



ESCALE

LE GRAND AÉROPORT D'ISTANBUL

PORTE D'ENTRÉE DE L'EUROPE ?

Byzance, Constantinople, Istanbul, la cité est millénaire. Porte d'entrée de l'Europe ou de l'Orient suivant le côté du Bosphore où l'on se trouve, la cité turque peut s'enorgueillir de posséder un aéroport au sommet de son art. Fruit d'une politique volontariste de l'État et d'entrepreneurs privés, le nouvel aéroport d'Istanbul est l'outil idéal du développement pour Turkish Airlines. Mais l'époque s'y prête-t-elle ?

Par Julien Scavini

Le terminal flambant neuf de « Istanbul Havalimanı ». Il est élu en 2019 « aéroport de l'année » par les lecteurs du magazine *International Airport Review*. © emlak.haber7.com



Si Ankara est le cœur politique de la [Turquie](#), [Istanbul](#) est sa capitale économique avec presque 15 millions d'habitants. En 1912, un champ d'aviation militaire est installé, avant de devenir en 1953, la plateforme aérienne civile plus tard renommée [Istanbul Atatürk International Airport](#). Ce vénérable terrain a vu passer 67 981 446 de passagers en 2018, le classant parmi les 15 premiers aéroports mondiaux. Mais les trois pistes (dont un doublet de parallèles) et le site exigu ne permettaient pas de soutenir la progression envisagée du trafic aérien. Une statistique *FlightStats* de 2012 faisait d'ailleurs ressortir que l'aéroport [Istanbul Atatürk](#) était classé bon premier... en retards et annulation de vols. Pour les deux compagnies installées là en hub, Turkish Airlines et Onur Air, il était plus que temps de trouver de la place. Un second aéroport, Sabiha Gökçen International (du nom

de la fille adoptive de Mustafa Kemal Atatürk et première femme pilote turque) est inauguré en 2001 pour soulager Atatürk. Ce qui oblige Turkish Airlines à séparer ses opérations.

L'appétit de Turkish Airlines

La compagnie nationale turque, Türk Hava Yollari A.O. est fondée en mai 1933. Membre de Star Alliance, elle est devenue au fil des années 80 une compagnie de premier plan. D'abord par le choix du gouvernement de renouer avec la sécurité et la stabilité après sept attentats et défaillances mortelles des appareils dans les années 70. Pour la sécurité, les standards de la compagnie israélienne El Al sont suivis et pour l'entretien, un centre de maintenance d'excellence est mis en place sur l'aéroport Atatürk. Les

