

Entre «Nord» et «Sud» : le dynamisme international des transporteurs turcs

Stéphane de Tapia *

Introduction

La Turquie est-elle un pays du «Nord» ou du «Sud»? Issue de l'Empire ottoman, elle est, dès 1963 (accord d'Ankara), candidate à l'entrée dans le Marché Commun et, depuis 1997, dans l'Union Européenne. Par sa démographie, ses structures sociales et économiques, elle peut être classée «pays du Sud». Par ses alliances politiques et ses ambitions économiques, elle se veut membre à part entière de l'Europe et alliée indéfectible des États-Unis, donc du «Nord». Sur le terrain, n'importe quel observateur, ne serait-ce que le touriste le moins averti des questions relatives à l'aménagement du territoire et au développement économique, s'aperçoit très vite des contrastes extrêmes éprouvés par la société turque comme par bien d'autres (Mexique, Brésil ou, maintenant, Chine): contrastes entre aéroports et centres commerciaux d'une modernité agressive, dignes de leurs homologues occidentaux, et quartiers populaires d'habitat sous intégré et sous équipé (*gecekondu*)¹; contrastes entre hypercentres d'affaires aux bâtiments de béton et de verre et villages saisonniers (*yayla, mezraa*)² de paysans semi-nomades... Ce ne sont là que quelques exemples.

Le secteur des transports est à cet égard très révélateur des développements rapides, parfois chaotiques, vécus depuis la fondation de la République (1923), encore accélérés dans les années 1980. Ainsi, cohabitent à Istanbul, dans les

* Chargé de recherche au CNRS-UMR 7043 «Cultures & Sociétés en Europe», 23, rue du Lœss, Bât. 50, 67037 STRASBOURG Cedex 02.

1. Littéralement, le *gecekondu* est «bâti, posé, la nuit». C'est la version turque du quartier périphérique populaire, qui cependant diffère du bidonville par les techniques de construction. Maison ou immeuble illégal, mais en dur, le *gecekondu* abrite jusqu'à 60 % de la population des grandes villes (Istanbul, Ankara, Izmir, Mersin, Adana...).

2. *Yayla* (terme turc), *mezraa* (terme d'origine arabe) désignent les agglomérations saisonnières, souvent en montagne (estives, alpages), occupées durant l'été par des agriculteurs sédentaires et semi-nomades ou des nomades. Le dédoublement de l'habitat est fréquent, et même général, dans certaines régions. Il existe des *yaylas* citadines, sites de villégiature des citadins des régions chaudes qui ont tendance à se transformer en stations touristiques de montagne.

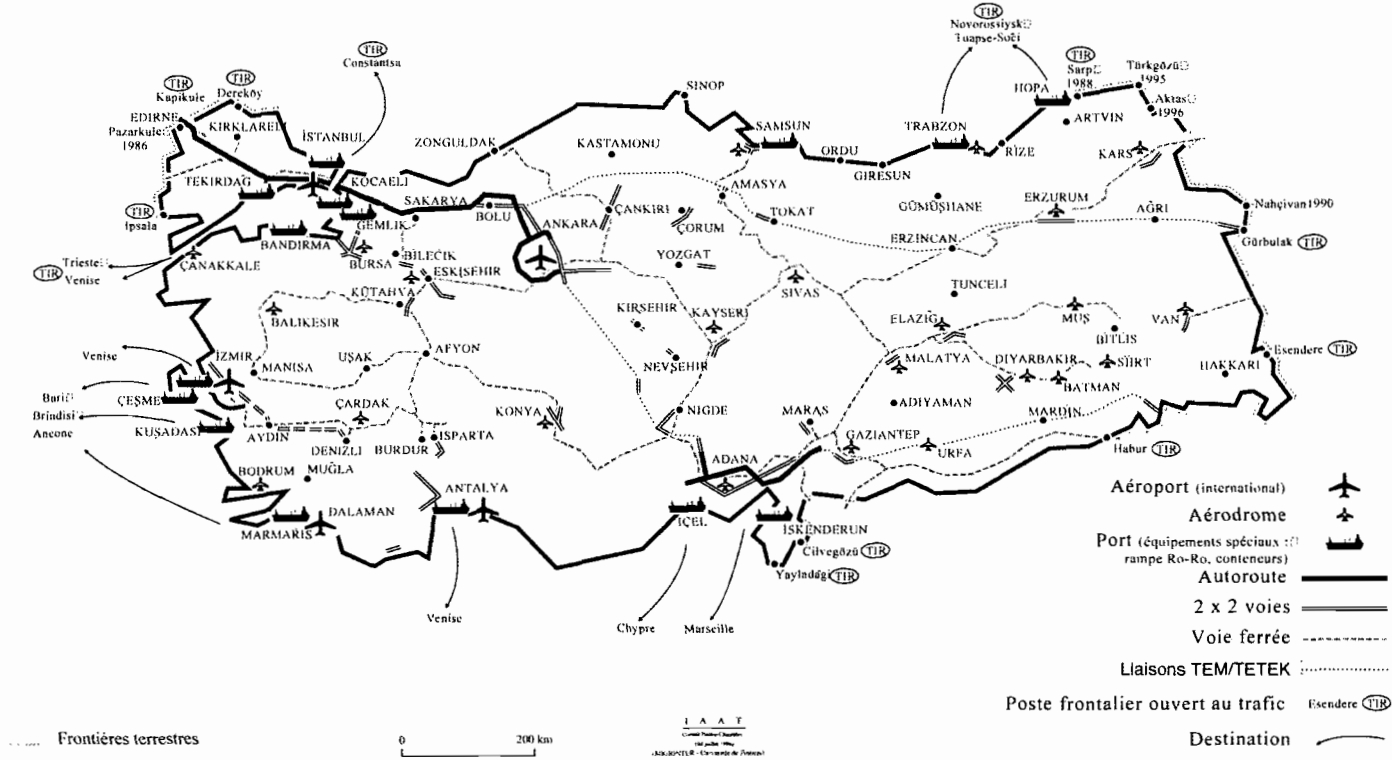
rues voisines du Grand Bazar, *hammals* (portefaix loués à l'heure pour faire les courses de quelques ménagères ou, plus souvent, à la journée, pour transporter tissus ou vêtements d'un atelier de confection à l'autre), berlines allemandes dernier modèle, ou sur les routes anatoliennes, des paysans chevauchant leur âne, doublés par des camions semi-remorque reliés par satellite à leur base logistique, des autocars de tourisme à deux étages, équipés de vidéo, climatisation et GPS. Tout comme les chameaux nomades, en voie de disparition, font place aux camions pour transporter moutons et chèvres sur les *yaylas*.

