



SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE RESTITUTION DE L'ÉTUDE «MOBILITÉ URBAINE A ISTANBUL, ÉVOLUTIONS ET PERSPECTIVES »

Le 27 juin 2008, à l'Université Technologique d'Istanbul

Philippe VALLOUIS

Plan Bleu

Centre d'Activités Régionales

Sophia Antipolis
Décembre 2008

Synthèse de l'atelier de restitution de l'étude du Plan Bleu sur « Mobilité urbaine à Istanbul, évolutions et perspectives »

Le 27 juin 2008, à l'Université Technologique d'Istanbul

L'étude de cas d'Istanbul a été rédigée par deux experts nationaux (Haluk Gerçek de Istanbul Technical University et Orhan Demir de Plan Ofis) et a été présentée lors de l'atelier de restitution le 27 juin 2008.

Il s'agissait de discuter les résultats de l'étude et d'engager un débat sur les conclusions.

1. La tenue de l'atelier et la participation

L'atelier a été organisé par le Plan Bleu avec l'aide de Haluk Gerçek à l'université technologique d'Istanbul. Une vingtaine de participants ont contribué au débat représentant la planification urbaine et la planification des transports de la municipalité métropolitaine d'Istanbul (IMM), le ministère de l'environnement, l'AFD, plusieurs universités ainsi que le World Resource Institute au travers de Embarq.

En introduction le Plan Bleu et l'AFD ont présenté respectivement le cadre de la Stratégie Méditerranéenne de Développement Durable et les actions engagées en Turquie.

Les intervenants ont ensuite pu exposer le résultat de leur étude qui se composait de trois volets : en matinée, le développement urbain par Orhan Demir, la mobilité par Haluk Gerçek et l'environnement par Philippe Vallouis en début d'après midi.

A la fin des deux premières présentations, un tour de table a permis d'enregistrer les principales réactions. La municipalité d'Istanbul a semblé réservée et a signalé qu'elle aurait voulu être davantage associée à la démarche et ne pas découvrir l'exercice lors de cette présentation. La municipalité a considéré qu'il s'agissait plus d'un exercice universitaire et a proposé que les auteurs se rapprochent des services instructeurs. Un certain nombre de leurs représentants n'ont pu rester à la deuxième partie de l'atelier.

L'après midi a été débuté avec le volet environnement et le débat final a été animé par Rami Semaan de Sitram Consultants (Beyrouth). L'atelier s'est achevé vers 17H.

2. Les points de discussion sur les résultats de l'étude

Un état des lieux qui alerte sur le futur du fonctionnement urbain

L'état des lieux illustre abondamment la forte croissance urbaine à Istanbul (3 %/an), le pouvoir d'attraction toujours très fort de la ville et la concentration qui en résulte en termes de population, emploi, génération de richesse (PIB), véhicules, congestion. Les auteurs de l'étude s'interrogent quant à la poursuite de ce processus et sa durabilité. Les cartes d'occupation des sols à différentes dates montrent une structure urbaine polycentrique et dense, qui s'étend de façon linéaire avec des densités qui diminuent fortement dans les districts périphériques.

Istanbul connaît des problèmes sérieux de congestion avec un taux de motorisation qui est pourtant relativement bas (115 voitures/1000 hab) mais en forte croissance (projection de +63 % entre 2007-2023). Des projets sont en cours visant à élargir le réseau de transport collectif en site propre (tram, métro léger et métro) mais d'importants investissements dans des projets routiers sont entrepris en parallèle, ce qui soulève des questions de cohérence des politiques.

Sept questions clés ont été posées pour appréhender la durabilité des politiques en cours :

- Les performances environnementales des transports progressent-elles ?
- Maîtriser-t-on la demande de transport vers une meilleure répartition modale ?
- Arrive-t-on à mieux coordonner la planification urbaine pour limiter la demande de transport et améliorer l'accessibilité ?
- Le système tarifaire intègre-t-il les coûts externes ?
- Comment sont introduites les nouvelles technologies rendant les véhicules plus performants ?
- Est-ce que l'utilisation de l'infrastructure de transport est optimisée et s'oriente vers l'intermodalité ?
- Est-ce que les outils de surveillances environnementales servent aux politiques ?

Haluk Gercek fait apparaître les lacunes des autorités sur ces différents points et préconise une série d'indicateurs qui pourraient être suivis pour apprécier les progrès.

Une option routière qui est contestée par le monde universitaire et les ONG

Le questionnement est complété notamment par le projet de tunnel routier sous le Bosphore, objet de controverse au niveau local (opposition de la part d'organismes professionnels, monde académique et ONGs), car il ferait augmenter sensiblement le trafic et la congestion.

Après plusieurs sollicitations, les représentants du secteur Transports de la municipalité participent aux échanges. Dans le cadre de la préparation du Master plan des transports, leur service conduit plusieurs autres études, incluant aussi le transport de marchandises, études qui mènent à des conclusions plus favorables aux projets routiers. Leurs travaux pourront être communiqués dès qu'ils seront finis.