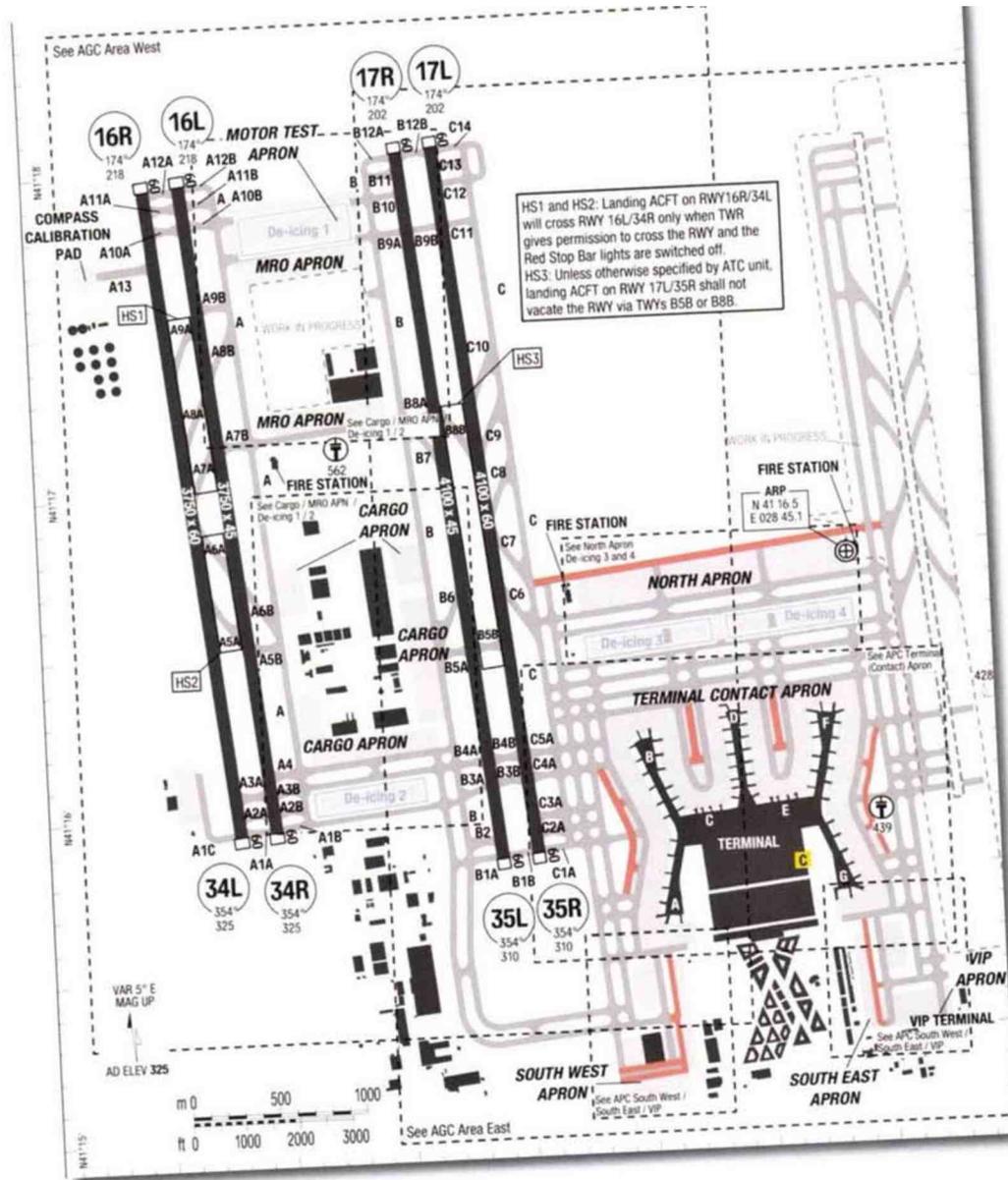


Diagramme des installations de LFTM. Un plan espacé et clairvoyant permettant d'envisager sereinement l'avenir. Lors de la fermeture d'Atatürk le 6 avril 2019 à 2 h 44 du matin, plus de 700 camions transportant plus de 10 000 pièces d'équipement ont été nécessaires pour déménager l'ancien aéroport, en 45 heures. DR

prix sont maintenus bas sur les vols intérieurs, notamment sur Istanbul-Ankara, où l'alternative est un trajet de douze heures en train. Pour l'état turc, la compagnie nationale doit être une fierté et un élément de politique extérieure.

