



# Les transports urbains en Turquie

Novembre 2008

© MINEFI – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

## Généralités

Les 10 premières villes turques  
(en Millions d'habitants)

Istanbul	12,5
Ankara	4,4
Izmir	3,7
Bursa	2,4
Adana	2
Gaziantep	1,5
Konya	1,9
Antalya	1,7
Diyarbakir	1,4
Mersin	1,5

Le taux d'urbanisation de la Turquie était de 70,5% lors du dernier recensement (2007). La croissance de la population urbaine a montré un rythme très rapide à partir des années 80 (taux de croissance de 44 % entre 1985 et 1990, et de plus de 30 % depuis 1990).

Le développement de réseaux de transports urbains, dans les principales villes de Turquie, n'a pas suivi ce mouvement ; Istanbul, avec près de 15 millions d'habitants, ne dispose que de deux lignes de métro et d'une seule ligne de tramway.

Les capacités propres de financement des municipalités – si l'on excepte Istanbul- sont réduites. Le gouvernement envisage avec prudence le développement de programmes de transports collectifs ferrés (tram, métros, métros légers) en principe réservés aux villes de plus d'1 M d'habitants. Au cas par cas, cependant, des exceptions sont consenties chaque année, et des villes comme Kayseri, Samsun, Antalya développent à leur tour des projets.

## Organisation

Il n'existe pas de structure nationale chargée de la coordination en matière de transports urbains, ni de ressources spécifiques pour le financement de ce secteur.

A Istanbul, les transports collectifs sur rail accueillent moins de 6% des voyageurs (moins de 600 000 passagers par jour, y compris les trains de banlieues, gérés par TCDD) s'agissant du transport par bus, la part de voyageurs directement gérée par la Municipalité est de l'ordre de 25%

[www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr)

[www.iETT.gov.tr](http://www.iETT.gov.tr)

[www.istanbul-ulasim.com.tr](http://www.istanbul-ulasim.com.tr)

## Les acteurs des principales métropoles

Le développement et la gestion des transports urbains ferrés ou routiers relèvent intégralement de la compétence des municipalités, TCDD, la compagnie nationale des chemins de fer conservant jusqu'ici la gestion des trains de banlieue qui existent dans les 3 premières agglomérations turques (Istanbul, Ankara, Izmir – en co-exploitation avec la municipalité).

La séparation entre autorités en charge de l'organisation des transports urbains et opérateurs proprement dits n'est pas un schéma répandu en Turquie. Dans les plus grandes villes, c'est le même établissement public qui est à la fois opérateur direct de transports urbains, autorité de gestion des opérateurs privés auxquels sont délégués un certain nombre de services de bus, promoteur et investisseur.

### ISTANBUL

1/ La Direction des Transports de la Grande Municipalité d'Istanbul est chargée de la gestion globale du trafic, de la planification des projets, des études de faisabilité, et de certains projets particulièrement lourds (métros).

2/ IETT, établissement public à caractère spécifique, doté d'un budget propre, voté en Conseil Municipal. Cet établissement qui emploie 8 000 personnes :

- exploite la flotte de bus municipale
- gère la concession d'un certains nombre de lignes à des sociétés privées
- investit dans le développement et l'extension du réseau de transports urbains sur rail (Tramways, lignes de métro léger, achat de matériel roulant)

3/ISTANBUL ULASIM A.S exploite les lignes de tram et métros existantes et est responsable de leur maintenance, et parfois de l'acquisition du matériel roulant.

[www.ego.gov.tr](http://www.ego.gov.tr)

**ANKARA**

Dans la capitale turque, l'ensemble de la gestion du transport urbain est assuré par l'établissement public EGO (Electricité, Autobus). **EGO :**

- exploite la flotte de bus municipale
- gère la concession de lignes de bus aux opérateurs privés
- conduit les projets d'investissement dans le secteur des transports sur rail, dont l'exploitation est confiée à Ankarail (métro léger) et Ankara Métro.