Le réseau routier (routes nationales: 31 388 km, départementales: 29 535 km, locales: 381 820 km), plus que le réseau ferroviaire (8 682 km), dessert un pays de 780 000 km², très largement ouvert sur l'extérieur depuis la décennie 1980, ère de libéralisation économique impulsée par Turgut Özal, d'abord ministre des Finances, puis Premier ministre, enfin Président de la République. L'ouverture, traduite par la multiplication de postes de douane, d'aéroports et de ports adaptés aux nouveaux trafics (conteneurs, ro-ro) ainsi que par la construction d'accès routiers à la Géorgie, l'Azerbaïdjan ou la Bulgarie... est réelle. En 1997, l'administration des douanes travaille sur 252 sites (dont une centaine sur le terrain: passages routiers, zones franches, périmètres TIR, aéroports, ports de passagers et marinas...). Pour la période 1996-2000, le secteur «transports et communications» représente 27,3 % de l'investissement public et 15 % du PIB. La route concentre 89,2 % du transport de marchandises et 95 % du transport de passagers. L'apport du transport international routier à la balance des paiements s'élève à 1,4 milliard US \$ [Turquie, 2000]. Par déréglementations successives, cette ouverture a également aidé à l'émergence de compagnies privées, aériennes et maritimes, en partie appuyées sur l'existence de fortes colonies émigrées, dotées d'un pouvoir d'achat non négligeable. La circulation migratoire, ensemble des mobilités liées à la présence de ces colonies actives en Europe, au Moyen-Orient, dans les Balkans, en Russie, en Asie centrale, en Amérique du Nord et en Australie, joue un rôle, difficilement cerné toutefois, dans l'extraversion de l'économie (exportations, revenus du tourisme, remises des migrants, développement des média...) [de Tapia 1996b].

De la géographie historique à la géographie contemporaine des transports et communications

Peuplé, en 2000, de 68 millions d'habitants, l'actuel territoire est centré sur Ankara, la capitale (environ trois millions d'habitants pour 30 000 en 1927, date du premier recensement moderne effectué au moment de son choix comme nouvelle capitale). Longtemps, Constantinople/Istanbul (883 1000 hab. en 2000, contre environ 720 000 en 1927) a joué le rôle politique fondamental de la région [Braudel, 1993; Mantran, 1989], même si à l'époque seldjoukide et aux débuts de l'ère ottomane (1071-vers 1335, en incluant la domination mongole ilkhanide), l'Anatolie a été le centre d'un pouvoir turc nouvellement inscrit dans

Fig. 1 – Transports et communications en Turquie, 1995



l'espace politique et économique³. La mégalopole stambouliote, véritable capitale économique privée de la Turquie, regroupe les sièges des banques privées, des sociétés maritimes et aériennes (dont la compagnie nationale *THY-Turkish Airlines*) et d'une grande part des firmes du transport international routier. Ankara, capitale politique, est aussi siège du capitalisme d'état de la période kémaliste. Un maillage serré, relativement équilibré, de petites, moyennes et grandes villes, structure l'ouest, le centre et les régions côtières (Égée, Méditerranée et mer Noire) de l'Anatolie: Izmir, Bursa, Konya, Kayseri, Adana, Gaziantep, Samsun, Erzurum, Diyarbakir... [Bazin, 1995].

Des itinéraires caravaniers traditionnels...

Très anciens, ces sites urbains ont connu des périodes d'intenses échanges commerciaux sur des itinéraires jalonnés de postes de garde et de lieux d'étapes, caravansérails ou *hans*⁴, très tôt pris en charge par les autorités politiques. Ceci explique les très nombreux sites actuels de bazars ou relais de grande taille [Ilter, 1978; Ilter, 1969], héritiers des lieux de transport de jadis. Parfois transformés en hôtellerie de prestige, ces bâtiments marquent les itinéraires touristiques et se trouvent toujours en activité dans les villes où ils abritent des centaines de petites entreprises artisanales, industrielles et commerciales.

Si, sur les grands itinéraires, de nombreux *hans* historiques tombés en désuétude, seldjoukides et ottomans, font partie d'un patrimoine que l'on pense remettre en valeur (voir le projet du ministère du Tourisme dit Route de la Soie: *Ipek Yolu*: <http://www.turizm.gov.tr>), les stations-service modernes de rase campagne sont souvent organisées de façon à rendre les mêmes services que les *hans* d'autrefois. On y trouve, outre les pompes à carburants et les parkings, restauration, hôtellerie, boutiques, petite mosquée (*mescit*), ateliers de réparation... généralement ouverts «24/24». Les villes citées, et bien d'autres, se trouvent sur des itinéraires menant à Thessalonique, Belgrade, Sofia, Téhéran, Tbilissi, La Mecque, Bagdad ou Damas, fréquentés par les caravanes jusqu'à la construction du chemin de fer. Ces grandes caravanes de plusieurs milliers d'animaux de bât (chameaux et dromadaires, chevaux, mulets...) ont travaillé jusqu'au début du XX^e siècle.

Avec la découverte au XV^e siècle des routes maritimes vers l'Amérique, la Turquie ottomane a perdu son rôle clef sur ce que le géographe allemand von Richthofen a nommé, avec bonheur, la Route de la Soie⁵. Elle a alors pris un

3. Vers 1240, les Mongols font irruption en Anatolie et transforment le sultanat seldjoukide de Rum en pays vassal tributaire. Les conséquences en sont multiples: un petit émirat se constitue en marge de l'État seldjoukide en décomposition, celui d'Osman, créateur de la dynastie ottomane. La principale capitale seldjoukide est Konya. Les Ottomans naissent autour d'Inegöl-Söğüt, transfèrent leur capitale à Bursa, puis Édirne, puis Istanbul, avant le retour en Anatolie avec Ankara.

4. De *kervan* (caravane) et *saray* (palais), composé turco-iranien passé en français; on emploie en fait plutôt le terme *han*, en turc moderne: lieu d'activité professionnelle (marché couvert, centre commercial, immeuble de bureaux).

5. Thierry Zarcone [2001], historien de l'Asie centrale, préfère parler de Route du Jade, insistant ainsi sur le versant chinois.

immense retard dans le commerce maritime mondial, coincée au fond de la Méditerranée orientale, prise en tenaille par les Russes descendant vers les «mers chaudes» et les Anglais contrôlant la Route des Indes. La Turquie, longtemps puissance impériale, est l'un des rares pays du monde à ne pas avoir été colonisé (avec l'Iran, l'Afghanistan, la Chine, la Thaïlande, le Japon)⁶. Elle a certes été partiellement mise sous contrôle des sociétés occidentales, en particulier pour notre objet, dans les domaines des transports urbains (tramways) et ferroviaires: Anglais et Allemands s'y sont livrés, autour de la *Bagdadbahn* et du chemin de fer de La Mecque, à une sourde lutte d'influence, finalement remportée, pour peu de temps, par l'Allemagne impériale.