Une maîtrise urbaine qui paraît difficile

La Planification urbaine de l'IMM vise un objectif de population de 16 millions d'habitants en 2023 (aujourd'hui 13 millions), alors que les projections conduisent à une population de 22 millions à Istanbul en 2023. Des mesures envisagées au niveau local visant à décourager l'industrialisation par exemple, pourraient contribuer à freiner l'exode rural, mais le contexte des

politiques nationales d'aménagement du territoire nécessaires pour atténuer les disparités régionales n'est pas abordé.

Des échanges vifs (universitaires / représentants de la planification urbaine municipale) ont lieu à propos des défaillances chroniques dans la mise en œuvre de la planification à Istanbul. Les schémas directeurs ne sont jamais parvenus à intégrer le dynamisme tant de l'habitat informel comme des petites industries relevant aussi du secteur informel ; aussi, les chiffres de population envisagés pour 2023 semblent pour le moins optimistes.

Deux grandes difficultés ont été soulignées par bon nombre de participants et ce en dépit de leurs positions différentes :

- le **manque de coordination effective** entre les différentes institutions en charge des planifications (urbaine, des transports, etc.) ; il n'y a toujours pas une entité coordinatrice de la planification à Istanbul et ce malgré une proposition législative en ce sens ;
- le **déficit de mise en œuvre des masters plans**.

En filigrane, deux autres questions sont apparues :

- l'absence d'évaluation d'impact environnemental *ex ante* des mégaprojets routiers ;
- le manque de vision prospective, prenant en compte les différentes options, leurs coûts, leurs avantages et impacts possibles, en amont de la planification.

Une amélioration relative de l'environnement qui est parfois dépassée par l'évolution des trafics

Alors que Le nombre d'accidents routiers a enregistré une réduction notable durant ces 10 dernières années suite aux efforts de réglementation et de contrôle, le contexte environnemental se détériore.

En effet, malgré l'amélioration de l'efficacité des transports, le volume de CO2 global rejeté par les transports routiers à Istanbul a augmenté de 37 entre 1990 et 2007 et les concentrations de polluants dépassent régulièrement les normes pour les particules, le NO2, l'ozone et le CO.

Seule la concentration de SO2 enregistre une réduction grâce aux efforts de l'industrie, de la réglementation des véhicules motorisés et de l'augmentation du parc roulant au GPL.

3. Conclusion

Cet atelier fait apparaître le décalage entre les enjeux considérables identifiés par l'étude et les réponses qui semblent y être apportées.

Les principaux résultats de l'étude effectuée par H. Gerçek et O. Demir ont fourni une base de discussion sur ces enjeux de développement durable de la mobilité, du développement urbain et des transports à Istanbul. Ils font apparaître également le besoin d'intégrer des nouveaux outils au niveau des prises de décision notamment en prenant en compte les coûts externes.

La discussion a été animée sur des sujets qui font l'objet de controverse et de débat entre acteurs locaux dans lequel le Plan bleu s'est positionné en animateur.

Cet atelier viendra alimenter les réflexions du forum méditerranéen prévu en 2009 et témoignera des besoins de coordination et de suivi en matière d'aménagement urbain et de gestion des déplacements.

4. Annexe - Liste des participants

Mr Metin Çancı	IMP	Urban Planning
Mr Atilla Alkan	IMM	Head of Transport Planning
Mr Uğur İnan	IMM	Director Urban Planning
Mr İhsan Yılmaz	IMM	Deputy Dir. UP
Mr İbrahim Demir	IMM	Environment
Professor Emine Ağar	ITU	Transport
Professor Nuran Zeren Gülersoy	ITU	Urban Planning
Professor Tülay Kılınçaslan	ITU	Urban-Transport Planning
Associate Professor Fatma Ünsal	MSGSU	Urban Planning
Associate Professor İsmail Şahin	YTÜ	Transport
Assistant Professor Azime Tezer	ITU	Urban-Transport Planning
Dr.(PhD) Alper Ünal	Embarq	Environment
Ms Gülsun YEDİRLHÜYÜK	MoE	
Ms Bahar ERKOPANESER	MoE	Urban planning
Ms Özlem KARAKURT	MoE	
Mr Patrice Ros	AFD	Chargé de mission
Mr Ozgür Sevilgen	AFD	Chargé de projet
Professor Haluk Gerçek	ITU	Transport
Mr Orhan Demir	Planofis	Urban planning
Mr Rami Semaan	Sitram Consultants Beyrouth	Transport
Mrs Silvia Laria	Plan Bleu	Urban development
Mr Philippe Vallouis	Plan Bleu	Transport/environment

Mrs Sibel Tilev Translator

Tema : The Turkish Foundation for Combating Soil Erosion, for Reforestation,
and the Protection of Natural Habitats
MSGSU : Mimar Sinan Fine Arts University
ITU : Istanbul Technical University
YTU : Yıldız Technical University
IMM : Istanbul Metropolitan Municipality
Embarq : The WRI Center for Sustainable Transport
MoE : Ministère de l'Environnement
AFD : Agence Française de Développement