

Des centrales au charbon au « projet fou » de *Kanal Istanbul*

TENSIONS ET MOBILISATIONS ENVIRONNEMENTALES EN TURQUIE

Par **Jean-Paul Burdy**, historien, enseignant-chercheur associé au master « Méditerranée-Moyen-Orient » de Sciences Po Grenoble. Il anime le blog « Questions d'Orient-Questions d'Occident ».

En 2008, l'OCDE estimait que la Turquie allait être « confrontée à des défis majeurs sur le plan de l'environnement, en raison de modes de production et de consommation non viables.» (1) En effet, la rapide croissance économique du pays repose sur un modèle de développement non durable, générant tensions et mobilisations environnementales.

La Turquie, 19^e puissance économique mondiale, apparaît singulièrement en retrait dans les engagements internationaux contre le réchauffement climatique : non-ratification de l'Accord de Paris de 2015 sur le climat ; vote contre le projet de Pacte des Nations Unies pour l'environnement en 2018 ; réticences sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre lors de la COP25 à Madrid en 2019. Un positionnement qui se comprend à la lumière du modèle de développement mis en œuvre depuis 2002 par le parti islamiste Justice et développement (AKP) : un modèle libéral autoritaire et dérégulé, qui s'appuie sur de puissants conglomérats privés liés au pouvoir politique. Celui-ci leur attribue de grands travaux d'infrastructures, les *mégaprojets*, qui font fi des enjeux environnementaux, l'AKP ayant largement allégé les contraintes réglementaires en la matière (2) : depuis 2013, une exploitation minière peut commencer sans attendre l'évaluation de son impact environnemental ; et la loi interdit l'annulation d'un grand projet d'infrastructure au motif qu'il nuirait à l'environnement.

52 centrales thermiques au charbon et au lignite

Alors que les besoins en énergie des 83,6 millions d'habitants (en 2020) ont doublé en 20 ans, la Turquie dépend à 75 % des importations de pétrole et de gaz. Si deux centrales nucléaires sont en chantier, le potentiel solaire et éolien est inexploité. La Turquie développe sa filière hydroélectrique [voir l'analyse de F. Galland p. 40], mais utilise surtout ses importantes ressources en charbon (11^e producteur mondial en 2018) et en lignite (3^e producteur) — la forme la plus polluante d'énergie carbonée. Elles fournissent plus de 40 % de la production nationale d'énergie, et alimentent 52 centrales thermiques, parfois très loin de satisfaire aux normes antipollution légales. Les cimenteries et plusieurs usines sidérurgiques fonctionnent au charbon. En 2020, alors que 80 % de la population est desservie par le gaz de ville, de nombreux ménages modestes continuent à utiliser, pour se chauffer et cuisiner, le charbon généreusement distribué par des candidats aux élections, et par le ministère de la

Famille et des politiques sociales. La pollution de l'air des agglomérations par les particules fines (charbon, diesel) est donc un problème majeur. Une gestion non soutenable des déchets — nationaux et importés — agrave la situation. Car, depuis que la Chine a fermé ses ports aux déchets étrangers, la Turquie est devenue en 2019 la première destination des déchets européens, principalement plastiques. Ils s'amoncellent dans la province d'Adana (Sud), en principe recyclés, pour partie brûlés dans les cimenteries (au prix de fumées toxiques), ou entassés dans des décharges illégales, ou jetés à la mer. Cette nouvelle manne économique est une nouvelle plaie environnementale. Au 15e rang mondial des pays pollueurs selon Global Carbon Atlas, la Turquie a augmenté ses émissions de CO₂ de 18 % entre 2015 (COP21) et 2018 (COP25).

