



Comité Toulon Provence Corse

Toulon, le 4 juin 2018

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 5/18

Objet : Le projet de Canal Istanbul

*
* *

En janvier de cette année, le gouvernement turc, par la voix de son ministre des transports M. Ahmet Arslan, a annoncé l'intention de son pays de lancer avant la fin de 2018, pour désengorger le Bosphore, la construction d'un canal de 45 km de long, entre la Mer Noire et la Mer de Marmara, baptisé « Canal Istanbul ».

Ce « projet fou », comme le nomme son initiateur le président turc Recep Tayyip Erdogan, serait le dernier des projets ambitieux qu'il a lancés - et pour certains réalisés - depuis son arrivée au pouvoir comme Premier ministre en 2003 (après avoir été maire d'Istanbul), visant à transformer et à renforcer les infrastructures de son pays, pour l'essentiel des ponts et des aéroports.

L'annonce officielle du lancement de la construction de cet ouvrage titanesque a bien entendu provoqué de nombreuses réactions, et si certains y voient même la promesse d'un désastre environnemental et archéologique, d'autres saluent avec enthousiasme une initiative qui stimulera l'économie turque.

Il nous a paru intéressant d'en savoir plus sur ce projet, dont le coût devrait atteindre 15 milliards de dollars pour l'ouverture de la seule voie d'eau, sans les aménagements.

L'héritage de l'histoire

L'histoire du canal remonte à 500 ans ! Le premier à avoir eu l'idée d'un canal a été le sultan ottoman Soliman le Magnifique qui gouverne le pays entre 1520 et 1566. le projet, préparé par son architecte Mimar Sinan, réalisateur de 84 grandes mosquées, n'aura pas de suite. Les études reprennent pour un temps en 1591 sous le règne de Mourad III, elles sont de nouveau abandonnées, puis l'idée est reprise en 1654 par Mehmed IV, là encore sans qu'il y ait concrétisation. Un peu plus tard, en 1760, ce sera le tour de Moustapha III, qui abandonne pour raisons financières, et enfin un comité, créé sous Mahmoud II, dépose son rapport en 1813, toujours sans résultat concret.

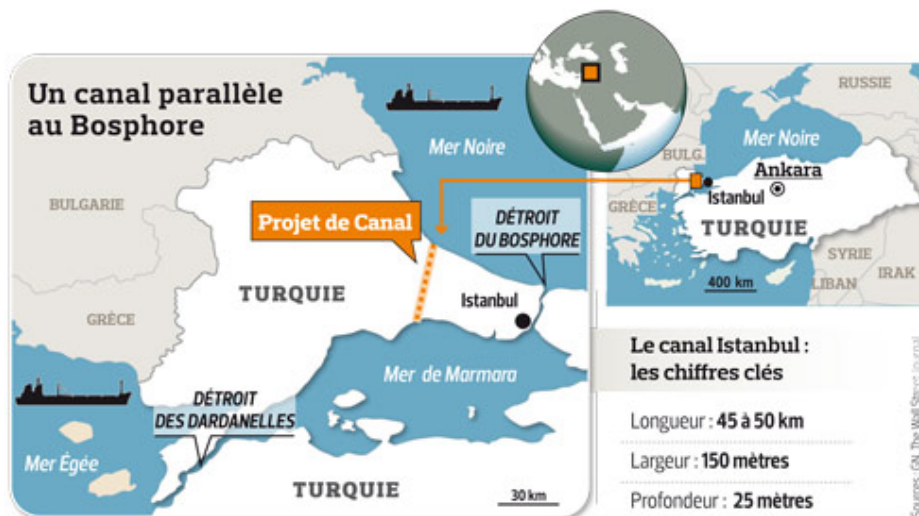
Il faut attendre le printemps 2011 pour qu'un nouveau projet soit présenté par M. Erdogan, alors Premier ministre, dont la motivation invoquée est la diminution, pour raison de sécurité, du trafic maritime dans le Bosphore qui atteint aujourd'hui 50.000 navires chaque année, dont environ 20% transportent des produits pétroliers.

