

## **La gare routière du «Grand Istanbul», une étourdissante plaque tournante**

*Céline Borgel \**, *Jean-François Pérouse \*\**

Dans un pays où le transport ferroviaire est peu développé et où le taux de motorisation privée reste relativement faible <sup>1</sup>, la part du transport de personnes par la route (*i.e* par autobus) est prépondérante pour les liaisons inter-urbaines. Selon certaines estimations, en 2003, plus de 90 % des déplacements de personnes à l'intérieur de la Turquie se feraient par autobus. À l'instar du transport de marchandises par camion, le transport de passagers par autobus revêt donc une importance centrale dans le système des mobilités internes et même externes. De plus, depuis quelques décennies la Turquie aspire à conforter sa situation de carrefour régional, en développant l'ensemble des activités relevant de la logistique. Dans cette économie des transports en plein essor, Istanbul fait figure de point d'articulation majeur et commence à être doté d'équipements plus adaptés à cette «vocation», à l'image de la nouvelle gare interurbaine d'autobus, ouverte en 1994.

Articulant des formes de mobilité multiples et des échelles de rayonnement très différentes, au cœur d'une des plus grosses mégapoles du bassin méditerranéen, la «Gare Routière du Grand Istanbul», située dans la proche périphérie européenne, est un lieu d'observation privilégié pour saisir les modes d'organisation et de fonctionnement de l'économie des transports et le pouvoir structurant d'infrastructures destinées à polariser et réguler le trafic. À l'intersection entre dimensions internationale, nationale et locale, la nouvelle gare routière apparaît comme un formidable commutateur de flux, créateur de valeur ajoutée, insérée dans un tissu urbain qu'elle tend à transformer et remodeler.

On s'efforcera ici de montrer dans quelle mesure cette nouvelle gare routière, à certains égards surdimensionnée, constitue, un peu à l'instar d'Istanbul dans son ensemble, un «territoire de la mobilité» original, cristallisant de nombreuses

---

\* Observatoire Urbain d'Istanbul, Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), cborgel@ifea-istanbul.net.

\*\* Observatoire Urbain d'Istanbul, Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), jfperouse@hotmail.com.

1. Avec seulement 67 véhicules de transport privés pour mille habitants en 2003, la Turquie est très en dessous de la moyenne de l'Union européenne qui dépasse les 600.

activités dérivées ou liées et faisant «scène urbaine». Parallèlement, on tentera de caractériser la «société de la mobilité» que génère cette gare, faite de pratiques et de rituels spécifiques.

## Une des plus grandes gares routières du monde?

### *Un «machin» impressionnant, encore en sous-capacité*

La gare routière communément appelée «gare d'Esenler», mais désormais officiellement dénommée «Gare Routière du Grand Istanbul», compte par sa taille et son trafic quotidien parmi les plus importantes en Europe et au Proche et Moyen-Orient, si ce n'est au monde. À ce titre, c'est un objet d'étude qui devrait davantage retenir l'attention. Quelques chiffres, consignés dans le tableau 1, permettent de se faire une idée de l'importance de cet équipement, en termes de capacité, de trafic et de flux de fréquentation.

Par ses seules dimensions, son volume et son emprise spatiale, cette gare routière est un «objet urbain» imposant qui marque le paysage et les pratiques quotidiennes de tout un secteur. Sa construction aurait coûté 140 millions de dollars US. Cet ensemble, étendu sur une parcelle de 242000 m<sup>2</sup> et d'une emprise au sol de 110000 m<sup>2</sup>, compte 290000 m<sup>2</sup> de surface utilisable, dont 168 bureaux pour les compagnies de transports, 2000 locaux commerciaux et deux hôtels (tab. 1).

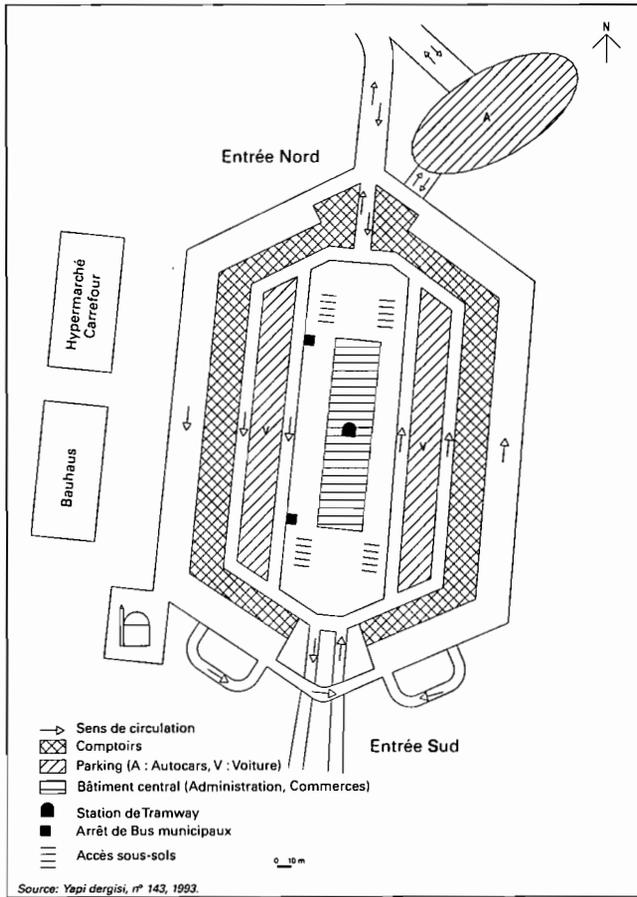
Tab. 1 – Quelques indicateurs de l'activité

	En 1996	En 2002	
Nombre de places de parking pour autobus	100	400	
Nombre de places de parking pour voitures	500	1000	
Nombre de compagnies d'autobus	350	396	
Nombre d'autobus qui entrent et sortent chaque jour	1000	HS (*): 1500	S: 2250
Nombre de voyageurs qui entrent et sortent chaque jour en saison estivale	60000	80000	
Capacité quotidienne d'entrées et de sorties d'autobus	15000	15000	
Capacité quotidienne d'entrées et de sorties de voyageurs	600000	600000	
Nombre de bureaux de compagnies d'autobus	168	168	
Nombre de locaux commerciaux hors compagnies	2000	2000	
Nombre de locaux commerciaux effectivement occupés	390	615	
Nombre de personnes qui travaillent	5000	6000	
Nombre de personnes qui fréquentent quotidiennement en saison estivale	80000	100000	

(\*): HS = Hors Saison; S = Saison.

Source: [www.otogar.com](http://www.otogar.com) et compilation de diverses sources.

Fig. 1 – Plan à grande échelle de la gare routière



De forme grossièrement rectangulaire (fig. 1), la gare routière est organisée autour d'une aire centrale occupée par les parkings pour automobiles et les plateformes des autobus intra-urbains, au cœur de laquelle se situe un vaste bâtiment réservé aux commerces et à l'administration de la gare routière, ainsi qu'à l'accès au tramway. Les comptoirs des compagnies de bus sont répartis à la périphérie du dispositif, dans les bâtiments qui délimitent l'aire centrale, avec un côté ouvert sur l'intérieur et un autre sur l'extérieur, c'est-à-dire sur les quais de départ et d'arrivée des autobus. Le tout est structuré sur la verticale selon le schéma R+3 et R-2, à l'exception de quatre tours d'angle de trois étages, plus élevées que le reste.

