

اگر دو قاره را با هم وصل کنیم، چه نفعی دارد؟
باز هم

LE PONT DU BOSPHORE

== ==== == =====

TDV İSAM
Kütüphanesi Arşivi
No ZE.2357

Relier par un pont les deux continents, c'était le rêve des grands sultans de l'Empire Ottoman. A

En 1955 l'accord réalisé entre la Turquie et la France semble en être l'aboutissement. Le président de la république M. BAYER et le président du conseil Manderes mèneront les pourparlers avec la France par l'entremise de l'Ambassadeur de Turquie à Paris, son Excellence ^{Monsieur} Erkin. La France se chargeait entièrement du financement, et la Turquie la remboursait en lui livrant le quart de sa récolte annuelle de coton, évaluée chaque année au prix mondial. L'intérêt octroyé était symbolique : 0,5%. Mais les intérêts en jeu provoquèrent la riposte de grandes firmes internationales. Les pots de vin distribués efficacement atteignirent leur but, et le gouvernement Turc refusa de ratifier le protocole signé à Paris sous prétexte d'insuffisance de la technique française.

Le coup d'état militaire de 1960 renversait le gouvernement du parti démocrate et différait le projet.

Dix années s'écoulèrent avant que le parti majoritaire (justice) ne retint le projet des Allemands et des Anglais (firmes Hortchieff et Cleveland) mis en oeuvre en Mars 1970, dont le coût s'élève à 2 milliards de Livres Turques environ. L'Etat Turc pense pouvoir rembourser dans un délai de 15 ans la Banque Européenne d'Investissement. Le prix du passage du pont est fixé à 10 livres.

La France s'occupera du tracé des autoroutes et des échangeurs (Société SINCRO).

^{encore} Plus qu'un symbole, ce pont est une nécessité économique. La population d'Istanbul (actuellement de trois millions, six millions dans 10 ans) habite une ville partagée en son milieu par un glacial cours d'eau de 28kms : le Bosphore. Chaque jour plus d'un million d'habitants le franchissent, et environ 100 000 véhicules.

Sur trois points de chaque côté du Bosphore fonctionnent des ferry-boat capables de transporter 80 voitures ou 20 camions. Certes ce va et vient ne suffit pas aux besoins toujours grandissants. Les camions doivent attendre environ 12 à 15 heures et les voitures 2 heures.

.../...

Le pont auquel ils accèderont par des voies périphériques leur évitera désormais attente et embouteillage en leur permettant d'éviter la traversée des agglomérations.

Un problème demeure entier : celui de la Corne d'Or, bras de mer large de 600 mètres qui divise Istanbul sur une longueur de 8 Kilomètres.

Cet estuaire a été le port du vieux Byzance ; de l'autre côté c'est la vraie ville de rêve de Galata, l'ancienne colonie des Gênois. Actuellement cette partie de la ville, démesurément élargie abrite plus d'un million d'habitants avec son faubourg, Beyoju. Cet estuaire n'est enjambé que par deux ponts. En 1845, alors que la ville ne comprenait que 700 mille âmes, que la vie sociale et économique était incomparablement moins mouvementée et que le nombre de voitures à chevaux et à boeufs n'atteignait pas même le chiffre de mille, trois ponts reliaient ces deux parties de la ville : les ponts de Ayvansaray, de Unkapan et de Galata.

Aujourd'hui plus de deux mille véhicules à moteur circulent dans Istanbul, et environ un million de passages s'effectuent quotidiennement et la largeur des deux ponts ne permet pas à 5 véhicules de rouler de front. Il y a quelques années les experts ont évalués à 12 millions de Livres Turques (4 millions de francs lourds) le manque de profit, en se référant à un seul accès vers un pont : La place de Eminonü. Afin d'accélérer l'accès au pont du Bosphore, il a été nécessaire d'entreprendre la construction d'un nouveau pont sur la Corne d'Or. Il doit être achevée en 1973 et ne suffira déjà plus en raison de l'accroissement du parc automobile.

En dépit des exigences de la vie moderne, des "extrémistes" restent opposés à la construction de nouveaux ponts. Peu nombreux, mais parfaitement organisés et en rapport avec les organisations extrémistes mondiales, ils ont organisés plusieurs manifestations contre la construction du "pont". Mais depuis l'intervention militaire du 12 mars 1971, qui a contrecarrée leurs activités, ils sont passés à la clandestinité et leurs tentatives de sabotage ont avortée. Comme ces saboteurs utilisent méthodes et moyens des plus modernes, les responsables de l'entreprise ont été obligés de prendre des précautions de sécurité. L'accès du pont est interdit même muni d'une autorisation spéciale, avant d'arriver aux centres vitaux, il faut traverser plusieurs barrages de contrôle. Depuis

.../...

TDV İSAM
Kütüphanesi Arşivi
No ZE.2357

une année, les extrémistes ont réussi 3 coups de maître : incendier l'Opéra, incendier et couler l'un des plus grands bateaux de transport de voyageurs de l'Etat, plastiquer une calle sèche et couler le ferry-boat amarré. Ces sabotages qui se sont soldés par 60 millions de nouveaux francs, expliquent la vigilance actuelle.