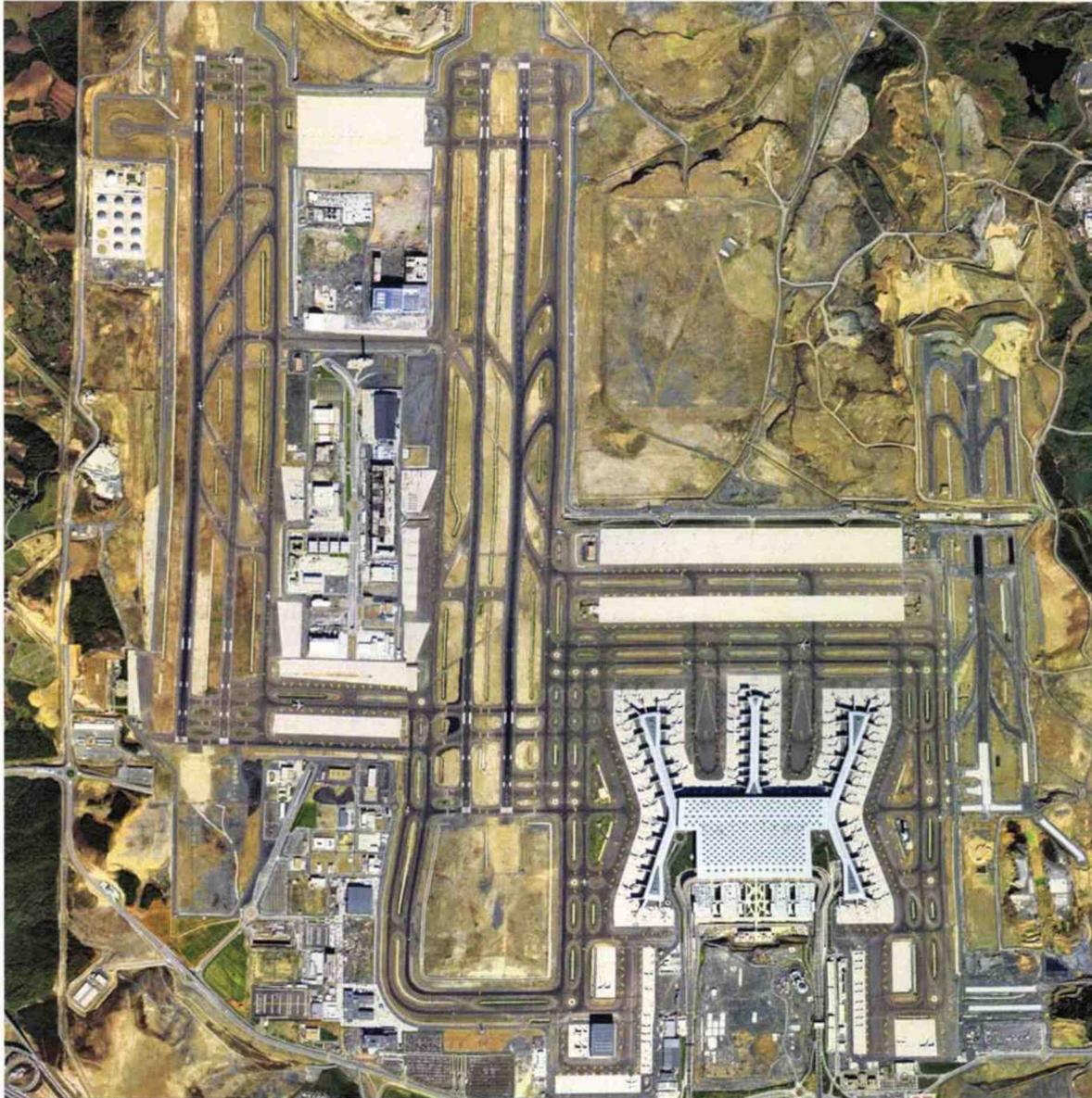
Au milieu des années 80, Turkish Airlines dispose d'une flotte de 30 appareils modernes, parmi lesquels Airbus A310, Boeing 727 et Douglas DC-9. Elle transporte environ trois millions de passagers par an vers 16 destinations nationales et 36 destinations internationales. La compagnie aérienne est alors la plus grande source de devises étrangères de Turquie, selon *Air Transport World*. La compagnie ajoute Singapour et New York à ses destinations et compte fin 1989, 8 500 employés.

En 2004, un programme de renouvellement et d'expansion de la flotte est lancé pour maintenir l'une des plus jeunes d'Europe. La compagnie annonce la commande

massive de 36 Airbus, pour 2,8 milliards de dollars, plus 15 Boeing 737 supplémentaires. Turkish Airlines aiguise ses appétits, d'abord pour servir son marché intérieur. En 2018 par exemple, 46 112 592 de personnes sont venues visiter la Turquie dont 39 488 401 de ressortissants étrangers.

La Turquie entretient par ailleurs une relation privilégiée avec de nombreux pays où vivent beaucoup de ressortissants turcs, comme l'Allemagne et de nombreuses républiques d'Asie Mineure. Les pays musulmans alentours forment aussi un solide bassin économique.

Enfin la Turquie est placée idéalement entre l'Europe et l'Asie, encore mieux peut-être que les pays du Golfe, puisque des appareils monocouloirs suffisent pour d'importantes liaisons avec les villes européennes. Cette multiplicité des vols vers l'Ouest permet d'alimenter efficacement le hub d'Istanbul Atatürk International. Un autre élément clé de la



La cérémonie d'ouverture a lieu le 29 octobre 2018 pour coïncider avec le 95^e anniversaire de la proclamation de la République turque. Le premier vol au départ fut le Turkish Airlines 2124 à destination d'Ankara, le 31 octobre. Image Google-Earth

stratégie de la compagnie consiste à proposer des voyages avec escale unique entre les États-Unis et des destinations difficiles à atteindre en Afrique, au Moyen-Orient et en Inde.

Ainsi, Turkish Airlines exploite fin 2019, 357 appareils, vole vers 315 destinations et emploie un peu plus de 35 000 personnes. C'est une compagnie globale. Mais pour continuer à soutenir sa croissance, l'agrandissement de son hub devient impératif. Il faut regrouper et voir large, le trafic aérien local augmente de 20 % par an.