Rappels sur le détroit du Bosphore

Le Bosphore, qui constituait côté Mer Noire le Pont Euxin de l'antiquité, est la séparation méridionale entre les continents européen et asiatique. Il est long de 32 km et sa largeur se situe entre 700 et 3500 mètres, pour une profondeur supérieure à 36 mètres.

Considéré, avec le détroit des Dardanelles, comme eaux internationales pour les navires de commerce, le statut des deux détroits est régi par la Convention de Montreux de juillet 1936, qui confie notamment leur contrôle à la Turquie.

Le régime qui s'applique aux navires de guerre diffère selon qu'il s'agit ou non des marines des pays riverains de la Mer Noire (Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Russie, Turquie, Ukraine). Tout pays non riverain doit annoncer le passage d'un navire de combat avec un préavis de 15 jours.



Le projet de « Canal Istanbul »

Le canal, long de 45 km, reliera la Mer de Marmara, depuis le lac de Küçükçekmece à l'ouest du Bosphore, à la Mer Noire à la hauteur de Durusu. Le tracé passera par le barrage de Sazlıdere et atteindra la Mer Noire à l'est du barrage de Terkos. La largeur du canal, dans ses parties



creusées, sera de 150 mètres pour une profondeur minimum de 25 mètres. Dans ses parties lacustres, le canal atteindra 400 mètres de large, voire plus. Il est prévu une capacité de 160

navires par jour. La fin des travaux est envisagée pour 2023, année du centième anniversaire de la création de la République turque par Mustapha Kemal Atatürk.

Les difficultés prévisibles

Au plan écologique

Le doublement de la voie maritime actuelle pourrait ne faire que multiplier par deux le risque écologique. Par ailleurs certains géologues estiment que l'ouverture d'un nouveau canal pourrait appauvrir en oxygène la Mer de Marmara, perturber les routes migratoires, voire mettre en danger la survie de certaines espèces de poissons. L'écosystème de la Mer Noire pourrait également être perturbé.

Certaines sources d'eau douce, qui participent à l'alimentation d'Istanbul, pourraient être définitivement polluées.

Le risque sismique est réel et ne peut pas être écarté.

Enfin, la construction du canal risque de menacer des sites archéologiques importants.

Au plan diplomatique et juridique

S'il devait être payant, le nouveau canal pourrait menacer les dispositions de la Convention de Montreux qui permet le libre passage commercial par les Dardanelles et le Bosphore. Sa construction pourrait donc soulever des questions sur son statut juridique et diplomatique.

Ceci étant, s'agissant d'un ouvrage artificiel réalisé par un pays souverain, il n'est soumis à aucune réglementation internationale. L'Etat turc sera juridiquement libre de réglementer la navigation dans son canal et le cas échéant d'instituer l'acquittement d'un droit de passage.

La question se posera alors de savoir si cette liberté s'étendra à des navires de guerre d'Etats non riverains mais, par exemple, politiquement alliés à la Turquie, en contradiction formelle avec les accords de Montreux.

En ce qui concerne l'attitude de la Russie, il est peu probable qu'elle s'oppose au projet, au moins aussi longtemps que la Turquie respectera l'équilibre géopolitique actuel, notamment en « contenant » un éventuel renforcement de la présence américaine dans la région et en particulier en Mer Noire.

Les grands travaux du Président Erdogan

era facilite votre business

10 MEGA PROJETS DE LA TURQUIE EN COURS EN 2017

TRANSPORT	ENERGIE	MEDICALE
<ul style="list-style-type: none">1 - ISTANBUL NOUVEL AÉROPORT / TROISIÈME AÉROPORT2 - PONT 1915 CANAKKALE3 - PROJET D'AUTOROUTE GEBZE-İZMİR4 - LE GRAND PROJET DE TUNNEL ISTANBUL DE 3 ÉTAGES	<ul style="list-style-type: none">5 - PROJET DE GAZODUC DE GAZ NATUREL TRANS ANATOLIEN (TANAP)6 - CENTRALES NUCLÉAIRES7 - STAR RAFFINERIE (GREENFIELD)	<ul style="list-style-type: none">8 - CAMPUS DE SANTÉ DE ANKARA BILKENT9 - CAMPUS DE SANTÉ DE ANKARA ETLİK10 - PROJET DE CAMPUS DE SANTÉ DE ADANA

