérateurs portuaires en Turquie :

Opérateurs publics

Une privatisation massive des capacités portuaires est en cours depuis 2006. La Direction générale des chemins de fer turcs TCDD exploitent cependant encore plusieurs grands ports :

- Haydarpasa (Istanbul), premier port d'importation en Turquie et d'une capacité de 360.000 TEU/an ;
- Izmir, premier port d'exportation de la Turquie et d'une capacité d'environ 800.000 TEU/an , Derince, Bandirma, İskenderun, Samsun. Les opérations de transfert de ces ports vers des gestionnaires privés sont en cours. soit non entrées en vigueur (Derince, Bandirma, Samsun). Le port d'Izmir sera géré par le consortium Global & Hutchison & EIB JV. En 2010 les TCDD ne seront plus opérateurs portuaires. Haydarpasha sera reconverti en projet immobilier et les installations portuaires transférées à Ambarli..

Principaux ports privés turcs :

En raison du manque d'investissement dans les ports détenus par TCDD, ce sont principalement les ports privés de la Mer de Marmara qui profitent de la hausse du trafic :

Akport (port de Tekirdağ) : le port a été privatisé en 1997 et a été repris par le groupe Akkök. Sa capacité actuelle s'élève à 250.000 TEU/an

Gemport (port de Gemlik) : sa capacité s'élève à 255.000 TEU/an

Marport (Ambarli) : apparu en 1996, Marport a connu des extensions régulières depuis 2001 qui ont porté sa capacité à 1.700.000 TEU/an.

Kumport (Ambarli) : apparu en 1994, sa capacité actuelle s'élève à 500.000 TEU/an Des investissements en cours devraient porter sa capacité à 1.000.000 TEU/an

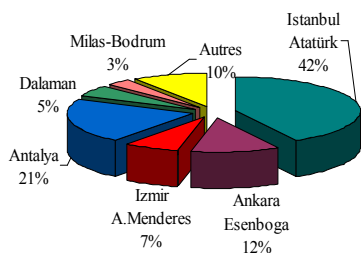
Mardaş (Ambarli) : le port de Marmara Deniz İşletmeciliği A.Ş d'une capacité de 160.000 TEU/an

Mersin d'une capacité de 549 000 tonnes dont la gestion a été confiée au un consortium constitué d'Akfen (entreprise turque de génie-civil) et de PSA (Singapour)

Les ports de Izmir, Derince, Bandirma et Samsun ont été privatisés et leurs transferts aux opérateurs privés est en cours.

Infrastructures de transport aérien

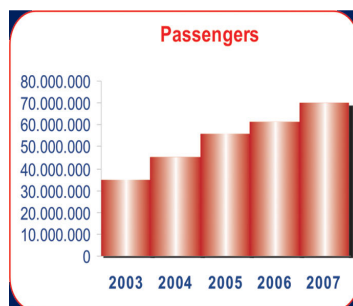
Part des principaux aéroports turcs dans le trafic passagers (domestiques et intl')



Six aéroports font l'essentiel du trafic ; le secteur privé prend de l'importance

La Turquie dispose de 40 aéroports d'une capacité d'accueil de 58 millions de passagers par an. 10 d'entre eux sont ouverts au trafic international et national, 10 au trafic national et charter et 20 uniquement au trafic national. Les aéroports les plus importants sont au nombre de 6 et sont situés dans des zones à fort potentiel touristique. Ils réalisent 90% du trafic. Ce sont Atatürk à Istanbul, Esenboga à Ankara, Adnan Menderes à Izmir, Antalya (dans la région méditerranéenne), Dalaman et Milas Bodrum (dans la région égéenne).

C'est la Direction des infrastructures aéroportuaires (DHMI) qui possède et gère directement ou indirectement les aéroports du pays. Les 38 aéroports appartenant à la DHMI ont dégagé en 2007 un bénéfice net de 750 M YTL (environ 325 M EUR), soit une augmentation de 14% par rapport à l'année précédente.



Le trafic de passagers a augmenté de 70% entre 2003 et 2007. La croissance du trafic domestique a été spectaculaire (118%)

Le gouvernement turc a décidé de relancer depuis 2004 le développement des infrastructures aéroportuaires, dans le but de renforcer la capacité d'accueil des aéroports nationaux et internationaux du pays. Compte tenu des restrictions budgétaires, ce sont des schémas de BOT qui ont été privilégiés pour les nouveaux terminaux d'Antalya (confié à IC Frankfurt), d'Ankara (confié à TAV) de Dalaman et d'Izmir – Adnan Mendérés, BodrumMilas (ces trois aéroports ont été confiés à des consortiums regroupant de grandes entreprises turques de BTP).

L'aéroport de la partie asiatique d'Istanbul a également fait l'objet d'un BOT. Sa gestion et la construction de nouveaux terminaux ont été confiées au consortium turco-indo-malaisien Limak-GMR-Malaysian Airports. L'aéroport Atatürk d'Istanbul, le plus rentable du pays a été attribué en juillet 2005 au consortium TAV pour un montant de 3 Mds USD.

Renseignements pratiques

Adresses utiles

➤ Infrastructures terrestres et portuaires

Ministère des Travaux Publics et de la Construction

Direction Générale des Routes (KGM)

İnönü Bulvarı 06100

Yücetepe / ANKARA

Tel : 90 312 - 415 70 00

Fax: 90 312 – 417 28 51

www.kgm.gov.tr

Ministère des Transports **DLH**

Ulaştırma Bakanlığı Sitesi 91nci Sokak No:4 D.Blok Kat:1

06510 EMEK-ANKARA/TÜRKİYE

Tel: 90 312 550 10 05

Fax: 90 312 212 38 47

<http://www.dlh.gov.tr/>

TCDD

TCDD Genel Müdürlüğü Talatpaşa Bulvarı 06330 Gar-ANKARA

Tel : 90 312 3243399 –

Fax : 90 312 3115305

www.tcdd.gov.tr

➤ Infrastructures aériennes - **DHMI**

Konya Yolu Üzeri 06330 / Etiler / ANKARA

Tel : + 90 312 - 212 61 20

Fax : + 90 312 - 212 39 17

www.dhmi.gov.tr

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Economique d'ANKARA (adresser les demandes à ankara@missioneco.org)

Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



Auteur : Bernard FRANCOIS

Mission Économique

Adresse : B.P. n° 1

Iran Caddesi, Karum Is Merkezi n°21, Asansör E,

n°444, Kat.6, Kavaklıdere

ANKARA 06680

TURQUIE

Rédigée par : Bernard FRANCOIS

Revue par : Kadriye Baysal

Date de parution : 21 Novembre 2008

Version originelle du 12 juillet 2002

Version n°4 du 21 Novembre 2008