...au temps des chemins de fer

Le XIX^e siècle est une période de transition entre tradition (les grandes caravanes de Belgrade, La Mecque ou Bagdad) et modernité: on construit plusieurs milliers de kilomètres de chemin de fer vers Sarajevo, Belgrade et Sofia (l'*Orient Express* passant les Balkans et aboutissant à la gare européenne d'Istanbul), Damas, Bagdad, Médine et La Mecque. Ce réseau sera en grande partie perdu avec les guerres balkaniques (1912) et la première Guerre Mondiale (1919). La Turquie d'Atatürk n'hérite que de 3714 km de voies avec un réseau amputé de ses connexions européennes.

Le République va de ce fait faire un effort important pour créer un secteur public des transports et réorganiser son maillage territorial. Les transports urbains, ferroviaires, maritimes (y compris le très dense réseau des ferries d'Istanbul), aériens (avec en 1933 la création de la future *Turkish Airlines*) font partie des objectifs prioritaires. La route reste dans l'ombre: l'État construit des routes, mais se préoccupe peu des transporteurs, conservant une optique de développement très «soviétique». Le réseau ferroviaire double sa longueur (3779 km construits entre 1923 et 1950). L'État crée, sous licences, des usines de matériel roulant et d'équipements.

Massif, l'investissement ne touche pourtant qu'une partie limitée du territoire, amenant la modernisation des structures de production et une industrialisation, certes importantes au vu des conditions de départ – il s'agit bien de recentrer le pays sur sa partie orientale, jusqu'alors la plus sous-développée, la Turquie d'Asie, puisque la Turquie d'Europe est presque totalement perdue – mais très insuffisantes face aux enjeux d'une croissance démographique accélérée. C'est le secteur privé qui va alors combler les interstices.

De nouveaux acteurs à l'origine du développement du transport routier

À défaut d'études véritables, on dispose toutefois de quelques sagas familiales (les Pekuyal, fondateurs de la société Varan, les Ulusoy, transporteurs routiers

6. Les historiens parlent parfois de semi-colonies pour qualifier ces espaces économiquement contrôlés par les puissances occidentales et le Japon, mais nominalement et symboliquement indépendantes. La Chine, avec ses concessions internationales, les interventions militaires successives des grandes puissances, mais un sens aigu de la continuité historique de la civilisation nationale, en est le meilleur exemple.

de passagers et de marchandises, mais aussi armateurs) et de quelques monographies locales (villages de transporteurs visités ou étudiés par des géographes, ethnologues ou sociologues comme de Planhol, Cuisenier, Abadan), pour comprendre l'évolution des années 1920-1950⁷. Des investisseurs, souvent petits notables locaux engagés dans le commerce, avec sans doute un savoir-faire acquis auprès des transporteurs traditionnels (caravaniers, nomades), constatent une carence: le train n'atteint même pas les bourgades de la périphérie d'Istanbul; le commerce caravanier est trop lent et déstabilisé par la voie ferrée. Population urbaine et production agricole s'accroissent, le marché se transforme. Les premiers camions et autocars commerciaux sont achetés dans la période 1930-1940 et les premières lignes privées d'autocars apparaissent. Souvent issus de tribus nomades turkmènes, les caravaniers font un constat identique: routes commerciales et nomades sont tronquées par les nouvelles frontières internationales (Syrie, Irak, Grèce, Bulgarie, URSS) et le train a fait disparaître nombre de débouchés sur les itinéraires traditionnels. Chefs de tribus et lignages vendent alors chameaux, chevaux et mulets pour acheter des camions, suivis plus tard par leurs bergers qui, eux, émigreront en Allemagne et, à leur tour, achèteront des véhicules commerciaux pour rentrer au pays. On voit apparaître de véritables dynasties de transporteurs, actifs dans de nombreux domaines (les Pekuyal, Ulusoy, Ekinci, Selamoğlu, Tuzcuoğlu, Esin, Horoz...). Dans quelques régions (Hatay, İçel, moins à Istanbul), les minoritaires chrétiens (Levantins, Grecs orthodoxes, Arméniens...), en relation avec l'étranger depuis longtemps, réussissent à se maintenir (familles Arkas, Makzume, Merzario...). Très vite cependant, alors que nombre de familles d'industriels émergent (Koç, Sabancı, Ezacıbaşı, Ülker...), il apparaît que les deux catégories d'investisseurs mêlent rarement leurs capitaux. Il y a peu de transporteurs en compte propre en dehors des entreprises étatisées. Ülker, producteur de biscuits et de confiserie industrielle, en est l'un des rares. Avec l'émigration et le développement de la circulation migratoire, quelques grossistes, importateurs et distributeurs implantés en Allemagne et en Suisse rejoignent la profession (Yeni Pamukkale, Baktat, Efeñrat...).

Le secteur des transports: structures et évolution de l'Empire à la République

La révolution kémaliste est réputée avoir complètement transformée la vie politique et sociale, par une occidentalisation à marche forcée et par une industrialisation dite de substitution par les économistes, c'est-à-dire permettant l'indépendance du pays dans de nombreux domaines: énergie, sidérurgie-métallurgie, agro-alimentaire, chimie, armement, matériaux de construction... Particulièrement importante sur les plans juridique et symbolique (suppression du sultanat, du califat; adoption du calendrier grégorien, avec le dimanche comme jour de repos, de l'alphabet latin, du vêtement européen, du code civil,

7. On est paradoxalement mieux renseigné par les historiens qui ont travaillé sur l'histoire économique et sociale de l'Empire.

du système métrique; instauration du vote des femmes...), la révolution se veut aussi économique et sociale. Ainsi, la création de chambres de commerce et d'industrie, d'un réseau bancaire national, l'investissement public dans de très nombreux secteurs économiques, marquent la volonté de s'organiser comme les pays occidentaux. De façon beaucoup plus négative, la République naissante, en continuité avec l'Empire finissant, procède à la turquisation des acteurs économiques en usant d'une politique radicale d'homogénéisation de la population: élimination physique des Arméniens⁸, échanges de populations grecques et turques après la première Guerre mondiale, mesures discriminatoires contre les minoritaires et particulièrement les Juifs en 1947, alors que la seconde Guerre mondiale vient juste de se terminer. Il s'agit d'une «nationalisation» d'une économie privée jusqu'alors en grande partie aux mains de groupes minoritaires ethno-confessionnels⁹.

A *contrario*, les structures sociales profondes (la famille en général, la famille patriarcale étendue (*akrabalık*) en particulier, l'appartenance aux groupes de solidarité religieux et traditionnels tels que le localisme (*hemşehrilik*), la confrérie religieuse (*tarikât*), la confession, la corporation...), officiellement profondément remaniées par la loi, sinon dissoutes par celle de 1925, continuent à évoluer à un rythme bien plus lent. Il n'y a pas que le monde rural qui résiste; c'est aussi le monde urbain traditionnel, *a fortiori* celui de l'est du pays. L'exemple des *tarikât* est éloquent: interdites en 1925, elles réapparaissent en force après 1980. Dans toute ville, le bazar (*pazar*, *çarşı*) reste un élément économiquement très actif, socialement très riche, politiquement conservateur sans être pourtant spécifiquement fondamentaliste ou intégriste, où paramètres régionaux et locaux jouent un rôle important. Il forme une petite bourgeoisie commerçante, ouverte, curieuse, moderniste dans ses pratiques quotidiennes, mais votant plutôt à droite. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si paysans et néocitadins des *gecekondu* disent toujours qu'ils vont «au marché» pour annoncer une visite en ville, quel qu'en soit le motif.