La conception de la gare repose sur une stricte division et hiérarchie des modes de transports et des circulations, à la fois sur la verticale et sur l'horizontale, avec un certain nombre de points de connexion. Les accès et sorties ne se font pas par les mêmes voies selon le type de véhicule. Le tramway passe au

niveau -2, les voitures privées n'ont pas accès aux zones «périphériques», dédiées aux autobus et aux minibus. De même, les autobus intra-urbains n'empruntent pas les mêmes voies que les autobus interurbains. Ces derniers accèdent au complexe par les niveaux inférieurs et par une rampe centrale réservée, qu'une tranchée au cœur du dispositif donne à voir (photo 1).

Près de dix ans après son ouverture, sans parler de la dégradation générale et prématurée de l'édifice qui donne l'impression de ne pas être vraiment achevé, les indices de surdimensionnement et de dysfonctionnement sont multiples. La question de l'accès et de la sortie n'est pas encore tout à fait résolue. Selon les utilisateurs interrogés (et en premier lieu les chauffeurs de bus), les encombrements dans le périmètre immédiat de la gare restent fréquents, malgré les améliorations apportées ces derniers temps, et les manœuvres pour pénétrer dans le complexe par les niveaux inférieurs restent très délicates. Les espaces de parking pour les bus sont insuffisants ou inadaptés, ce qui entraîne des engorgements supplémentaires et un débordement improvisé sur les alentours immédiats de la gare. Pourtant, la gare semble fonctionner encore en sous-capacité par rapport au potentiel (tab. 1). Il pourrait quotidiennement entrer ou sortir quatre fois plus de bus et six fois plus de voyageurs qu'il n'en entre et sort en 2003. Compte tenu des engorgements déjà constatés, on se demande ce qu'il en serait si la gare était utilisée à pleine capacité (photo 1).

Ce qui surprend, c'est l'état d'abandon et de dégradation prématurée des niveaux inférieurs, souterrains, du complexe, et des niveaux supérieurs. Fin 2003, en effet, seuls 615 des 2000 locaux commerciaux – compagnies de bus non comprises – sont occupés<sup>2</sup>... C'est surtout aux étages inférieurs, «niveau -1» et «niveau -2», que les indices de la surcapacité sont saisissants: mis à part quelques ateliers de réparation spécialisés (pneumatique, vitres, sièges, carrosserie...), la majorité des locaux est vide, composant un paysage de désolation qui fait assez mauvais effet. Les problèmes chroniques d'aération, d'évacuation des eaux et de sécurité, ainsi que la taille trop réduite des locaux sont souvent invoqués pour expliquer cet état. De même, les niveaux supérieurs, «+ 1» et «+ 2», sont eux aussi peu densément occupés: le premier étage est investi à peine au tiers. L'essentiel de l'activité se concentre donc de fait et assez logiquement sur le seul rez-de-chaussée par lequel passe la plupart des piétons en transit. Dans le corps central de la gare autoroutière (appelé «marché de la station»), le rez-de-chaussée qu'empruntent les voyageurs qui viennent à la gare ou en repartent en tramway est à peu près totalement investi.

Nombre de propriétaires qui avaient pris une option sur ces boutiques, en achetant sur plan avant même l'ouverture de la gare, se retrouvent dans une situation critique. Le projet initial de faire de cette gare routière un centre commercial attractif a, semble-t-il, échoué. Les Turcs d'Europe, formant à l'origine la majorité des propriétaires de locaux commerciaux et ayant investi dans ce

2. En mars 1997, soit trois ans après l'ouverture, seuls 5 % des locaux commerciaux avaient trouvé preneur(s), selon l'Association des Hommes d'Affaires de la Gare routière.

*Photo 1 – Tranchée au cœur du dispositif*

projet à distance<sup>3</sup>, se considèrent comme trompés, tant la réalité de l'opération ne correspond pas aux attentes. De fait, d'une fonction initiale commerciale, on dérive vers une fonction de stockage pour ce parc désolé de boutiques et locaux commerciaux.

#### *Chronologie d'une délocalisation... spéculative*

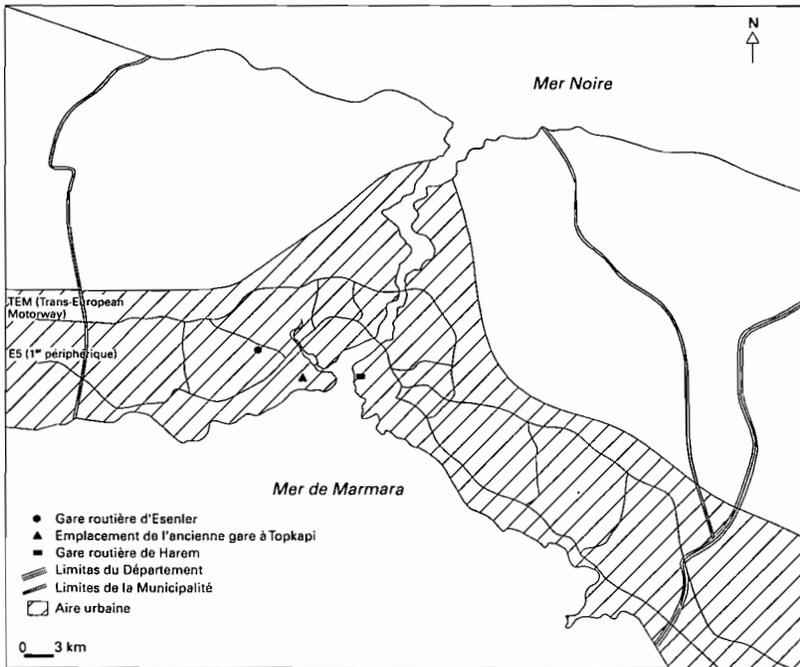
La genèse de la formation de cette gare est récente. Elle remonte à 1987, date à laquelle un accord est signé entre la municipalité du Grand Istanbul, constituée en 1984, et l'« Association Internationale des Transporteurs par Autobus d'Anatolie et de Thrace » (UATOD), par lequel la première concède à la seconde les droits de construction et d'exploitation pour 25 ans d'une nouvelle gare routière d'autobus. Cette concession constitue en Turquie un des premiers exemples de montage de type «BOT»<sup>4</sup>.

L'objectif était à la fois de désengorger le centre de l'agglomération, en transférant en périphérie cet équipement jugé encombrant, et de doter Istanbul

3. Dès 1993, un des principaux quotidiens turcs publiés en Europe a en effet commencé à promouvoir ce projet auprès de ses lecteurs.