Le Groupe TAV

Au début des années 90, le gouvernement enclenche une dérégulation du marché aérien. La compagnie Turkish Airlines est doucement privatisée, d'abord 2 % (processus vite arrêté par la Guerre du Golfe) puis 20 % en 2004. Et la

privatisation de l'aéroport Istanbul Atatürk International est lancée. Un homme d'affaires d'envergure, Hamdi Akın, fait son entrée. L'homme a réussi dans le bâtiment, avec des projets divers d'infrastructures publiques. À la tête d'Akfen Holding, en 1986, il s'intéresse à son premier aéroport, Antalya, pour lequel il conçoit et exploite le nouveau terminal. Peu à peu, son groupe étend ses activités à la gestion et exploitation des aéroports, à la construction, aux opérations portuaires, au transport maritime, aux services de distribution d'eau et d'eaux usées, à l'énergie et à l'immobilier.

Lorsque le gouvernement place l'aéroport d'Istanbul en vente, Hamdi Akın gère déjà cinq aéroports. Il est en plus Directeur général de l'Autorité aéroportuaire d'État. En vue du rachat, il crée une joint-venture avec un autre groupe du BTP, Tepe Construction Industry Inc., et le cabinet Airport Consulting Vienna, spécialiste en conception aéroportuaire.



Ainsi, en 1997, TAV Airport voit le jour et emporte la gestion et le développement de l'aéroport Atatürk International. TAV par intégration gère bientôt plusieurs aéroports en Turquie (Istanbul, Ankara, Izmir, Antalya) mais aussi en Géorgie (Tbilisi, Batumi), en Tunisie (Monastir, Hammamet), en Macédoine, en Lituanie et en Arabie Saoudite.

En octobre 2011, la banque Crédit Suisse est mandatée pour vendre une partie du groupe TAV, dans le cadre d'un désendettement, « celui-ci atteignant tout de même 800 millions d'euros » d'après La Tribune. Fin 2011, TAV est valorisé l'équivalent de 1,35 milliard d'euros à la Bourse d'Istanbul pour 881 millions d'euros de chiffre d'affaires, en hausse de 12 %. « L'aéroport Atatürk est une pépite qui intéresse, il est au huitième rang des aéroports européens en termes de trafic (37,4 millions de passagers), profitant

☞ La tour de contrôle évoque la forme de la fleur nationale turque, la tulipe. © emlak.haber7.com

de l'importante croissance de Turkish Airlines ». Vinci et Aéroports de Paris se retrouvent au coude à coude, ce dernier emportant en 2012, 38 % de TAV pour 874 millions de dollars, une prime de 35 % par rapport au cours de l'action. Le groupe franco-turc possède alors 37 aéroports gérés directement ou indirectement, qui accueillent 180 millions de passagers.

Coup de théâtre

Toutefois, mi-août 2011, le ministre des Transports turc, Binali Yıldırım jette un pavé dans la marre en annonçant la construction d'un troisième aéroport pour Istanbul. Les appels d'offres pour la construction iront très vite, dès la fin de l'année, pour un début de construction envisagé en 2015. « Avec une capacité initiale de 90 millions de passagers pouvant être étendue à 150 millions, celui-ci serait l'un des plus grands du monde », évoque La Tribune. « Lorsque nous avons acheté, la question de la saturation d'Istanbul se posait. À l'époque, il était question d'y répondre par une piste de décollage ou d'atterrissage supplémentaire, à la charge de l'État » rétorque alors le PDG d'Aéroports de Paris, Pierre Graff. L'État français se saisit du dossier, qui sent la poudre.

Personne ne semble inquiet pourtant. « Pour des observateurs proches d'ADP, l'annonce du Premier ministre turc s'apparente plutôt à un effet d'annonce dans le cadre des prochaines élections municipales d'Istanbul auxquelles le ministre pourrait se présenter », croit-on alors. Aéroports de Paris se trouve coincé. Soit le groupe TAV dépose un dossier pour le nouvel aéroport et creuse alors son déficit



Vue des portes F. En février 2020, Turkish Airlines exploite 358 appareils et en attend 192, dont 77 Airbus A321neo. © IGA – Istanbul Grand Airport



Intérieur du hall central, en zone réservée. Le cabinet d'architecture Nicholas Grimshaw & Partners, pionnier en architecture high-tech, a travaillé sur les aéroports de Heathrow, Zurich ou Pulkovo en plus de nombreuses gares. Crédit : IGA – [Istanbul Grand Airport](#)

déjà important, soit le groupe TAV ne tente rien et l'aéroport Atatürk International est condamné, un investissement qui partirait en fumée pour ADP. Personne ne croit que les Turcs puissent de toute manière aller si vite pour construire un si gros équipement...