En d'autres termes, tous les segments de la société montrent une très grande capacité d'organisation et d'adaptation pour leur structuration et la défense de leurs intérêts, malgré la méfiance des autorités centrales à leur égard. Souvent surveillés, les syndicats ont été étroitement encadrés, dans le but avoué d'éviter toute contagion révolutionnaire ou subversive (*i.e.* socialisme, communisme, combattus pendant des décennies avec les articles 141-142 de la Constitution, parce qu'idéologies «étrangères»). Le jeu est particulièrement complexe entre solidarités locales, professionnelles, confessionnelles, politiques... et pouvoirs

8. En France, la Loi 2001-70 du 29.01.01. reconnaît officiellement le génocide arménien de 1915. La Turquie, autorités comme majeure partie de l'opinion publique, le réfute, mettant en avant les victimes musulmanes de 1915. Au-delà de la polémique entre Arméniens, Turcs et Azéris, le constat sur le terrain est clair: les Arméniens ont presque totalement disparu du paysage humain anatolien. Un siècle après les événements – les premiers massacres collectifs datent de 1895-1896 –, les relations entre les trois pays restent dominées par le souvenir de 1915.

9. On dispose de plusieurs études historiques tirées du premier recensement industriel de 1915. Minoritaires et étrangers sont prépondérants dans la plupart des secteurs et branches de l'industrie.

publics. Dans chaque petite ville, artisans et petits patrons, commerçants ou restaurateurs, sont regroupés en associations ou fondations. Relevant de la pratique islamique, le *vakıf*, version locale du *waqf* arabe, est privilégié depuis 1980, date du dernier coup d'état.

La structuration du secteur des transports

Les transporteurs n'échappent pas à la règle et se regroupent en exploitants de taxis collectifs sur des lignes régulières, urbaines ou rurales (*dolmuş*), de taxis classiques (*taksici*), d'autobus urbains privés (*halk otobüsleri*: autobus admis à exploiter des lignes municipales, en renfort et en concurrence avec ces dernières), fournisseurs des halles, coopératives d'artisans du transport routier... Plusieurs professions du secteur ont créé des regroupements nationaux :

— la TND (*Türkiye Nakliyeciler Derneği*: Association des Transporteurs de Turquie) regroupe les (grands) transporteurs routiers de marchandises opérant sur le territoire national; elle comptait 143 membres en 1998 [*Nakliye Elkitabı*, 1998]. Parallèlement, existent des associations et coopératives urbaines, départementales, d'artisans;

— l'UATOD (*Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği*: Association des Autocaristes Internationaux d'Anatolie et de Thrace) regroupe la majorité des autocaristes, concessionnaire de la plus grande gare routière du pays (<http://www.otogar.com>), à Istanbul-Bayrampaşa (242000 m² couverts, 290000 m² de parkings et voies d'accès, 350 autocaristes et 600000 voyageurs/jour), en remplacement du site de Topkapi¹⁰; si l'association reste discrète sur le nombre exact de ses adhérents, on sait que 225 firmes travaillaient en 1999 régulièrement et occasionnellement sur l'international, des Pays-Bas à l'Iran ou la Russie, et 478 sur le marché intérieur; les deux listes se chevauchent partiellement, car une même société peut obtenir les deux habilitations nécessaires;

— l'UND (*Uluslararası Nakliyeciler Derneği*: Association des Transporteurs Internationaux) regroupe la grande majorité des transporteurs routiers opérant à l'étranger, avec des entreprises de tailles et de fonctions très variées: on y trouve des transports exceptionnels, des PME, des holdings aux activités multiples (armateurs, agents de tourisme et voyagistes, autocaristes et messageries...) en plus du transport par camions; le point commun reste cependant l'obtention du certificat administratif permettant de travailler sur l'international. L'association compte 833 membres en 2002;

— l'UTIKAD (*Uluslararası Taşımacılık İşleri Komisyoncuları Acenteleri Derneği*: Association des Agences et Commissionnaires des Transports Internationaux), longtemps concurrente de la précédente, rassemble opérateurs routiers, ferroviaires, aériens, maritimes, combinés et logisticiens; avec 112 membres en 1998, 235 en 2003, elle a dû négocier avec l'UND, mais le

10. À noter que contrairement à d'autres pays méditerranéens, le secteur public est totalement absent de cette activité.

résultat a été une clarification des objectifs et des missions des deux organismes qui ont depuis appris à travailler ensemble; complémentaires, UND et UTİKAD ont maintenant de nombreux membres communs.

On peut leur adjoindre d'autres organisations professionnelles jouant un rôle important dans le secteur et venant renforcer ce que l'on qualifie souvent de lobby des transports:

— la TOBB (*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği*: Union des Chambres et Bourses de Commerce, Ankara) rassemble tous les acteurs privés de l'économie, principal interlocuteur de la convention TIR de New York en gérant les carnets et manifestes délivrés aux transporteurs;

— l'OSD (*Otomotiv Sanayi Derneği*: Association des Industries Automotives, Istanbul) regroupe les constructeurs, aujourd'hui tous étrangers (financements croisés et montage sous licence);

— la TAYSAD (*Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği*: Association des Industriels Sous-traitants des Véhicules de Transport) rassemble les équipementiers automobiles; ses 164 membres sont souvent les partenaires locaux des firmes multinationales;

— la DTO (*Deniz Ticaret Odası*: Chambre de Commerce Maritime, Istanbul, sur le Bosphore) regroupe tous les acteurs du mode maritime; certains membres sont influents dans l'UND et l'UTİKAD (Ulusoy, Ekinci, Arkas...), car ils sont en même temps armateurs et transporteurs routiers; cela s'est traduit ces dernières années, sur fond de crise yougoslave, par le développement d'une flotte de transrouliers plutôt que de traversiers¹¹.

Les organismes privés d'encadrement et de défense des transporteurs sont donc nombreux et puissants. Encore ne cite-t-on pas ici les sections des compagnies consulaires locales, les associations patronales (comme TÜSIAD, laïque, MÜSIAD, islamiste) ou d'entrepreneurs émigrés (surtout en Allemagne, où on relève, entre autres, une Union des Transporteurs: TITAB), qui, de près ou de loin, peuvent s'intéresser à l'activité.