4. Acronyme anglais signifiant: « Construis, Opère et Transfère ».

Fig. 2 – Situation de la gare routière dans l'aire urbaine d'Istanbul



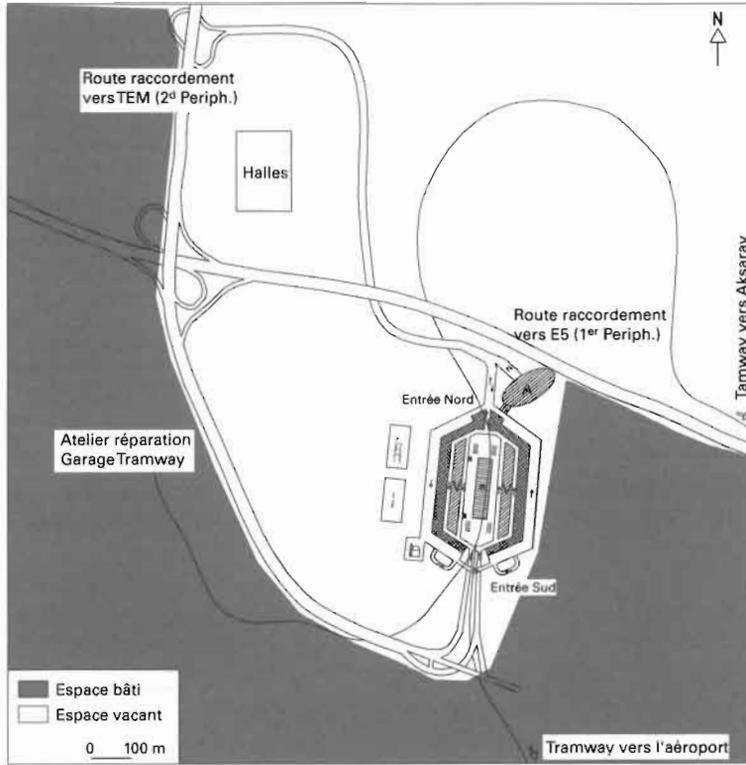
d'une gare routière présentable et plus «moderne», digne d'une métropole à prétentions internationales. Il s'agissait d'une opération de prestige à dimensions spéculatives, doublée d'une opération de desserrement. En effet, la précédente gare routière<sup>5</sup> était située à Topkapi, à la hauteur de la porte du même nom, immédiatement à l'entrée de la vieille ville ceinte par la muraille byzantine. On passe donc d'un antique point de rupture de charge, juste hors les murs, à une localisation plus périphérique, articulée au nouveau réseau de transport collectif sur rails en construction et au réseau routier express. Mais à l'échelle du Grand Istanbul, ce desserrement demeure relatif (fig. 2) : on reste en définitive presque dans le même arrondissement. Contrairement aux autres agglomérations de Turquie, dotées à partir de la fin des années 1980 de nouvelles gares routières en situation franchement périphérique, Istanbul a été équipée d'une gare péri-centrale (à l'échelle des nouvelles dimensions prises par l'aire urbaine), insérée dans le tissu urbain développé dans les décennies 1970-1980.

La gare routière est située en effet à l'ouest de la péninsule historique, au contact des arrondissements de Bayrampasa et d'Esenler, créés au tout début des années 1990<sup>6</sup>, en contre bas des grandes halles aux fruits et légumes moderni-

5. Dénommée «Gare routière de Thrace» et ouverte à la fin des années 1950, au moment de la percée des grands boulevards irriguant la péninsule historique; l'un de ces boulevards débouchait, à travers la muraille byzantine, sur ladite gare [Cansever, 1998, p. 39].

6. Qui comptait chacun plus de 250000 habitants d'après le recensement général d'octobre 2000.

Fig. 3 – Situation de la gare routière dans le réseau intra-urbain



sées dans les années 1960. À l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine, elle n'est en définitive pas très éloignée de l'ancienne gare, juste un peu plus à l'ouest (à 5 km). Cette localisation paraît avoir été guidée par l'extension du réseau routier de voies express intra-urbaines et les projets de système ferré en site propre, d'une part, et par des opportunités d'ordre foncier, d'autre part. De fait, la gare routière a été implantée sur le tracé d'un tramway rapide suburbain, principalement aérien, ouvert en 1994, qui va désormais de Aksaray, au cœur de la péninsule historique, à l'aéroport Atatürk de Yesilköy (fig. 3).

En outre, la zone où a été construite la gare routière relevait d'un vaste domaine foncier appelé «Ferme de Ferhatpasa» (Kurtulus, 2000), constitué à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et resté partiellement intègre jusque dans les années 1980. Mais, progressivement cerné par l'urbanisation environnante, ce terrain a formé un vide urbain de plus en plus convoité. L'aménagement de la gare routière dans ce «vide» relève donc d'un processus de remplissage.

Officiellement entrée en fonction en mai 1994, la gare routière s'est depuis cette date transformée, en s'étoffant d'équipements et d'infrastructures additifs. À la fin de l'année 1998, une liaison directe avec le nouveau périphérique nord

(le TEM) a été enfin ouverte et a permis de régler une partie des problèmes d'accès et de sortie qui se posaient de façon aiguë jusque-là. Ultérieurement, des parkings extérieurs supplémentaires, destinés à la fois aux autobus et aux voitures particulières, ont été ouverts. Par la suite, en novembre 2002, a été ajoutée une grande mosquée<sup>7</sup> qui flanque et parachève au sud-ouest le complexe. Financée par l'UATOD, la mosquée remplit de nombreuses fonctions qui associent salles de repos, salles de lecture (présence d'une bibliothèque importante par le nombre de ses titres) et centre de santé destiné aux chauffeurs, au personnel roulant les accompagnant et à tous ceux qui travaillent dans la gare routière. Le complexe s'est par la suite encore étendu, début 2003, avec l'inauguration de centres commerciaux dans la mouvance immédiate de la gare.

*Les échelles de rayonnement: du «pays» à l'Europe, d'Edirne à Médine*

Alors que la gare routière précédente, fermée en 1994, s'intitulait «Gare routière de Thrace», la nouvelle, gérée par une association qui associe dans son intitulé Thrace et Anatolie<sup>8</sup>, a dans son appellation même la prétention de rayonner sur un espace plus large. Si l'on considère l'ensemble des départs et arrivées, ainsi que le nom des sociétés de transport opérant dans la gare<sup>9</sup>, on distingue par ordre décroissant d'importance six horizons: l'Anatolie, la Thrace turque, les Balkans, l'ex-URSS (Moldavie, Géorgie, Azerbaïdjan), le Proche et Moyen-Orient et l'Europe occidentale. L'Anatolie représente en effet plus des trois quarts du trafic, ce qui n'a rien de surprenant compte tenu de la structure démographique d'Istanbul, caractérisée par une forte proportion de personnes originaires d'Anatolie, et du rapport démographique entre l'Anatolie et la Thrace. À partir des noms des compagnies implantées à la gare, on peut préciser le rayonnement anatolien de la gare (fig. 4): il s'agit en premier lieu de l'est du pays, puis de la région de la mer Noire et de la région centre-anatolienne. Dans cette dernière région, un département a donné son nom à 11 compagnies différentes. Il s'agit du département de Tokat, situé sur la route principale entre Ankara et l'est du pays, qui semble s'être spécialisé dans l'économie du transport inter-urbain.

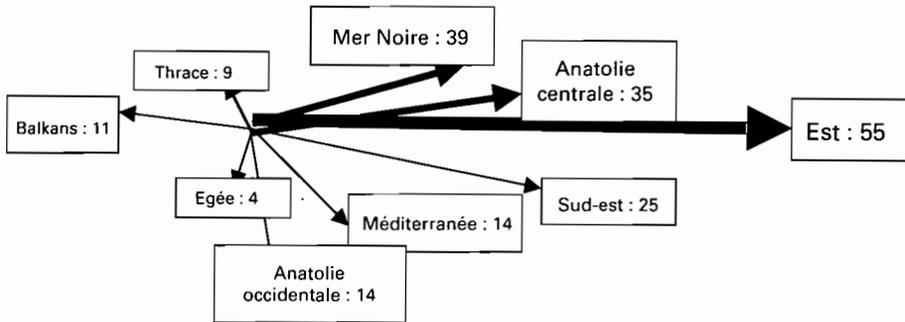
Compte tenu de cette orientation principale, il est surprenant que la gare soit située sur la rive européenne. S'il existe bien une gare sur la rive asiatique (fig. 2), celle-ci n'est qu'un relais «asiatique» de la gare routière du Grand Istanbul. Quoique plus ancienne et connectée à la circulation maritime trans-Bosphore, elle n'a pas l'importance de sa «rivale». Les deux gares ne sont pas en situation de concurrence, mais bien plutôt en situation de complémentarité ou

7. Qui porte le nom de «Mosquée de la République».

8. *Anatolie* désigne dans le langage courant tout ce qui n'est pas la Thrace..., soit les neuf dixièmes du territoire turc.

9. Plus de trois fois sur quatre le nom renvoie à une destination privilégiée; il permet aisément d'identifier l'horizon de compétence, en tout cas originel et principal, de la société. Même les grandes sociétés apparemment plus généralistes ont souvent, à l'origine, un «ancrage régional» qui détermine encore une orientation dominante des destinations.