Le projet du nouvel [Istanbul Airport](#)

Le ministre Binali Yıldırım dresse les contours de ce nouvel aéroport doté de six pistes et bâti au nord-ouest d'Istanbul à proximité de la mer Noire, sur la partie européenne de la ville. Il doit accueillir ses premiers avions en 2016. « Je souhaite qu'un consortium puissant s'empare du projet et réalise l'aéroport au plus vite. Cela se fera bien sûr par étapes, mais notre objectif est d'achever ça en trois à quatre ans », déclare en janvier 2013, le Premier ministre et ancien maire d'[Istanbul](#), Recep Tayyip Erdogan. « Nous avons évalué le coût du projet à plus de sept milliards d'euros, sans compter les frais de financement », complète son ministre des Transports.

Finalement, le 3 mai 2013, le projet est enlevé par le consortium turc Cengiz-Kolin-Limak-Kalyon-Mapa, qui paye immédiatement 26 milliards d'euros à l'État turc en échange d'un bail de 25 ans à compter de 2018. Le consortium de construction et d'exploitation se base sur un business plan incluant 342 millions de passagers sur 12 ans. Le temps presse. En 2015, 68 322 729 passagers utilisent l'aéroport [Istanbul](#) Atatürk International et 28 285 578 le second, Sabiha Gökçen International. Soit un peu plus de 96 millions de passagers.

Le site précis est situé à 35 km à vol d'oiseau du Bosphore, dans une région côtière largement occupée par des forêts d'État et d'anciennes mines à ciel ouvert. Le plan d'occupation du sol propose des pistes orientées nord-sud. L'architecte britannique Nicholas Grimshaw (1972 -) prend la direction du projet aidé par le cabinet Nordic, spécialisé en « master planning » de projets complexes. Quatre phases sont proposées pour atteindre les 200 millions de passagers annuels. La date d'achèvement de la première phase est officiellement fixée à 2018, soit 42 mois après la finalisation de l'appel d'offres.

Si le gouvernement organise une cérémonie de première pioche en juin 2014, le chantier effectif démarre le 1^{er} mai 2015 après une controverse environnementale. Sur les 7 660 hectares du site, plus de 650 000 arbres sont arrachés et le gouvernement promet d'en déplacer presque 2 millions. Cela permet entre 2013 et 2015 d'affiner le projet, dont la configuration de pistes a changé. Les pistes unitaires prévues au début sont remplacées par deux doublets sur le modèle de Roissy, encadrant les sites technico-industriels de l'aéroport.

Inaugurer l'aéroport, envisager son futur

Malgré un coup d'État sévèrement réprimé en 2016, le 29 octobre 2018, l'aéroport est officiellement inauguré. À la différence de l'aéroport de Berlin, l'équipement est rapidement mis en service. L'aéroport est rodé avec des vols domestiques et régionaux durant les six premiers mois. Et le 6 avril 2019 à 2 h 44 du matin, un dernier vol décolle de



Vue des portes G destinées au trafic aérien national turc. Cette première tranche du terminal fut la première mise en service. Au fond de l'image, la mer Noire et son grand dégagement permettant de nombreuses configurations de couloirs aériens, loin des habitations. © IGA – Istanbul Grand Airport

l'aéroport Atatürk, le Turkish Airlines 54 pour Singapour. L'aéroport est alors fermé au public et le code IATA « IST » est transféré au nouvel aéroport d'Istanbul. L'ancienne plateforme Atatürk reste seulement ouverte pour le trafic cargo.

Dans un contexte de guerre menée en Syrie depuis fin 2018, alimentant de nombreuses querelles avec l'Europe et les États-Unis, cet immense succès d'ingénierie est largement obliéré. Cet aéroport colossal et si vite construit est une perle du génie moderne. Il faut toutefois mentionner que le chantier a été endeuillé par la mort de 55 ouvriers et peut-être beaucoup plus d'après des sources syndicales. Des violences policières ont aussi émaillé le chantier lors de protestations ouvrières.