Le rôle actuel de l'État et des agents publics

Pour notre objet, 1950 est une date clé: l'État change de logique suite à un spectaculaire rapprochement politique avec les États-Unis (entrées dans l'OTAN, l'OCDE, au Conseil de l'Europe, passage au multipartisme). Il abandonne brutalement sa politique de construction de chemins de fer pour passer au «tout routier». C'est aussi la période de la «guerre froide» où tout ce qui a une dimension collective est suspect d'abriter ou de favoriser l'extension de l'emprise communiste sur le monde. On peut aujourd'hui, avec le recul, dire que les résultats en matière d'investissements publics dans le domaine ferroviaire sont catastrophiques: obsolète, trop peu dense, trop lent, le réseau exclut partielle-

11. Le traversier, terme franco-canadien, désigne le ferry en général tandis que le transroulier correspond au ro-ro (roll on-roll off) affecté au transport de camions.

ment la Turquie des grands flux comme le trafic des conteneurs et les transports combinés, avec des conséquences évidentes sur les autres modes de transport. Ainsi, chaque nouveau gouvernement annonce sa volonté de relancer les grands projets d'infrastructures, comme le TGV Istanbul-Ankara ou la ligne Nusaybin-Cizre pour reprendre la main sur Ankara-Bagdad qui passe en territoire syrien, inévitablement ramené à la dure réalité des finances publiques. Quelques progrès ont cependant été enregistrés, comme l'électrification ou la signalisation, les constructions de lignes nouvelles se résumant à quelques dessertes de nouveaux sites industriels.

Longtemps investisseur unique ou principal dans de nombreux secteurs (construction et entretien des réseaux, des gares, ports et aéroports, exploitation des lignes, fabrication des matériels, de la locomotive au navire en passant par les véhicules de tourisme), l'État qui dispose de nombreux instruments de planification, d'investissement, d'entretien et maintenance, s'est déchargé de plusieurs activités. Les transports urbains sont entièrement gérés par les municipalités, avec juxtaposition de lignes municipales et de concessions privées sur ces mêmes lignes (les taxis collectifs, minibus de 16 places en moyenne, et les autobus populaires, anciens autocars interurbains recyclés). Transports maritimes et aériens sont en voie de totale privatisation. Quant à la construction et à l'entretien des autoroutes (1724 km en 1999), ils se font sous un régime de concession proche du modèle français: le concessionnaire construit et exploite en parallèle à un axe national gratuit, souvent à 2x2 voies, périphériques et sections urbaines étant gratuits.

L'État dispose encore de nombreux outils, sous tutelle de divers ministères, comme KYGM (*Karayolları Genel Müdürlüğü*: Direction Générale des Routes), homologue des Ponts et Chaussées (construction et gestion du réseau national, contrôle de la construction des autoroutes) ou YSE (*Yol, Su, Elektrik*: Route, Eau, Électricité) pour l'équipement des campagnes (construction de routes rurales, adduction d'eau et petite hydraulique, réseau électrique). Le ministère des Forêts intervient dans les régions forestières (montagnes des côtes égéennes, méditerranéennes, pontiques) pour désenclaver les villages isolés, le ministère du Tourisme pour les sites ouverts au public...

Ces interventions concourent à améliorer l'accessibilité d'un territoire qui, au début du XX^e siècle, n'était que difficilement desservi par des sentiers pédestres et cavaliers, des pistes caravanières et nomades, quelques rares routes (au sens moderne du terme) et un réseau ferré au maillage très large. Mais les nombreux ponts et caravansérails seldjoukides et ottomans, pour certains toujours en usage, montrent que les autorités impériales étaient sensibles aux problèmes de communication, et ce, pas uniquement dans le domaine militaire, souci attesté par les travaux historiques sur l'existence de villages affectés à la construction, l'entretien, la surveillance et la défense des ponts, routes, cols et défilés stratégiques, lieux de transport particulièrement sensibles.

Les traditions de l'intervention économique ottomane et kémaliste ont amené une stratification parfois étonnante de sociétés publiques ou mixtes dans tous les

domaines de la vie économique. En 1990, le ministère des Transports et des Communications contrôlait ainsi douze entreprises ou établissements publics : TGM (Communications sans fil), THY- Turkish Airlines (compagnie aérienne nationale), DHMI (Construction et maintenance des aéroports), PTT (Postes, Téléphone et Télégraphe, aujourd'hui scindées en deux et partiellement privatisée : PTT et Türk Telekom), TCDD (Chemins de fer nationaux), TGS (construction navale), TDİ (lignes maritimes passagers), HAVAS (services aéroportuaires), TÜLOMSAS, TÜVASAS et TÜDEMSAS (matériel ferroviaire roulant), Denizbank (lignes maritimes marchandises) [Ulastirma Bakanlgi, 1991].

Les transporteurs privés

Le secteur privé a profité de ce cadre interventionniste, car le capitalisme d'État turc s'apparente beaucoup plus au colbertisme qu'à une logique de planification socialiste, soviétique ou chinoise. Dès 1923, date d'un congrès d'Izmir venu fixer les nouveaux standards économiques du pays, l'enjeu est celui de la création d'une économie privée nationale (c'est-à-dire aux mains des musulmans turcs) en éliminant tout autant les étrangers (les effets des célèbres Capitulations) que les minoritaires confessionnels (Arméniens, Grecs, Levantins, Juifs). Mais la réalité est là : la bourgeoisie turque est quasiment inexistante. Se construit alors un modèle connu par ailleurs : l'État investit sur tout, cimenterie, sucrerie, filière viande, cuir et chaussures, filière bois, textiles, conserverie alimentaire, aliments du bétail, produits laitiers, transports frigorifiques internationaux... [de Tapia, 1996a], quitte à transférer plus tard, même à perte, ses activités au privé. Ainsi se construit une économie mixte difficile à cerner, avec des relations complexes entre l'armée (qui dispose d'un appareil productif étoffé, parfois très loin des activités militaires : conserveries et construction automobile par exemple, avec la Régie Renault), la bureaucratie kémaliste, la classe montante des capitalistes privés et les investisseurs étrangers [Bugra, 1994]. Les transports suivent la même logique : les entrepreneurs recueillent parfois les restes de sociétés publiques dont le seul objectif est finalement de jouer le rôle de catalyseur et d'exemple. Le cas est souvent cité d'une société FriNTAŞ, créée par l'État, avec les subsides de la Banque mondiale, pour exporter des produits alimentaires en Europe. Elle disparaît vite, délaissée par les pouvoirs publics, au grand dam des intellectuels de gauche et des kémalistes. Les transporteurs privés se lancent alors dans la brèche : les pionniers passent la frontière avec leurs camions en 1968, donnant l'occasion à Emin Selamoglu, futur fondateur et vice-président de l'UND, de poser pour une photo souvenir.

Un acteur de premier plan : l'UND (*Uluslararası Nakliyeciler Derneği*)

Parmi tous les agents et acteurs cités, se dégage l'UND. Association professionnelle de droit privé, elle défend, organise, promeut et, de plus en plus, gère les activités d'accompagnement et de développement du transport routier de marchandises sur les destinations extérieures, s'imposant comme un partenaire majeur.