Fig. 4 – Les horizons de la gare routière en 2003  
d'après les noms des compagnies



plutôt de subordination. Sur la rive asiatique, il existe bien un projet de grande gare routière qui serait un peu l'équivalent de la «Gare Routière du Grand Istanbul», mais celui-ci est périodiquement différé. Si les habitants de la rive asiatique qui se rendent dans une ville anatolienne ne viennent pas prendre leur billet et leur bus à la gare routière de Bayrampasa, la gare n'en a pas moins une fonction centrale et organisatrice, en ce sens que la plupart des bus en partent. À bien des égards, les spécialisations régionales des compagnies reflètent les principales provenances des néo-Stambouliotes. L'est de la mer Noire et l'Anatolie orientale – régions les plus pourvoyeuses de migrants vers la métropole turque – sont bien représentées. L'origine des patrons des plus importantes compagnies de bus est aussi révélatrice: les sociétés apparues dans la région de la mer Noire sont en effet nombreuses.

À l'échelle internationale, les Balkans – il faut rappeler le rôle clé des Balkaniques dans la formation d'Istanbul dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>10</sup> – représentent sans conteste le premier horizon de la gare routière, avec plus de 11 compagnies opérant principalement dans cette direction. La Bulgarie vient au premier rang des pays étrangers desservis, suivie de la Roumanie, de la Macédoine, du Kosovo et de l'Albanie. Mais pour les destinations internationales, sans parler des départs et arrivées se faisant directement «au pied de l'hôtel», la gare routière du Grand Istanbul est concurrencée par de petites gares spécialisées, situées au cœur même de la péninsule historique, dans le secteur de Yenikapi, à l'articulation avec l'économie du «commerce à la valise»<sup>11</sup>. Il s'agit de l'*Emniyet otogari*, de la *Rusya otogari* ou de la gare routière parking «Günesler». Toujours dans le

10. Pour la formation de l'arrondissement de Bayrampasa, le rôle des Balkaniques est particulièrement net. Au fur et à mesure du recul de l'Empire ottoman dans les Balkans, nombre de musulmans balkaniques se sont en effet implantés sur le territoire de ce qui allait devenir Bayrampasa. À cet apport fondateur se sont ajoutés, dans les années 1920 puis 1950 et 1960, d'autres apports balkaniques, principalement de Bulgarie.

11. Les «commerçants à la valise» sont des commerçants d'un type particulier qui arrivent en touristes, ne déclarent pas leur activité et remportent avec eux la marchandise, ce qui suppose généralement des allers-retours fréquents...

même secteur de Yenikapi, il existe même un projet de «gare balkanique» qui serait plus officielle que les micro-gares précitées. Cette gare, dont les bureaux sont pourtant construits depuis 2001, ne semble pas pouvoir ouvrir, faute d'autorisations.

Si le principal horizon international de la gare est constitué par les Balkans, l'Europe occidentale, via les Balkans, l'ex-URSS et le Proche et Moyen-Orient s'affirment comme des destinations croissantes. Pour le Proche et Moyen-Orient, l'Arabie Saoudite, tout spécifiquement pour le grand pèlerinage à La Mecque, l'Iran et la Syrie sont les pays les plus desservis. L'examen de l'ensemble des noms des compagnies d'autobus, présentes à la gare routière, révèle une sur-représentation de départements frontaliers qui ne peut s'expliquer que par les liaisons transfrontalières assurées par ces compagnies. Le cas le plus étonnant est celui d'Igdir, petit département extrême oriental, situé à la frontière avec la Géorgie et l'Arménie, qui compte cinq compagnies à son nom, offrant des ouvertures sur l'Iran, le Nakhitchevan et l'Azerbaïdjan.

On peut donc opposer les compagnies généralistes qui desservent l'ensemble du pays aux compagnies à fort encrage local et régional, spécialisées dans une destination principale. La compagnie «Metro», par exemple, en dépit de son origine régionale marquée (Samsun/mer Noire), est devenue au fil des ans une compagnie généraliste opérant sur l'ensemble du territoire, à l'exception de l'extrême est et du sud-est. Son domaine d'action est d'ailleurs divisé en grandes régions qui sont: Marmara, Egée, mer Méditerranée, Anatolie centrale et mer Noire. À l'opposé, une compagnie comme «Urfa Cesur», créée en 1952, se concentre sur une seule ligne, Istanbul-Urfa (préfecture du sud-est du pays), avec quatre départs quotidiens.

## Modes de gestion et fonctionnement de la gare routière

### *Gestion: le rôle directeur de l'association exploitante et des compagnies qui la contrôlent*

La gare routière est gérée depuis son ouverture par une association exploitante, disposant de droits d'exploitation jusqu'en 2019. Il s'agit de l'«Association Internationale des Transporteurs par Autobus d'Anatolie et de Thrace» (UATOD), fondée en 1970, alors que la gare routière se situait encore à Topkapi, à l'initiative du patron d'une des plus prestigieuses compagnies de bus de Turquie, Cemal Ulusoy<sup>12</sup>. Cette association, à l'origine baptisée «Association des Transporteurs par Autobus d'Anatolie», n'a pris sa dénomination actuelle et son essor qu'en 1987, au moment du lancement du grand projet. Elle est doublée, depuis 1994, d'une société mixte, la Société pour l'Exploitation de la Gare Routière du Grand Istanbul (BIOIAS), pourvue, pour l'exploitation financière du

12. Originaire de la mer Noire, Cemal Ulusoy est décédé en 1989. À partir du transport routier de personnes, les activités de son groupe, devenu une holding, se sont diversifiées d'une part (transport par mer, transport de marchandises, tourisme et autres services...), et étendues à l'international d'autre part.

complexe, des compétences comptables nécessaires que ne possède pas une association. C'est cette société mixte qui encaisse les recettes et emploie les sociétés privées de sécurité (168 personnes) et d'entretien (120 personnes), opérant en permanence sur le site de la gare.

Depuis 1994, l'association UATOD, en collaboration avec la police des routes et l'administration fiscale, s'efforce d'exercer un contrôle sur le secteur du transport collectif de personnes par route et sur l'ensemble des activités cristallisées par la gare routière. C'est pourquoi, elle prétend lutter contre les activités non déclarées décrites comme faisant concurrence et menaçant la sécurité des voyageurs. En outre, elle s'emploie à encadrer les opérateurs du transport en imposant certaines règles et en œuvrant à leur plus grande professionnalisation. L'imposition d'une assurance pour chaque voyageur, couplée au billet, participe de cet effort d'encadrement, comme l'éducation ou la formation continue des acteurs de toute la filière et la lutte contre les activités au noir. Ainsi, dans les locaux de l'UATOD au cœur de la gare routière, des séminaires sont désormais organisés à l'adresse de tous les travailleurs du secteur et des cours de langue (d'anglais, essentiellement) sont dispensés, à la fois aux chauffeurs et aux membres du personnel fixe des différentes compagnies. Plus largement, en vue d'une meilleure organisation et reconnaissance du métier de transporteur par autobus, l'association mène une action de lobbying qui a débouché en juillet 2003 sur une loi, la première dans l'histoire turque, qui organise la profession et définit un certain nombre de principes et de règles auxquels tout opérateur du secteur doit dorénavant se conformer.