Istanbul : des mégaprojets, au prix de l'environnement

Vitrine de la réussite économique et de la puissance retrouvée de la Turquie, Istanbul (16 millions d'habitants) concentre la plupart des *mégaprojets* du président Erdogan, qui y a été maire métropolitain (1994-1998). Certes, depuis les années 1990, un volontarisme hygiéniste brutal a permis d'assainir et de *verdir* quelque peu la ville. La Corne d'Or, cernée par des installations industrielles, était un égoût à ciel ouvert. Ces industries ont été délocalisées, les eaux en partie dépolluées, des habitats précaires détruits, et les rives rendues accessibles. Même processus sur le littoral de la mer de Marmara, où une autoroute urbaine longe des parcs publics et de loisirs (les *parcs du peuple* chers au Président, qui y tient ses meetings), qui s'intercalent entre immeubles de luxe, hôtels internationaux et centres commerciaux. De même, un réseau de transports publics multimodal ne cesse de s'étendre dans l'agglomération, avec un tunnel ferroviaire et un tunnel routier qui atténuent la coupure du Bosphore. Mais ces efforts sont très largement obérisés par un schéma de mobilités reposant sur le quadrillage de la région par de larges autoroutes périphériques et pénétrantes, qui desservent en particulier les trois ponts sur le Bosphore. Toute nouvelle infrastructure routière attirant de nouveaux flux automobiles, la métropole est en permanence thrombosée et polluée par de gigantesques embouteillages qui virent au chaos en cas d'intempéries.

Après l'Aéroport d'Istanbul, Kanal Istanbul, un « projet fou »

Pour remplacer l'aéroport international enclavé dans le tissu urbain, le Premier ministre Erdogan a décidé en 2012 la construction du nouvel Aéroport d'Istanbul, au nord-ouest, sur la mer Noire. Construit en un temps record, il a été inauguré en octobre 2018. Il a l'ambition d'accueillir à terme 200 millions de passagers par an, et à devenir ainsi le premier aéroport mondial. Le coût environnemental est

lourd. L'emprise de l'aéroport (8000hectares) et des autoroutes d'accès a rasé, puis englouti sous le béton et le bitume cette zone littorale. Le projet de *Kanal Istanbul*, annoncé en 2011 par R.T. Erdogan (« un projet fou et magnifique qui éclipsera les canaux de Suez et de Panama ») ressort du même gigantisme : un canal de 45 kilomètres de longueur, 150 mètres de large et 25 mètres de profondeur, reliant la mer Noire à la mer de Marmara, à l'ouest d'Istanbul. Axes de transport, corridor énergétique, zones industrielles et commerciales, urbanisation pour un million d'habitants : ce projet pharaonique entend faire basculer Istanbul-ville monde dans la globalisation.

Si les logiques à l'œuvre sont clairement économiques et nationalistes, l'argumentaire officiel met en avant une légitimation écologique. *Kanal Istanbul*, voie sécurisée, permettra de réduire les risques environnementaux du transit dans un détroit du Bosphore sinueux, où des courants forts et les rafales de vent rendent la navigation délicate. Or, le trafic maritime y est intense : environ 50 000 navires par an, soit 120 à 150 par jour, dont un cinquième, pétroliers ou chimiquiers, transportent une cargaison dangereuse. Alors que les autorités turques ne peuvent restreindre une liberté de navigation réglée par la Convention de Montreux de 1936 (3), la liste est longue des accidents maritimes majeurs et polluants au cœur de l'agglomération. Mais avec une décennie de travaux, 2 milliards de mètres cubes de terre excavés, et 15 millions de mètres cubes de béton déversés, le *Kanal Istanbul* annullerait des écosystèmes déjà très fragilisés par les autoroutes et le grand aéroport : dunes côtières ; zones humides, étangs lagunaires et réservoirs très fréquentés par les oiseaux migrateurs. La forêt de Belgrade, autrefois principale zone boisée au nord d'Istanbul, serait amputée du cinquième de ses 2500 hectares. Un tiers des ressources actuelles en eau de la métropole pourrait disparaître, alors qu'un million de nouveaux résidents sont annoncés. Les interactions entre les deux mers impacteraient faune et flore marines. Autant de paramètres environnementaux non pris en compte, fin 2019, dans l'étude d'impact

environnemental commandée par le ministère de l'Environnement et de l'Urbanisation à ses propres services, et qui ressort plus de la plaquette pour investisseur immobilier que d'un rapport d'évaluation.