Historique et développements

L'UND naît le 26 septembre 1974, créée par sept transporteurs (Selamoglu, Kuyucu, Ural, Gürkan, Şenay, Sertel et Kızılkaya). L'association, basée à Istanbul, constate que le développement des industries pétrolières au Moyen-Orient rend le territoire turc attractif pour le transit commercial. Ses vingt premiers membres élisent un président, Hayrı Ekinci, originaire de la mer Noire, ancien officier associé avec un transporteur pour créer une entreprise toujours en activité en 2003, Yeni Antalya.

Au décès d'Hayrı Ekinci (1980), Saffet Ulusoy, originaire de la même région, lui succède pour une vingtaine d'années. De 20, le nombre de membres de l'association est passé à 407. Transporteur, autocariste, armateur, agent de voyage, industriel et concessionnaire, Saffet Ulusoy préside l'association jusqu'à 2001 et la développe rapidement. Ses frères, Cemal, Mehmet Ali, Ali Osman, Sefer, Niyazi et Yılmaz, jouent un rôle important à ses côtés ou dans d'autres organismes (TOBB où une vice-présidence et la direction des Transports, émettrice des carnets TIR, sont animées par Ali Osman) et diverses commissions professionnelles, avec une passion commune, le transport. Avec la crise yougoslave, l'UND devient à son tour armateur et achète des transrouliers. Çetin Nuhoglu est l'actuel président d'un organisme reconnu, fort de 896 membres possédant 23000 véhicules lourds et employant 270000 personnes. L'UND dispose maintenant d'un centre de formation, publie une volumineuse documentation et anime nombre de commissions bilatérales, gère la concession de la douane de Gürbulak, à la frontière iranienne.

Les frères Ulusoy sont représentatifs de ces dynasties familiales d'entrepreneurs qui naissent dans les années suivant la fondation de la République, à l'instar des holdings Koç ou Sabancı. Dans les transports, on cite souvent les familles Pekuyusal, Ekinci, Selamoglu, Tuzcuoglu, Rende, Kilerci, Horoz, Tüfekçioğlu... Elles aussi sont fondatrices de conglomerats spécialistes de la route: stations-service, autocars, camions, concessions auto et véhicules lourds, montage de véhicules, auquel cas ces transporteurs entrent aussi dans l'OSD, assurances, agences de voyage, hôtellerie-restauration... Si le secteur est évidemment stratégique pour un pays à forte croissance démographique et économique sur une aire de 780000 km², qui plus est allongé sur plus de 1900 km d'ouest en est, le basculement sur l'international, raison d'être de l'UND, joue un rôle majeur dans le retour de la présence turque à l'étranger.

Un territoire d'action très étendu

Gardant son siège à Istanbul, l'association a d'abord ouvert un bureau de liaison à Ankara, à proximité du siège de TOBB et des ministères. Pour faciliter les relations entre patrons, chauffeurs et administrations, d'autres bureaux sont créés en Turquie (Kapıkule – frontière bulgare, Bolu, Izmir, Mersin, Samsun, Gaziantep, Antakya, Iskenderun, Habur – frontière irakienne, Gürbulak – frontière iranienne, Mardin, Kayseri, Konya) et à l'étranger (Vienne, Moscou,

Milan). Ces ouvertures répondent à des besoins divers: Kapıkule et Gürbulak sont les principales douanes de l'axe Europe – Turquie – Iran et de ce fait les plus problématiques; Izmir, Samsun, Mersin, Iskenderun sont des ports ouverts sur l'étranger; Konya ou Kayseri, vieilles villes d'étapes des caravanes, des centres actifs sièges d'entreprises; Bolu, à mi-chemin entre Istanbul et Ankara, un passage obligé relativement dangereux (la rampe du col est difficile et les intempéries, brouillards, pluie et neige, fréquents même en été) et un centre actif, siège de nouvelles entreprises. Avec l'ouverture à l'étranger, le passage à l'économie de marché, le développement de la circulation migratoire, les trafics se développent rapidement vers l'Europe, où la vieille route des Balkans reprend toute son importance, puis le Moyen-Orient et enfin le Caucase, la Russie et l'Asie centrale. Dans toutes les villes citées, entrepôts, garages et vastes parkings des membres de l'UND forment autant de lieux d'activités et d'emplois.

Affirmation d'un rôle international et national

L'UND met en avant sa pratique des destinations internationales, ses contacts avec les transporteurs et les autorités des pays voisins et plus lointains, par le biais de commissions mixtes, pour affirmer son rôle d'organisateur, de négociateur, de formateur et maintenant de gestionnaire de services publics concédés (lignes ro-ro régulières, douane de Gürbulak). Cette affirmation se double d'une revendication nouvelle, celle de faire partie de la société civile (*STK-Sivil Toplum Kuruluşları*: organes de la société civile), née, semble-t-il, à l'occasion de deux événements qui ont mis aux prises administration centrale et opinion publique:

— l'exode kurde de 1988, à la suite du bombardement chimique d'Halabja, a précédé le grand exode de 1991, conséquence tragique de l'incapacité de la coalition de l'époque à prendre une décision claire face aux revendications des Kurdes d'Irak; si le premier exode a vite été contrôlé par les autorités qui ont ouvert des camps proches de la frontière, le second, bien plus massif, a sérieusement ébranlé l'ensemble de l'opinion turque, témoin par télévisions interposées de la détresse des familles réfugiées; l'élan de solidarité a alors été bien plus large que celui des voisins kurdes de nationalité turque: un grand nombre d'associations, fondations, syndicats, municipalités (de toutes tendances politiques) s'est mobilisée pour des collectes de nourriture, vêtements, argent, matériel à l'usage des réfugiés; situées dans la région, des entreprises de transport ont mis leurs camions à disposition pour transporter les matériels rassemblés par les collectes et, très vite, l'UND a décidé, banderoles et calicots à l'avant des camions, de participer à un effort de solidarité qui a pris de court les autorités civiles et militaires¹²;

12. Me trouvant en Turquie à cette période, j'ai observé le revirement rapide d'une grande partie de l'opinion: tout à coup, les «Turcs des Montagnes» des années 1960, euphémisme permettant de nier une quelconque kurdité à quelques millions de compatriotes, sont devenus *bizim Kürt kökenli vatandaşlarımız* («nos concitoyens d'origine kurde») ou plus simplement *Kürtler* («les Kurdes»). Les images de parents serrant, dans leurs bras, leurs enfants morts gazés par l'armée irakienne ou d'enfants marchant pieds nus dans la neige, et ridiculés par des militaires turcs sur la frontière (souvent entre 2000 et 3000 m), ont fait beaucoup pour humaniser les voisins, pourtant très proches cousins des «terroristes» du PKK.