Si l'on considère la taille de la « flotte » (nombre de bus), le nombre de voyageurs transportés annuellement, la surface financière, la réputation et le standing, les 396 compagnies de transport, officiellement présentes dans la gare routière sous la forme d'un bureau et d'un quai réservé, tous deux parfois partagés, ne sont pas d'importance équivalente. Pour reprendre une différenciation faite par les acteurs du transport eux-mêmes, trois catégories de compagnies peuvent être distinguées<sup>13</sup>:

— La première catégorie est qualifiée de « haut de gamme » : elle pratique des prix élevés et offre un service de choix, du type « compagnie régulière d'aviation ». Elle compte un nombre très limité de compagnies (deux ou trois). En outre, leur clientèle qui, pour un même trajet, paie des billets environ 1/3 plus chers que ceux proposés par les compagnies de la seconde catégorie, ne fréquente pas la gare routière et préfère être prise le plus près possible de chez elle. Ces compagnies prestigieuses – Ulusoy, apparue dans les années quarante et Varan, fondée en 1946 – ne sont implantées dans la gare routière qu'*a minima*, par le biais d'un comptoir et/ou de services de minibus assurant le transport de leurs passagers, de leur terminal à la gare routière, ou réciproquement. Si l'une de ces compagnies dispose encore, pour la vente des billets, de comptoirs

13. Voir entretien avec la responsable du département « Recherche et Développement » de la firme « Metro », le 14/11/2003.

à la gare routière, leur centre névralgique est situé hors de la Grande Gare, dans un terminal propre. Par ailleurs, ces compagnies affichent une dimension européenne marquée en proposant des voyages principalement vers l'Allemagne.

— La deuxième catégorie, sur-représentée au sein de l'association dirigeant la gare routière, est constituée de compagnies de standing moyen, visant explicitement une clientèle d'étudiants, de fonctionnaires, de bureaucrates et de femmes et d'hommes d'affaires. Ces compagnies jouent le jeu de la modernisation (passage sur Internet, automatisation de la vente des billets) et de la qualité de l'offre de services, ainsi que de la légalité des prestations. Parmi celles-ci, la compagnie «Metro» bat des records, avec 120 autobus par jour au départ de la gare routière: en 2003, elle représenterait ainsi, à elle seule, près de 10 % des voyageurs transportés. Fondée en 1992, la compagnie ne comptait à l'époque que 3 autobus. Elle en compte en 2003 plus de 750 et opère désormais sur 133 lignes différentes. Installé au large sur deux étages dans la gare routière, son siège emploie 140 personnes, compte non tenu du personnel au guichet. En quelques années, cette compagnie s'est imposée sur le marché et a diversifié ses activités, en direction de la distribution d'essence, de l'assurance, de l'hôtellerie, des médias et de la sécurité. Disposant d'un réseau de 450 points de vente, répartis dans 41 départements (sur 81), cette société a récemment fondé une filiale en Allemagne dans le but d'investir à son tour dans le créneau des liaisons Turquie-Europe.

— La troisième catégorie est composée de compagnies décrites comme «bas de gamme», qui disposent rarement d'un comptoir et d'un «quai» propres. On est dans le régime du partagé, de l'alternatif et souvent de l'officieux. De fait, alors que l'on dénombre sur la gare 396 compagnies, il n'existe que 168 points de départ et d'arrivée répertoriés. Les prix dans cette catégorie sont bas (de 20 % inférieurs à ceux pratiqués par les compagnies de la deuxième catégorie), toujours négociables. Les services assurés sont réduits au minimum et la comptabilité manque souvent de transparence. À ceci s'ajoute un manque de régularité et de ponctualité dans les horaires qui se double d'entorses aux principes et règlements régissant la profession. Numériquement parlant, il s'agit de la catégorie qui compte le plus de compagnies, chacune d'entre elles ayant une flotte de taille modeste, souvent mal entretenue et rarement renouvelée. Ce sont ces compagnies qui réalisent le plus de voyages non déclarés et n'hésitent pas à prendre des voyageurs dans des lieux non autorisés, voire à organiser des départs et des arrivées, hors de l'enceinte de la gare routière, pour ne pas payer les frais de stationnement et de sortie, et ne pas être soumises aux contrôles policiers et fiscaux. Leur clientèle est constituée des personnes modestes, n'ayant souvent pas de revenus réguliers. Les migrants, récemment installés à Istanbul et alimentant le marché du travail illégal, sont donc leurs clients. Bien souvent, ces compagnies, afin de rentabiliser leur voyage, prennent et déposent des clients tout le long du trajet, alors que de plus en plus les autres compagnies offrent des trajets sans arrêt. On est dans le règne de l'aléatoire et de l'improvisation, au gré des occasions.

Les 396 compagnies ayant une enseigne dans la gare routière composent donc une nébuleuse hétéroclite où coexistent des firmes d'envergure, d'ambition et de fonctionnement interne très différents. À ce titre, la gare routière, rassemblant des acteurs aux profils fort dissemblables, est un bon résumé de l'économie turque. De plus, le transport routier de personnes est un secteur où la concurrence est vive, surtout sur les destinations et lignes les plus empruntées, à savoir Istanbul-Ankara, Istanbul-Izmir, Istanbul-Bursa. Les abus sont fréquents et les possibilités de tromper la clientèle sont nombreuses. Les rabatteurs payés par les compagnies participent amplement à l'ambiance sonore de la gare routière, criant à l'envi les noms des villes desservies. Par ailleurs, jusqu'au cœur de la péninsule historique, il existe des gares routières improvisées, tolérées par la police et la municipalité métropolitaine du Grand Istanbul. Bien des compagnies ne respectent pas les consignes interdisant de prendre des voyageurs n'importe où et continuent à faire un ramassage quasiment au domicile des clients. Ces pratiques persistantes ont pour effet de réduire la fréquentation de la Grande Gare.

#### *Le fonctionnement concret: l'articulation au réseau de transport intra-urbain*

La gare routière fonctionne comme une vaste plate-forme où stationnent, d'où partent et où arrivent de manière régulée et contrôlée les autobus. Ce faisant, elle polarise les flux d'utilisateurs, assurant à la fois leur information, leur achat de billet, leur attente, leur départ, leur accueil, leur transit et leur redistribution dans la ville. Chaque autobus qui entre doit appartenir à une compagnie répertoriée, prendre un ticket et s'acquitter d'un paiement à sa sortie.

À la différence de l'ancienne gare, la « Gare Routière du Grand Istanbul » a dès le départ été desservie par un tramway dont l'inauguration est exactement concomitante de celle de la gare. Si le tracé de la ligne à laquelle est connectée la gare est contestable, l'effort de liaison avec un mode de transport intra-urbain en site propre doit être souligné, car il constitue un précédent en Turquie<sup>14</sup>. En 2003, le trafic quotidien de cette ligne de tramway est estimé à 14000 voyageurs – soit un total inférieur à sa capacité –, qui constituent un potentiel « captable » d'une façon ou d'une autre par le complexe commercial de la gare. Depuis décembre 2002, la gare routière est même connectée au principal aéroport international de Turquie, l'aéroport Atatürk, ce qui lui donne une nouvelle dimension: ici la gare routière est placée à l'interface entre l'international et le local. Pour l'instant, peu de touristes, au sens occidental du terme en tout cas, utilisent cette connexion entre avion et autobus, la gare routière ayant encore du mal à les attirer, hormis quelques rares « routards ».

De plus, les entretiens réalisés révèlent que les personnes qui travaillent à la gare routière n'y viennent pas en tramway, mais plutôt en service réservé, cha-

14. Peu après, d'ailleurs, Ankara se dotait d'une nouvelle gare routière, ASTI, elle aussi connectée à un système ferré léger.

que compagnie disposant de son propre système de ramassage du personnel. En revanche, pour les «commerçants à la valise», la liaison ferrée directe avec Merter, centre textile, et Aksaray, pôle originel de ce type de commerce à Istanbul, paraît des plus appréciables. Si les projets d'extension du réseau sont réalisés, l'articulation avec le réseau ferré devrait encore être renforcée dans les années à venir et la gare routière devenir un nœud majeur. En effet, à terme, celle-ci devrait se trouver au centre d'un réseau en étoile, desservant à la fois l'ouest (Bagcilar), l'aéroport, le nord-ouest (Gaziosmanpasa) et le centre de l'agglomération.