Des mobilisations environnementales réprimées

Des ONG environnementales nationales ou régionales ont émergé au sein de la société civile dans la décennie 1990, à partir de préoccupations de protection (forêt, faune, air, eau, etc.), et surtout lors de luttes autour de projets contestés. Sont apparues ensuite des fédérations nationales d'ONG, souvent en relation avec des organisations transnationales (WWF, Greenpeace). Les impacts sociaux et environnementaux des 673 barrages turcs (en 2020) mobilisent depuis longtemps et les populations concernées, et les militants : ennoyage de villages, de terres agricoles, de sites patrimoniaux, déplacements de population, etc.. Ce fut le cas du barrage d'Illisu sur le Tigre, en région kurde : exempté d'étude d'impact environnemental préalable, il a fini par engloutir la ville antique de Hasankeyf, patrimoine historique majeur, site naturel pourtant protégé depuis 1981. Pour développer la production hydroélectrique, le gouvernement turc a aussi encouragé, depuis 2010, l'installation d'une multitude de microcentrales, notamment dans les montagnes de la mer Noire et du Taurus. Autour du slogan « Touche pas à ma vallée ! », des dizaines de projets ont mobilisé les populations paysannes des vallées d'Artvin (Nord-Est), lors de luttes de longue durée, sur le terrain et devant les tribunaux. En mai-juin 2013, l'ample mouvement de contestation du parc Gezi, au cœur d'Istanbul, est initialement un conflit d'aménagement urbain : contre la décision du premier ministre Erdogan de reconstruire, sur l'emplacement d'un des rares espaces verts centraux, une pseudo-caserne ottomane abritant un énième centre commercial de luxe. Le rejet de la spéculation immobilière et d'un projet destructeur de l'environnement a ensuite pris une dimension politique beaucoup plus large. Il a été violemment réprimé, mais le projet Gezi a été abandonné.



Photo ci-dessus : Au printemps 2021, les rives de la mer de Marmara ont été envahies par une épaisse « morve de mer », un mucilage dû au gonflement d'algues et de microorganismes gavés par les nitrates et les eaux usées insuffisamment traitées déversées dans une mer fermée, peu profonde, et soumise au réchauffement climatique. Cette matière organique répugnante est symptomatique de la dégradation de la situation environnementale de la Turquie, et hypothèque sa saison touristique. Le 1^{er} juin, le président Erdogan a annoncé un « plan d'urgence contre cette calamité ».

Kanal Istanbul, la somme de tous les dangers ?

La première pierre de *Kanal Istanbul* a été posée par le président turc le 26 juin 2021. Le maire métropolitain d'Istanbul, Ekrem Imamoglu (élu en 2019 du Parti républicain du peuple, CHP, opposition) a pourtant fédéré, autour du slogan « Soit le Kanal, soit Istanbul », une large coalition d'opposants : des organisations professionnelles (ingénieurs, architectes), des universitaires, et l'Union de l'écologie qui réunit 67 ONG turques avec l'aide du WWF. En 2021, les résistances se mènent devant les tribunaux administratifs (pour non-respect des procédures et des évaluations d'impact), et sur le terrain politique (sur l'opacité financière d'un coût prévisionnel dépassant les 20 milliards de dollars). Le grand atelier de débats organisé en janvier 2020 par la Municipalité métropolitaine a conclu que « *Kanal Istanbul* est un projet en totale contradiction avec les engagements de l'Accord de Paris de 2015 » (4) — non ratifié par Ankara. En attendant, le régime réprime la contestation environnementale, assimilée à une tentative de déstabilisation de l'État, à un complot inspiré de l'étranger, voire à de l'espionnage par divulgation de secrets d'État. En cela, la Turquie est sur la même ligne répressive que deux de ses voisins, l'Iran et la Russie (5).

Jean-Paul Burdy

Notes

- (1) OCDE, « Examens environnementaux de l'OCDE : Turquie », 2008.
- (2) S. de Tapias, « Mégaprojets : développement économique, aménagement du territoire ou mégalomanie turque ? », *Moyen-Orient* n° 2018, 37, p. 59-54.
- (3) Cf. J.-P. Burdy, « La convention de Montreux de 1936 sur les Détroits, et les enjeux du projet *Kanal Istanbul* », *Orient XXI*, 31/5/2021.
- (4) Istanbul Metropolitan Municipality, *Kanal Istanbul Workshop*, 10 janvier 2020, 84 p. (<https://bit.ly/3dpcX31>).
- (5) J.-P. Burdy, « La crise environnementale en Iran : enjeux politiques et dimensions régionales », *Diplomatie* n° 86, mai-juin, 2017 98 p., p. 77-73.