— le double séisme de 1999 a affecté la région la plus active du pays, incluant le principal corridor de transport turc sur environ 200 km, entre Istanbul et Bolu; plusieurs centaines de membres de l'UND ont leur siège social dans la région; il est donc logique que l'association, disposant de milliers de véhicules lourds, se soit fortement mobilisée.

Pour atteindre ses buts, l'association est aujourd'hui fortement structurée. Au-delà des organes classiques de tout groupement (comités de direction, discipline, contrôle, information), elle a créé des groupes de travail régionaux et des commissions spécialisées par pays partenaires (Allemagne-Autriche, groupe de Visegrad, France-Espagne-Portugal, Géorgie-Azerbaïdjan, Irak, Iran, Pays scandinaves, Italie, Moyen-Orient, Roumanie-Bulgarie, Russie et CEI, Républiques turcophones, États de l'ex-Yougoslavie, Grèce-Macédoine, Afghanistan) ainsi que des groupes de travail thématiques. Certains n'entraînent pas de commentaires particuliers (banque et crédits, affaires juridiques, taux de change et impôts, systèmes de direction, véhicules étrangers, logistique, relations publiques et formation professionnelle, financier et encouragement à l'investissement...). D'autres, au contraire, méritent quelques précisions:

douanes: les rapports avec les douanes, turques ou étrangères, sont souvent conflictuels et relèvent de questions très variées: trafics illégaux, présence de migrants clandestins, taxations abusives, corruption, différends politiques entre États...; or la Turquie a des contentieux avec tous ses voisins (Bulgarie, Grèce, Syrie, Irak, Iran, Arménie, Chypre); seuls la Géorgie et l'Azerbaïdjan maintiennent des rapports amicaux avec la Turquie, même s'ils ne sont pas des lieux de transit sûrs, à l'écart de la corruption, des pratiques mafieuses et d'une insécurité chronique;

relations avec l'IRU et affaires internationales: l'*International Road Union*, basée aux États-Unis d'Amérique, est probablement le meilleur représentant du lobby routier mondial; la relation exemplaire qu'ont tissée IRU et UND n'est donc pas un détail insignifiant;

transports spéciaux et exceptionnels: quelques firmes se consacrent aux transports exceptionnels, pouvant tout à la fois desservir le marché intérieur pour la livraison de gros équipements ou des pays voisins comme l'Irak ou l'Iran; parmi les gros contrats, on cite souvent le réseau d'adduction d'eau de Bagdad pour une entreprise française, les stations de réception satellitaire des républiques d'Asie centrale; à côté de ce service particulier, plusieurs transporteurs ont acquis des spécialisations nouvelles: transport d'automobiles, de produits de confection (remorques porte-cintres), frigorifiques et isothermes... avec comme principal débouché les pays de l'Union Européenne;

transport combiné (ro-la, ro-ro): la crise yougoslave a profondément changé les habitudes; violemment décrié avant le conflit, l'usage des transrouliers s'est généralisé sur l'Adriatique et la mer Noire; Trieste, Constantza, Odessa, Novorossiisk, les ports de Crimée et du Caucase sont devenus têtes de pont des transporteurs turcs qui animent les relations maritimes; le souci des États alpins (Suisse, Autriche) de contrôler les flux de camions en imposant des

liaisons ferroviaires au fret routier a vite été intégré: on a vu l'UND organiser des charters (autocars puis avions), au départ d'Istanbul, pour les chauffeurs prenant en charge les remorques à Trieste pour les conduire à Munich; les Turcs sont ainsi parmi les plus gros clients du port de Trieste et des habitués des liaisons ferroviaires transalpines; ce même souci d'adaptation a conduit à aménager plusieurs ports turcs, publics et privés, pour la réception des traversiers, transrouliers et porte-conteneurs;

relations avec la TOBB et gestion de la convention TIR: la Turquie est l'un des premiers consommateurs de carnets TIR dans le monde; avec l'IRU, la convention de New York est l'instrument par excellence du libéralisme en matière de transports internationaux;

relations avec le ministère des Transports et certificats C2: les transports sont soumis à une autorisation ministérielle préalable; le «C2» est obligatoire pour le transport international de marchandises comme le «B2» pour les autocaristes internationaux;

quotas de transit: champions du libéralisme, les transporteurs et leurs États font tout pour entraver la concurrence étrangère; la politique négociée des quotas bilatéraux permet de limiter les flux en provenance d'un pays tiers; une délégation se rend chaque année dans chaque pays pour négocier quotas initiaux et éventuellement complémentaires; ces quotas sont souvent déséquilibrés – les Turcs sont plus intéressés par l'Europe que celle-ci par le Moyen-Orient – ou insuffisants; il faut alors renégocier ou détourner le trafic TIR sur un autre axe.

Des sociétés commerciales dérivées de la pratique associative

Une fois encore, en 1993, la famille Ulusoy joue un rôle prépondérant puisqu'elle entraîne 47 transporteurs routiers à devenir armateurs par l'achat de transrouliers, créant deux SA: *UND Ro-Ro İşletmeleri* et *UND Denizcilik*. Un premier navire (UND Transporter) est suivi très vite par «UND Hayrı Ekinci», hommage au premier président de l'association (le holding Ekinci fait d'ailleurs partie des fondateurs de la société) et, dès 1996, quatre ro-ro sont mis en service. Parallèlement, est créée la seconde société possédant trois ro-ro. Actionnaire dans les deux cas, le holding Ulusoy se démarque suffisamment pour ne pas paraître seul bénéficiaire de cette nouvelle politique. Dans la foulée, naît Roder, association des usagers des ro-ro (<http://www.roder.org.tr>), avec pratiquement les mêmes partenaires.

UND Gürbulak. La douane turco-iranienne de Gürbulak/Bazargân est située sur l'axe Ankara-Téhéran. Porte ouverte sur l'Iran, elle permet aussi le contact avec l'Asie centrale. À la jonction des peuplements turcs, azéris, persans et kurdes, c'est un lieu sensible de transit de nombreux trafics illicites (dont les stupéfiants et les migrants clandestins) et de mise en relation de deux espaces souvent antagonistes dans l'histoire, aujourd'hui peuplés chacun par plus de 60 millions de consommateurs. En 2000, 12449 camions turcs et 14354 camions étrangers y

sont entrés tandis que 23336 camions turcs et 3916 camions étrangers en sortaient, soient 54055 passages de véhicules lourds. La différence entre entrées et sorties s'explique peut-être par l'usage à l'aller ou au retour d'autres routes (par le Nakhitchevan, la Géorgie ou les traversiers de la mer Noire). L'UND a signé le 29 novembre 2001 un accord avec le gouvernement pour une concession de la douane. Ouvert en 2002, le chantier est terminé en 2003. Le site comprend quatre voies d'accès et 74000 m² de parkings et chaussées, 12 postes de contrôle et plusieurs bâtiments administratifs, hangars et entrepôts. L'ensemble, géré en commun par la société Gürbulak SA, les services des Douanes et de la Police des Frontières, relève de ce qu'on appelle en Turquie le système *yap-ışlet-devret* (de l'anglais *built-operate-transfer*) qui a permis de privatiser sous concession un grand nombre de services publics (ponts sur le Bosphore, autoroutes).