Enfin, à la liaison originelle avec le réseau de tramway, s'ajoutent des connexions avec le réseau de bus intra-urbains, une plate-forme ayant été conçue au cœur même du dispositif. L'ouverture, fin 1998, de la liaison avec le deuxième périphérique autoroutier a amélioré la desserte de la gare et permis une meilleure insertion de celle-ci dans le système de la circulation intra-urbaine (fig. 3). Quatre ans après sa mise en service, on peut même dire qu'il y a eu désenclavement de la gare. La fonction de *hub* (polarisateur et redistributeur) est aussi assurée par les 270 taxis officiellement admis au cœur du dispositif et surtout par les nombreux «services» de minibus. En 2003, la flotte totale des minibus ayant accès à la gare est de l'ordre de 5 500 véhicules. En effet, chaque compagnie de transport possède ou loue des minibus portant ses couleurs qui à la fois rabattent les clients sur la gare routière et redistribuent les passagers parvenus à Istanbul. En arrière des quais où arrivent et d'où partent les autobus, se trouve une nuée de minibus, chargeant et déchargeant en permanence des voyageurs. Ici, l'articulation entre circulation routière inter-urbaine et circulation intra-urbaine est tangible (photo 2). Pour le transport de marchandises, une flottille de camions et de camionnettes complète le dispositif, la gare faisant lieu de rupture de charge.

## **Un emblématique «territoire de la mobilité» au sein d'Istanbul : modes d'investissements, usages et pouvoirs structurant l'environnement**

### *Lieu de consommation et de vie, 24 heures sur 24*

Malgré son sur-dimensionnement et le dérapage de sa vocation commerciale, en tout cas par rapport aux ambitions initiales, la gare routière est une scène en permanence animée, mêlant transit, errance, rituels d'accueil ou de départ et recherche de profit (par le biais d'activités officielles ou non). En effet, les bus y arrivent et en partent quasiment sans discontinuer, générant sans cesse de nouveaux flux, combinant les voitures particulières, les taxis, les piétons, les «services» redistributeurs et les camionnettes. Seul le tramway ne fonctionne pas entre 22h30 et 5 heures du matin, induisant une certaine pause nocturne de la fréquentation, alors que les services de minibus et les taxis, comme les voitures particulières, circulent sans interruption.

La gare est aussi un lieu de consommation, organisé selon une logique de proximité avec les différents types de flux qu'elle polarise. Si le projet de créer

*Photo 2 – Rupture de charge*

un «centre commercial» n'a pas abouti, en tout cas selon les modalités imaginées à l'origine, la gare n'en est pas moins un lieu de consommation important, offrant à la fois des services banals, à la personne, et des services plus spécialisés, aux entreprises. L'infrastructure commerciale ne revêt pas du tout les mêmes formes, selon l'étage et la localisation considérés. Au rez-de-chaussée, les compagnies de bus mises à part, l'infrastructure est composée principalement de petits commerces alimentaires, de pâtisseries, de points de vente de tabac/journaux, de restaurants, de cafés, de commerces textiles (photo 3) et de jouets/souvenirs/cadeaux et même de trois agences bancaires (sans compter les distributeurs). Ces commerces et services banals s'adressent aux personnes de passage, voyageurs attendant le départ ou venant d'arriver, comme aux personnes travaillant sur le site même de la gare.

Dans les parties moins fréquentées du dispositif (en tout cas par les voyageurs), c'est-à-dire dans les niveaux souterrains, les commerces sont beaucoup plus spécialisés. Ils s'adressent presque exclusivement aux compagnies de bus et à leur personnel. D'abord, on trouve des commerces liés à l'équipement interne et à la décoration des véhicules, ainsi que des commerces de gros et demi-gros, fournissant tous les produits offerts traditionnellement aux voyageurs lors d'un voyage (eau de Cologne, serviettes, boissons, friandises...). Parallèlement, on trouve des commerces spécialisés dans les services aux chauffeurs et en premier lieu les salons de coiffure, des cafés et des restaurants. Au niveau le plus bas (R-2), les quelques commerces ouverts sont plutôt des ateliers de réparation et d'entre-

Photo 3 – Commerce de textile dans la gare routière



tien pour les bus. Il y a donc une stratification nette de l'offre commerciale qui s'est opérée spontanément, chaque étage visant un type précis de clientèle. Cette organisation induit une spécialisation des flux et une sorte de compartimentage de la fréquentation qui limitent les interactions entre types de clientèle.

Mais cette infrastructure commerciale est instable; le *turn-over* y est fort. De plus, l'«Union des Commerçants de la Gare Routière», censée défendre les intérêts de ces commerçants, ne semble pas remplir sa mission de stimulation et de mise en synergie des acteurs locaux. Son bureau est quasiment à l'abandon et, d'après les commerçants interrogés, il ne remplit aucun rôle, signe indéniable de crise. À quelques exceptions près, les exploitants des boutiques sont locataires, les propriétaires étant souvent, comme on l'a déjà signalé, des Turcs d'Europe dont l'épargne a été canalisée dans ce placement.

Outre les activités commerciales ou de services, la gare peut être décrite comme un lieu de vie singulier, engendré par l'économie des mobilités. En effet, des milliers de personnes y travaillent en continu. De plus, en saison estivale (de juin à octobre) et au moment des grandes fêtes, elle est fréquentée quotidiennement par 60 000 à 80 000 personnes. De ce fait, elle est le lieu du déploiement des rituels d'accompagnement et d'accueil des personnes qui partent ou arrivent. En effet la mobilité des personnes en Turquie est encore rarement une affaire individuelle; elle engage la famille au sens large qui se doit d'accompagner (*ugurlamak*) celui qui s'en va et d'accueillir en nombre (*karsilamak*) celui qui arrive. Partir loin ou arriver de loin n'est pas un acte banal et innocent: il suppose

la production rituelle de gestes et de formules adaptés dont la gare est un théâtre privilégié. Longues accolades silencieuses, baisements de main respectueux, prononciation de la *Fatiha* (première sourate du Coran), ultimes recommandations, larmes... composent ces presque invariables rituels liés à la mobilité qui éprouvent et expriment le lien et l'ordre familial, chacun restant dans le rôle qui lui est dévolu. L'accueil peut aussi se faire de façon violente, dans une société de l'honneur exacerbé, où la tentation de se faire justice soi-même demeure vivace, les cas d'agression de personnes, attendues à la descente du bus, n'étant pas rares<sup>15</sup>.

Par ailleurs, la gare est le lieu d'un transit intense de biens matériels, essentiellement comestibles – fruits, légumes, miel, farine... – qui circulent dans les soutes des bus, surtout entre la province et Istanbul (photo 4). Pour les familles des nouveaux Stambouliotes en effet, la vie au quotidien n'est rendue possible que grâce à l'afflux de ressources complémentaires que l'on fait venir du «pays» d'origine. Relativement au reste du pays la vie est chère à Istanbul; de ce fait, les néo-Stambouliotes circulent, «jouant» sur la complémentarité des ressources entre la mégapole et leur région d'origine. Depuis quelques années, on note que les bus qui arrivent à la gare ont tendance à déposer plus de marchandises encombrant les soutes des véhicules que de personnes. Chaque jour, des dizaines de tonnes de nourriture, provenant de tous les départements qui ont

*Photo 4 – Ballots de nourriture et autres biens*



15. Lors d'un travail de terrain, nous avons été témoin d'une de ces agressions.

*Photo 5 – La redistribution des arrivages*



alimenté et alimentent encore les mouvements migratoires vers Istanbul, sont déchargées sur les quais de la gare routière et aussitôt redistribuées vers les quartiers où habitent les primo-migrants qui entretiennent des liens étroits avec leur «pays» d'origine. En cela, la gare routière joue un rôle important dans l'économie de survie au quotidien de toute une part de la population de la mégapole. Elle est le lieu du ressourcement et du contact avec le pays d'origine; le point par lequel les relations au pays d'origine, territoire ressource, sont matériellement entretenues.