Le percement d'un nouveau canal constituerait certes son œuvre capitale, mais le dirigeant turc s'enorgueillit déjà d'un nombre impressionnant de réalisations monumentales depuis son accession au pouvoir en 2003.

Voici les plus importantes :

- Octobre 2013 : le tunnel Marmaray, premier passage ferroviaire sous-marin entre les rives européenne et asiatique d'Istanbul.
- Juin 2016 : le pont Osman Gazi, pont suspendu de 2,6 km (le 4^{ème} plus long dans le monde) au dessus du golfe d'Izmit, au nord-ouest du pays. Réalisation associée à la construction en cours d'une autoroute à 6 voies de près de 400 km entre Gebze et Izmir.
- Août 2016 : le pont Yavuz Sultan Selim, pont suspendu et haubané long de 2,2 km, le 3^{ème} à traverser le Bosphore.
- Décembre 2016 : le tunnel Avrasya, long de 3,4 km, 1^{er} tunnel autoroutier sous le Bosphore à Istanbul (à 106 m de profondeur).
- En cours d'achèvement (commencé en 2014) : Istanbul New Airport, sera le plus grand aéroport au monde avec une capacité annuelle de 150 millions de passagers. Coût de la réalisation 10 milliards de dollars.
- En cours d'achèvement (annoncé en 2011, lancé en 2015) : le gazoduc transanatolien (TANAP pour Trans ANAtolian Pipeline) long de 1850 km (dont 19 sous la Mer de Marmara) qui acheminera le gaz naturel d'Azerbaïdjan vers la Turquie et l'Europe via le



TAP (Trans Adriatic Pipeline). Coût de l'opération environ 8 milliards de dollars, avec participation (500 millions) de la BERD (banque européenne pour la reconstruction et le développement).

- En phase préliminaire de construction (lancée le 3 avril 2018) : centrale nucléaire d'Akkuyu dans la province de Mersin sur le littoral méditerranéen. Construite par les techniciens russes, elle prévoit 4 réacteurs de 3^{ème} génération de 1200 MW chacun, dont la livraison du 1^{er} est prévue en 2023. Coût du projet 20 milliards de dollars.

Conclusion

Les « Détroits » emblématiques que sont les Dardanelles et le Bosphore, qui ont si souvent dans le passé été le théâtre de rivalités et de conflits militaires, reviennent donc sur le devant de la

scène internationale, dans un contexte fort heureusement plus apaisé. Ce long couloir charnière entre l'Europe et l'Asie, qui a joué un rôle important entre la fin du 18^{ème} et la première moitié du 20^{ème} siècle, redevient une fois encore l'objet de tous les intérêts, sinon des convoitises.

Cette voie maritime de premier ordre accueille un trafic marchand en constante augmentation, notamment avec l'ouverture en Mer Noire en 2001 du nouveau terminal russe de Novorossiisk. La Russie y voit à juste titre son accès naturel aux eaux chaudes de Méditerranée et partant aux océans Atlantique et Indien, tandis que la Turquie, dans sa recherche de liens avec l'Europe, y affiche de plus en plus sa volonté d'ouverture vers Mare Nostrum.

Le futur « Canal Istanbul » devrait surtout permettre de soulager le Bosphore, centre névralgique d'une mégapole de 10 millions d'habitants confrontée à une urbanisation galopante et mal maîtrisée, et qu'un flux maritime incessant expose à des risques peu acceptables, voire insoutenables pour les tenants d'une écologie contrôlée. On voit à quel point la situation démontre une fois encore la difficulté de concilier impératifs économiques et nécessité de sauvegarder l'environnement.