Nouvelles Technologies d'Information et de Communication (NTIC)

L'UND joue un rôle majeur dans la diffusion des nouvelles technologies, multipliant contacts et accords avec des firmes multinationales ou turques de télécommunications (dernier accord en date avec ITT) et proposant tarifs négociés préférentiels et formations professionnelles. Les sigles, connus, sont communs à la profession dans toute l'Europe. GSM, GPS, SMS, EDI... désignent la téléphonie, la télématique embarquée, le positionnement par satellite, le paiement sécurisé par carte, le suivi du fret entre douanes d'entrée et de sortie... Les enjeux sont clairs: efficacité, concurrence, réduction des coûts, mais aussi sécurité des chauffeurs et des cargaisons sur les routes de régions instables où les camions roulent souvent en convois.

L'UND fait un remarquable travail de communication, interne comme externe, animant en particulier un site web performant, où il a par exemple été possible de suivre mois par mois, photos à l'appui, les étapes de la construction de la douane de Gürbulak. Les outils disponibles sont nombreux: rapport d'activité, revue mensuelle *UND'nin Sesi* [La Voie de l'UND], portail web (<http://www.und.org.tr>) comprenant lui-même de nombreuses rubriques spécialisées: rapports par pays et questions d'actualité, information pour l'édition du bulletin électronique hebdomadaire (*UND Haftalık Bülteni*) disponible sur Internet et reçu sur simple demande, lettre de l'Union Européenne (*AB Postası*), bulletin Recherche-Développement (*AR-GE Bülteni*), revue de presse (*Günlük Basın Bülteni*).

Conclusion

La Turquie républicaine se dote de services publics relativement efficaces concourant à l'offre de transport dans tous les domaines. Longtemps, le capital privé (autocaristes, transporteurs routiers, taxis collectifs) se contente de combler les interstices en travaillant avant tout sur la desserte intérieure. L'accumulation progressive de capital et de savoir-faire permet l'émergence de groupements professionnels partisans du libéralisme économique et, de plus en plus, porteurs d'un discours sur le besoin d'une réelle société civile fonctionnant à l'occidentale,

sans bien choisir toutefois entre modèles européen et américain. L'UND est représentative de ces organisations économiques de défense des intérêts professionnels (associations patronales, d'ingénieurs, de géologues, chambres de commerce et d'industrie...). Sans présager de l'intégration sociale de la modernité, ces groupements, maîtres des lieux de transport, entraînent des pans entiers de la société turque vers le modernisme et l'intégration dans l'économie mondialisée, en multipliant contacts, commissions, informations, formations, associations de capitaux avec des partenaires étrangers. Lorsqu'on étudie de près les travaux de ces organisations, l'UND étant probablement l'un des acteurs turcs les plus avancés dans la démarche d'intégration, cet effort structurel d'occidentalisation apparaît dans le droit prolongement des politiques impulsées par certains sultans ottomans et le régime républicain imposé par Atatürk.

BIBLIOGRAPHIE

- Bazin M. [1995], *La Turquie: le modèle unitaire en question*, Paris/Montpellier, Belin-Reclus, coll. Géographie Universelle, chap. 14, p. 202-219
- Braudel F. [1993], *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin/Livre de Poche, 3 t., 1995 p.
- BUGRA A. [1994], *State and Business in Modern Turkey*, Albany, State University of New York, 328 p.
- DİE- DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ [2001], *2000 Türkiye Yilligi*, Ankara.
- İLTER İ. [1969], *Tarihi Türk Hanları*, Ankara, Karayollar Genel Müdürlüğü, 121 p.
- İLTER F. [1978], *Osmanlılara kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara, Karayollar Genel Müdürlüğü, 289 p. + planches photographiques.
- MANTRAN R. (dir.) [1989], *Histoire de l'Empire Ottoman*, Paris, Fayard, 813 p.
- MIGRINTER [1997], *La circulation migratoire dans les diasporas ouvrières de la Méditerranée*, vol. 1: *Turquie*, MRT/DRED/MIGRINTER, 224 p.
- NAKLIYE EL KİTABI/TRANSPORT HANDBOOK [1998], *Istanbul*, Sagün (2 vol.: Karayolu Nakliyesi/Road Transport, 462 p., et Hava Deniz, Demiryolu Nakliyesi/Air, Sea, Railroute Transport, 336 p.)
- TAPIA S. DE [1996a], *L'impact régional en Turquie des investissements industriels des travailleurs émigrés*, Istanbul/Paris, IFEA/L'Harmattan, coll. Varia Turcica XIX, 392 p.
- TAPIA S. DE [1996b], «Échanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 12, n° 2, p. 45-72.
- Turquie [2000], Direction générale de la Presse et de l'Information auprès du Premier Ministre, Ankara, 503 p.
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI [1991], *Ulaştırma ve Haberleşme 1983-1990*, Ankara, 225 p.
- UND FAALİYET RAPORU, SEKTÖR RAPORU [1989 à 2002], rapports bisannuels de l'Association, Istanbul.
- UND'NİN SESİ (la Voix de l'UND), Istanbul, revue mensuelle.
- UTA-ULUSLARARASI TAŞIMACILIK HABER ARAŞTIRMALARI DERGİSİ [1985 et suiv.], Istanbul, revue mensuelle.
- ZARCONI T., *La Route du Jade. Vingt siècles d'histoire*, Autrement, coll. Mémoires, 2001, n° 72, 167 p.

Sites Internet des principaux acteurs cités

<http://www.chambers-of-shipping.org.tr>: site de la Chambre de Commerce maritime (Istanbul).

<http://www.roder.org.tr>: site de l'association des usagers des transrouliers.

<http://www.osd.org.tr/>: site de l'association des constructeurs automobiles (Istanbul).

<http://www.otogar.com>: site de la gare routière d'Istanbul géré par l'UATOD.

<http://www.taysad.org.tr/>: site de l'association des équipementiers et sous-traitants de l'automobile.

<http://www.tnd.org.tr>: site de l'association des transporteurs turcs (transport intérieur).

<http://www.tobb.org.tr/>: site de l'Union des Chambres et Bourses de Commerce (Ankara).

<http://www.turizm.gov.tr>: site du ministère turc du Tourisme turc.

<http://www.ubak.gov.tr>: site du ministère turc des Transports.

<http://www.ulusoy.com.tr>: site de la société holding Ulusoy.

<http://www.und.org.tr>: site de l'UND (voir en particulier sous l'entrée Gürbulak les photos de l'évolution du chantier et du site aujourd'hui en service).

<http://www.utikad.org.tr>: site de l'UTIKAD.