[www.eshot.gov.tr](http://www.eshot.gov.tr)

**IZMIR**

Dans la troisième ville du pays, l'établissement public en charge des transports est l'ESHOT.

**Transports urbains  
sur rail**

**Des projets concentrés dans les principales villes**

Les systèmes sur rail sont notoirement sous-développés à Istanbul puisqu'ils représentent 6% du trafic voyageur, contre 22% à Londres et 25% à Paris.

Jusqu'au début des années 1990, aucune ville de Turquie ne disposait de système de transports collectifs urbains sur rail. Plusieurs réalisations ont abouti entre 1995 et 2002, et les villes les plus importantes se sont dotées de master plans : toutefois la mise en œuvre des programmes a été ralentie par la crise économique et financière de 2001.

**Villes dotées de systèmes de transport sur rail**

<b>Istanbul</b>	Métro lourd (Taksim 4-Levent)	1 ligne	Alstom
	Métro léger	2 lignes	Siemens/ABB
	Tramway	1 ligne	ABB/ Bombardier
	Métro lourd	1 ligne	Alstom
<b>Ankara</b>	Métro (2000)	1 ligne	Bombardier
	Métro léger(2000)	1 ligne	Siemens
<b>Izmir</b>	Métro (2000)	1 ligne	ABB –Ad Tranz
<b>Bursa</b>	Métro léger	1 ligne	Siemens
<b>Adana</b>	Métro en cours de réalisation	1 ligne	
<b>Eskisehir</b>	Tramway	1 ligne	Bombardier
<b>Konya</b>	Tramway (1992)	1 ligne	Siemens

**Projets en cours de réalisation**

**Municipalité d'ISTANBUL**

74 kms de nouvelles lignes sont en cours de réalisation

Le système en place est très hétérogène (tram, métro léger, métro) et les capacités des différentes lignes sont sous-utilisées dans la mesure où il n'y a pas d'interconnexions. La configuration géographique spécifique à la ville rend particulièrement difficile la réalisation d'un système intégré.

**1/ Extension du métro lourd d'Istanbul**

- **Au sud au-delà de la Corne d'Or – 5 stations- 5,3 kms (Taksim – Yenikapi).** Coût du projet : 173 M USD pour le génie civil (Yüksel-Gûris), 270 M USD pour les équipements électro mécaniques (Alarko-Rotem) mise en service fin 2009
- **Au nord – Levent –Ayazaga.** Travaux de génie civil en cours (Alarko-Garanti Koza). Avec extension Atatürk Oto Sanayi Sitesi-Darüşşafaka ; Mise en service en 2010

**2/ Otogar-Bagcilar-Kirazli**

Nouvelle ligne de métro léger en direction des quartiers ouest d'Istanbul. 173 M USD- la fin des travaux est prévu pour décembre 2008.

**3/ Kirazli-Başak Konutları-Olimpiyatköyü** ligne de métro de 14,4 km prolongeant la précédente, estimée à environ 636 M.USD-

4/ **Kadikoy- Kartal**, ligne de métro sur la rive asiatique du Bosphore. Le coût du projet est estimé à 751 M€ - la fin de cette ligne est prévue en Avril 2010. Ce projet est géré par IETT.

5/**USKUDAR- UMRANIYE** ligne de métro de 17 km, sur la rive asiatique du Bosphore. Appel d'offre fin 2008. Le coût du projet est estimée à environ 1,063 M€.

### Nouveaux projets à l'étude

6) **Şirinevler-Sefaköy-Avcılar-Beylikdüzü** Le coût du projet est estimée à environ 1,32 Milliard €. Ce projet pourrait être terminé en 2012

7)**Kabatas-Besiktas-alibeykoy-Bagcilar** : 25kms. Le cout du projet est estimé à 1,4 milliards d'euros.fin des travaux 2014

8) **Ataturk Airport - Ikitelli** 14kms 750 millions d'euros

9) **Bakirkoy Bagcilar** 9 kms 500 millions d'euros

Les besoins de financement pour mener à bien l'ensemble du programme d'infrastructures de transport urbain à Istanbul étaient estimés en septembre 2008 à 15 milliards d'euros.