Le bus permet donc d'étendre l'aire de rayonnement de l'économie de subsistance aux grandes métropoles. Si des limites de charge sont imposées par les compagnies affichant un certain standing, la vive concurrence entre les autres compagnies entraîne des tolérances pouvant être préjudiciables à la sécurité des véhicules. Cette circulation de marchandises par bus, entre la province et Istanbul, explique le recours aux camionnettes spécialisées en arrière des quais pour la redistribution des arrivages (photo 5). Elle échappe largement aux deux sociétés de cargo opérant sur le site, et récemment ouvertes, signes d'une adaptation de l'offre de transport à des besoins manifestes. On a même parfois assisté à des scènes de déménagement. En ce sens, la gare est un bon reflet de la complexité des mobilités inter-urbaines.

Indices d'une vie permanente, il existe sur le site de la gare deux hôtels, installés dans des tours d'angle, dont la capacité totale n'excède pas 100 chambres.

L'un d'entre eux appartient entièrement à la compagnie de transport «Metro» qui contrôle d'ailleurs partiellement l'autre. Ces hôtels sont destinés en priorité au personnel roulant des compagnies de bus : chauffeurs et hôtesses principalement. Ils sont aussi utilisés par quelques étrangers qui ne sont pas, au sens commun du terme, des touristes mais plutôt des hommes d'affaires et des commerçants à la valise. D'après l'entretien réalisé avec le gérant de l'un des deux hôtels, ces étrangers sont en majorité iraniens, bulgares ou roumains. Durant le ramadan, un des deux hôtels proposait gratuitement des repas de rupture du jeûne et même des repas d'avant l'ouverture du jeûne (*sahur*), principalement à l'adresse des personnes travaillant sur le site. Lors du dernier ramadan, 70 personnes en moyenne, essentiellement des personnes travaillant dans les agences des compagnies de bus, participaient aux repas de rupture du jeûne.

De même, la «Mosquée de la République»<sup>16</sup>, ouverte en novembre 2002, est devenue un équipement à part entière, fréquentée à la fois comme lieu de culte, lieu de détente, d'éducation et centre de santé. S'y croisent désormais des commerçants de la gare, des chauffeurs et des personnes venues attendre de la famille et arrivées un peu à l'avance.

Tout ce qui vient d'être évoqué concourt à forger une micro-société de la gare routière, structurée autour des compagnies de bus et de leurs employés fixes – éléments permanents et centraux du dispositif – à laquelle participent aussi les commerçants, les chauffeurs de taxi, les rabatteurs, le personnel de sécurité et de nettoyage, les policiers attirés du site, comme les petits vendeurs de rue. Ces derniers sont pourtant continuellement traqués par le personnel de sécurité qui tend à considérer l'ensemble du complexe comme un espace quasi privé et sous son contrôle exclusif.

### *Un lieu doté de ses propres temporalités, reflet de la vie nationale*

Les rythmes contrastés de fréquentation se traduisent par la mise en place de lignes supplémentaires et par des engorgements de la circulation environnante, notamment aux points d'accès et de sortie du complexe. Sur la semaine, les débuts de week-end sont des moments de plus forte fréquentation. Sur l'année, les débuts et fins de congés, surtout pour les fêtes religieuses (*bayram*), sont également des moments de très forte activité<sup>17</sup>. Lors de ces périodes, les «voyages supplémentaires» (*ek servis*) et les voyages non déclarés aux autorités censées exercer un contrôle se multiplient, ce qui rend la situation encore plus confuse.

À la veille des élections et des recensements nationaux, on note une intensification des flux. Ce phénomène est lié aux pratiques électoralistes consistant,

16. Dessinée par le professeur Mehmet Çubuk, le concepteur de l'ensemble de la gare, et un de ses assistants, cette mosquée (qui peut accueillir 1 350 fidèles) est insérée dans tout un ensemble (une *külliyeye*), comprenant différents lieux de services; voir *Radikal*, 6/11/2002, p. 24.

17. Par exemple, pour les fêtes de fin du ramadan 2003, tous les bus partant d'Istanbul l'avant-veille et la veille du premier jour de la fête et durant la fête elle-même étaient complets des semaines à l'avance, les listes de réservation ayant été ouvertes un mois auparavant...

pour les maires des communes dont sont originaires les Sтамбуliotes récemment installés dans la mégapole, à affréter des bus spéciaux pour faire voter ou faire enregistrer cette population dans son lieu d'origine plutôt qu'à Istanbul<sup>18</sup>. Les élections générales de novembre 2002 ont été l'occasion de constater la vigueur de ces pratiques.

De plus, les périodes de départs au service militaire des conscrits sont des moments particulièrement agités pour la gare routière. En effet, elle devient le théâtre des rituels populaires «d'envoi des soldats» (*asker gönderme*). Ceux-ci sont inaugurés par des défilés bruyants de voitures aux klaxons déchaînés, arborant chacune au moins un drapeau turc, qui convergent vers la gare. Ensuite, les futurs soldats sont conduits par leurs proches et amis jusqu'au bus qui les mènera dans leur garnison parfois fort lointaine. Là, accompagnés par des joueurs de tambour et de *zurna* (instrument à vent et à anche), les soldats sont chahutés et jetés en l'air par la foule qui entonne des chansons et slogans à forte teneur nationaliste. Ces cérémonies, auxquelles participe une foule nombreuse, ont pour effet de retarder le départ et l'arrivée des bus, compte tenu de l'engorgement généralisé des accès à la gare.

*Pouvoir structurant et articulation aux quartiers environnants:  
un aspect non planifié*

Au premier abord, à considérer le système d'accès apparemment régulé et contrôlé de façon stricte, ainsi que les hauts grillages qui entourent la gare et la coupent des quartiers qui l'enserrent, on serait tenté de dire que celle-ci n'entretient aucun lien avec son environnement immédiat. En effet, les liaisons piétonnes sont presque impossibles; seuls quelques passages officieux existent et supposent, pour être franchis, une certaine agilité et audace (photo 6). En outre, les relations institutionnelles de la gare routière avec les deux municipalités d'arrondissement directement ou indirectement concernées par cet équipement majeur, à savoir l'arrondissement de Bayrampasa sur le territoire duquel se trouve la gare, et celui d'Esenler dont le territoire flanque immédiatement à l'ouest celui de la gare, semblent nulles. Si ces municipalités d'arrondissement se sont un temps disputé la «propriété» symbolique et onomastique de la gare routière<sup>19</sup>, elles paraissent marginalisées, en tant qu'acteur public de second rang. Les collectivités locales publiques, avec lesquelles traitent les autorités de la gare, sont la Grande Municipalité d'Istanbul et, dans une moindre mesure, surtout pour les questions de sécurité routière, la préfecture du département d'Istanbul. Les municipalités d'arrondissement ne sont en fait pas concernées par cet équipement sur lequel elles n'ont en droit et en fait aucune prise. Cette situation de quasi extra-territo-

---

18. En effet, les transferts financiers, en direction des «collectivités locales» qui disposent encore peu de ressources propres, se font au *pro rata* de leur population. Le jeu consiste donc à grossir autant que possible le nombre d'habitants...