**Le projet Marmaray, qui dépasse le cadre du transport urbain, devrait devenir l'axe structurant des transports en commun à Istanbul.**

Le projet Marmaray consiste en la construction d'un tunnel passant sous le Bosphore et reliant les grandes banlieues des rives asiatiques et européennes d'Istanbul. Le tunnel sera dédié au rail (réseau express urbain, grandes lignes et fret). Ce projet bénéficie d'un prêt de JBIC (Japon) pour les travaux de génie civil et de la BEI pour les travaux de réhabilitation des voies émergées. Son coût dépasse les 3 Mds EUR. Il s'agit d'un projet national, piloté par la Direction des infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires du Ministère des Transport.

### **Municipalité d'ANKARA**

La Municipalité d'Ankara conduit simultanément plusieurs projets de prolongement de son réseau notamment les deux principaux axes:

#### **Batiment-Sincan**

Prolongation de la ligne de métro initiale vers l'ouest.. Coût du projet 200 MUSD pour le génie civil seul.

#### **ASTI –Cayyolu (Kizilay-Cayyolu)**

2<sup>ème</sup> ligne de métro léger et 2<sup>ème</sup> phase du plan de transport sur rail d'Ankara- - 110 MUSD pour le génie civil seul.

	Batiment-Sincan	Sogutozu-Necatibey	ASTI-Cayyolu	Tandogan-Kecioren
Date de début des travaux	14.08.2001	08.04.2003	27.09.2002	15.07.2003
Longueur	15 360 m	3 106 m	9 388 m	10 582 m
Nb de stations	11	1	7	11
Travaux prévus	Lots electromecaniques		signalisation	signalisation

En juillet 2008, un appel d'offres pour l'électrification, la signalisation de 56 kms de lignes et la rénovation des dépôts a été lancé, un renovation de 108 voityres est aussi prévue ainsi que de nouveaux equipements embarqués.. Le projet serait financé par les recettes de la privatisation de la distribution de gaz par la société EGO. Seul Ansaldo s'est présenté en association avec Alsim et Alarko, avec une offre de 175 millions de dollars.

**Municipalité d'IZMIR**

Deux projets sont en cours à Izmir:

**L'extension de la ligne de Métro existante** sur 4 nouvelles ramifications.

**La réhabilitation d'une ligne de train de banlieue, pour la transformer en réseau urbain express** – Aliaga Cumaovasi (79 kms, 30 stations, 550 000 voyageurs/jour) Ce projet bénéficie en principe d'un financement de 150 M EUR de la part de la BEI. Il doit être réalisé en concertation avec l'entreprise turque des chemins de fer TCDD, propriétaire du réseau.

**Municipalité de SAMSUN**

La Municipalité métropolitaine de Samsun a confié au consortium Alsim, Alarko, Ansaldo la réalisation d'une ligne de métro léger (LRT) d'une trentaine de kms. Le coût estimé à environ 120 M EUR. La BEI a accordé un crédit de 65 M EUR à la Municipalité.

**Municipalité d'ANTALYA**

La Municipalité d'Antalya a confié au consortium Alarko-CAF la réalisation d'un projet de métro léger (11 km, 150 000 voy/jour) pour un coût de 120 M USD (dont 40 M pour les travaux électromécaniques et 35 M pour les véhicules) pour les équipements électro mécaniques. Une phase 2 est prévue pour 2009/ 2010.

**Municipalité  
de DIİYARBAKIR**

Transformation des lignes de TCDD en lignes de banlieue. Faisabilité en cours.

**Municipalité d'ESKISEHIR**

Extension du tramway, appel d'offre prévu en 2009.

**Municipalité  
de GAZIANTEP**

Ligne du tramway de 9,5 kms prévue. Travaux confiés à German Tube Solution. Sera réalisée avec du matériel roulant allemand d'occasion.

**Municipalité de KAYSERI**

Projet de métro léger comprenant une ligne de 17 kms est en cours de réalisation par Ansaldo Yapi Merkezi. L'achat de matériel roulant supplémentaire est prévu.

**Municipalité de KONYA**

Une Phase 2 du tramway est prévue pour 2009/ 2010.

**Municipalité de Denizli**

Lancement d'une étude de faisabilité.

**Transport par routes****Bus : prime à la production locale**

Les grandes municipalités ont développé un système de transports par bus où coexistent, à côté de l'opérateur public, des exploitants privés auxquels la municipalité concède certaines lignes régulières, selon un cahier des charges définis par la municipalité (Özel Halk Otobüsü, OHO). Ce système s'est développé à partir des années 1980, et est même devenu majoritaire dans certaines villes (Bursa, Gaziantep, Eskisehir). Ces exploitants privés sont parfois regroupés en coopératives, ou en sociétés comme à Istanbul.

En l'absence de spécifications particulières (planchers bas...etc.), les constructeurs

disposant d'unité de production en Turquie (MAN, Mercedes Benz, BMC) sont en général les plus à même de remporter les appels d'offres, mais certaines Municipalités souhaitent élever les normes de confort et d'accessibilité pour les usagers.

	Bus Municipaux (nombre, âge, type)	ÖHO	Prévisions d'achats bus municipaux
Istanbul	2827 – âge moyen : 12,6 ans- Ikarus 44% - MAN 14% - Mercedes 39%- Diesel – MJT 2% - Optare 1%	1350- âge moyen: 5,5 ans – BMC, MAN, Hyundai, MERCEDES- diesel	2009 et 2012 – 500 bus LNG 50 bus hydrogène Achat prévisible de 500 bus en BOT
Ankara	1714 – âge moyen : 11,5 ans - Ikarus 55% MAN – Diesel	700 – Age moyen 6 ans	2008 et 2009 - 70 Diesel - 475 LNG – MAN (transformation Diesel / LNG)
Izmir	1331 – MAN – Ikarus – BMC – Mercedes - Sanos	421 - Volvo – MAN- Ikarus- BMC	2008 – 100 autobus 2009 – 100 autobus 2010 – 100 autobus
Bursa	222 - Ikarus- MAN- Mercedes	457	
Gaziantep	64	84	

## Contacts utiles

### Municipalité d'Istanbul – Direction des Transports

Téléphone : 00 90 212-487 50 33 /Standard : 00 90 212 487 50 00

Fax : 00 90 212 487 50 37

Adresse : İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı - Merter

### IETT

Téléphone : 00 90 212-244 09 23, 293 06 89 / Standard : 00 90 212 245 07 20

Fax : 00 90 212 243 08 83

Adresse : Metrohan, Tünel 80050, Beyoğlu-İstanbul

### Istanbul ULASIM

Téléphone : 00 90 212 568 99 70 / Fax : 00 90 212 568 89 00

Adresse : Ferhatpasa Metro Tesisleri – 34 200 Esenler - Istanbul

### EGO

Téléphone : 00 90 312 -229 12 84 / Fax : 00 90 312 -229 65 97

Adresse : Toros Sokak No:12 06042 Sıhhiye ANKARA

### ESHOT (Izmir)

Téléphone: 00 90 232 276 29 22

Fax: 00 90 232 276 17 53

Adresse: 222 Sokak No: 500

Buca- Gediz- İZMİR

#### Copyright

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

Mission Économique d'Ankara

Adresse : B.P. n° 1

Iran Caddesi, Karum Is Merkezi n°21, Asansör E, n°444, Kat.6,

Kavaklıdere

ANKARA 06680

TURQUIE

Rédigée par : Nesse Ergin et Bernard FRANCOIS

Revue par : Bernard FRANCOIS

Validée par : Isabelle MAGNE

Version n°4 du 02/11/2008

Version originelle du 10/12/2004