19. Cela s'est traduit par une querelle un peu risible autour du nom de la gare. La municipalité de Bayrampasa n'admet pas l'appellation, encore courante, de «gare routière d'Esenler» qui semble rattacher la gare à la municipalité rivale.

*Photo 6 – Point de passage informel*

rialité de la gare paraît révélatrice des faibles compétences dévolues aux municipalités locales, totalement exclues des grands projets et décisions en matière de transport.

Pour autant, le pôle de la gare routière a eu pour effet de transformer indirectement les quartiers environnants, dont l'économie s'est de fait tournée vers l'économie du transport au sens large, par un effet de débordement, d'induction spontanée ou de sous-traitance organisée. Cette polarisation s'est faite largement de manière non planifiée. Aux activités de réparation et d'entretien des véhicules, se sont ajoutés des services cargo et hôteliers. En outre, les quartiers environnants abritent une économie parallèle du transport qui échappe au contrôle des autorités de la gare. On estime en 2003 que 400 autobus partent quotidiennement de ces quartiers, dans le cadre d'un système bis. Cela représente un dixième du trafic officiellement répertorié. De la même façon qu'autour du Grand Bazar s'est structuré un dispositif commercial parallèle à celui-ci à l'adresse des touristes à la valise, la gare routière du Grand Istanbul est doublée d'une multitude de petites gares, concurrentes et non déclarées. De façon analogue, et malgré tous les efforts déployés pour dissuader les petits vendeurs et revendeurs intéressés par ce marché en puissance, la gare routière est un pôle d'emplois officieux pour les habitants des quartiers auto-construits alentour.

De même, dans la mouvance immédiate de la gare routière, sur les terrains encore vacants de l'ancienne ferme de Ferhatpasa, deux centres commerciaux de

grande taille ont été ouverts à la fin de l'année 2002, l'un autour de l'enseigne française Carrefour, et l'autre autour de l'enseigne allemande Bauhaus (pour le matériel de bricolage et de la maison). Mais il est surprenant de constater que l'articulation entre la gare routière et ces centres commerciaux qui la dominent topographiquement, est très mal assurée. Les communications piétonnes entre les trois pôles sont même aventureuses, empruntant de pentus sentiers de fortune, quand des barrières n'ont pas été érigées qui empêchent toute communication simple. L'articulation entre ces deux aménagements qui aurait pour effet d'étendre encore le complexe relève de logiques décisionnelles et sectorielles étrangères l'une à l'autre: elle n'a pas été pensée à l'avance et par conséquent sera «bricolée» *a posteriori*, en quelque sorte forcée par les pratiques et le bon sens.

## Conclusion

À l'heure où la déréglementation du transport aérien et la fin du monopole de la compagnie aérienne nationale<sup>20</sup> sur les lignes intérieures alimentent de vifs débats et inquiètent les transporteurs routiers, il est intéressant de s'interroger sur la raison d'être de la construction d'une telle gare routière qui semble, dans sa vocation commerciale et immobilière en tout cas, constituer un investissement disproportionné. Pour autant, la gare routière, quoique mal raccordée au tissu urbain et aux équipements environnants, constitue un *territoire de la mobilité* qui déborde les limites officielles et convenues du complexe. Lieu de vie et lieu de transit, source d'emplois formels et informels, cet équipement a induit dans sa périphérie une série d'activités. En ce sens, l'auto-gare est une bonne métaphore du fonctionnement d'Istanbul dans le corridor anatolien en voie de structuration, à l'articulation entre circulations européennes et circulations extra-européennes, entre gestions formelle et informelle de la mobilité, parfois au mépris des dynamiques territoriales, économiques et sociales locales.

## BIBLIOGRAPHIE

- CANSEVER T. [1998], *Istanbul'u anlamak* [comprendre Istanbul], Bütün Eserleri: 3, Istanbul, Izyayincilik.
- ÇUBUK M. [1993], «Istanbul Otobus Terminali», *Yapi Dergisi*, Istanbul, n° 143, p. 74-86.
- DELI F., PÉROUSE J.-F. [2002], *Migrations internes vers Istanbul: discours, sources et quelques réalités*, Les Dossiers de l'IFEA, série La Turquie aujourd'hui, n° 9.
- DUMONT P., PÉROUSE J.-F., TAPIA DE S., AKGÖNÜL S. [2002], *Migrations et mobilités internationales: la plate-forme turque*, Les Dossiers de l'IFEA, série La Turquie aujourd'hui, n° 13.

20. Depuis la fin octobre 2003, Turkish Airlines (THY) n'a plus le monopole des liaisons aériennes intérieures. Certaines compagnies privées qui vont investir ce créneau ont l'intention de développer une politique tarifaire qui risque de sérieusement faire concurrence aux liaisons par autobus. En mars 2004, plusieurs compagnies de transport routier, opérant sur des destinations lointaines maintenant desservies par des compagnies privées, ont même dû fermer.

- FOUACHE E., FOUACHE C., ZEMBRI P. [1993], «Le renouveau tardif des transports urbains du Grand Istanbul», *Transports Urbains*, n° 78, p. 5-14.
- GREATER MUNICIPALITY OF ISTANBUL [2003], *IETT Annual report 2002* ([www.ibb.gov.tr](http://www.ibb.gov.tr)).
- KURTULUS H. [2000], «La Ferme de Ferhat Pafla: à propos du rôle des grandes fermes en propriété privée dans la formation du territoire métropolitain d'Istanbul», in *Mübeccel Kiray için Yazilar*, Ankara, Baglam, p. 321-340 (en turc).
- MA MUNG E. (dir.) [1996], *Mobilités et investissements des émigrés (Maroc, Tunisie, Turquie, Sénégal)*, Paris, L'Harmattan.
- TAPIA DE S. [1996a], «L'économie des transports turcs: au-delà des frontières et des enjeux économiques», in J. Thobie, R. Pérez, S. Kancal (dir.), *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée Orientale*, Actes du Colloque International d'Istanbul, 27-29/09/1993, coll. Varia Turcica, vol. XXVII, p. 249-281.
- TAPIA DE S. [1996b], «Echanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs», *Revue Européenne des Migrations Internationales* (numéro Anniversaire), p. 45-72.
- TAPIA DE S. [1994], «Réseaux de transports et communications dans le champ migratoire turc», *Anatolia Moderna/Yeni Anadolu*, vol. 34, n° 5, Istanbul/Paris IFEA/Maisonneuve, p. 173-182.
- TAPIA DE S. [1989], «Routes et transports routiers en Turquie, tendances récentes dans le contexte international», in J. Thobie et S. Kancal, *Turquie, Moyen-Orient, Communauté Européenne*, Paris, L'Harmattan, p. 165-184.

### **Journaux et revues**

*Ulastirma Dünyasi* («Le monde du Transport») publié par l'association TOOID: *Tüm Otobüsçüler ve Otobüs İşletmecileri Dernegi*, fondée en 2000.

### **Sites Internet utiles**

Sites de la gare routière: [www.otogar.com](http://www.otogar.com) et [www.istanbulotogari.com](http://www.istanbulotogari.com).

Site de la Direction Intégrée des Transports de la mairie du Grand Istanbul: [www.istanbul-ulasim.com.tr](http://www.istanbul-ulasim.com.tr).

### **Site de compagnies**

Kamil Koç: [www.kamilkoç.com.tr](http://www.kamilkoç.com.tr).

Metro: [www.metroturizm.com.tr](http://www.metroturizm.com.tr).

Nilufer: [www.niluferturizm.com.tr](http://www.niluferturizm.com.tr).

Ulusoy: [www.ulusoy.com.tr](http://www.ulusoy.com.tr).

Varan: [www.varan.com.tr](http://www.varan.com.tr).