La première phase livrée du projet comprend : le terminal principal, avec une capacité annuelle de 90 millions de passagers sur une superficie de 1 440 000 m², 4 000 000 m² de tarmacs permettant 371 positions de parking avions, des parkings pour 40 000 véhicules, un terminal VIP, une caserne de pompiers, un centre météorologique, une zone avec des hangars de maintenance, une autre pour le fret, des hangars d'aviation générale, un centre de contrôle aérien avec tour de contrôle et une tour de vigie trafic. Et surtout deux doublets de pistes : [16L/34R de 3 750 m x 40 m & 16R/34L de 3 750 m x 60 m] et [17L/35R de 4 100 m x 60 m & 17R/35L de 4 100 m x 40 m]. L'entraxe des doublets est de 205 m environ.

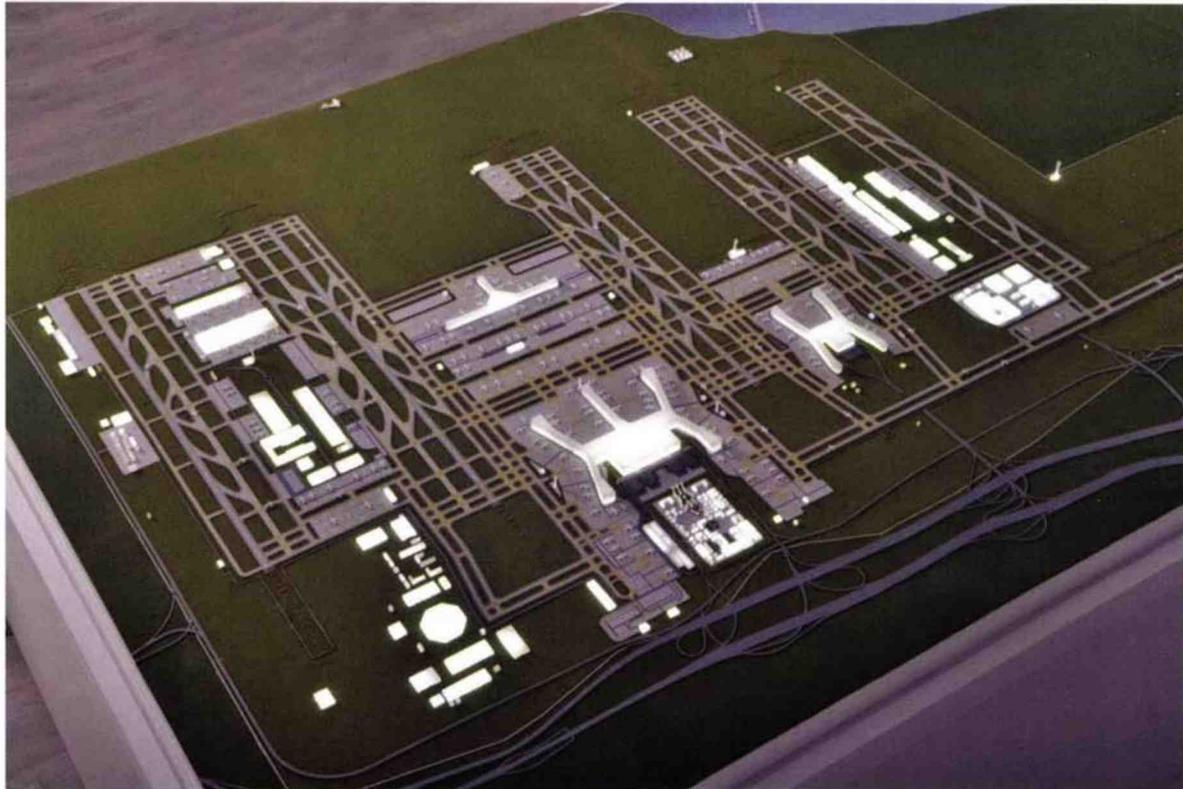
Le Terminal unique du nouvel équipement présente un hall central immense sur deux niveaux généraux, inséré

dans un rectangle d'environ 740x430m. S'y réalise les opérations d'enregistrement et de livraison bagages, les opérations de douane et de police et le duty-free qui couvre 53 000 m², soit la plus grande zone au monde. L'espace est très haut et agréablement dégagé, très lumineux grâce à ces nombreux pilotis espacés libérant de jolies voûtes blanches. Il abrite 566 comptoirs d'enregistrement pour 42 km de tapis à bagages.

Plein est et plein ouest, deux jetées incurvées d'environ 1000 m accueillent 27 à 28 postes avions portes. La jetée centrale de 570 m propose 17 portes. Huit d'appareils aussi peuvent stationner au contact de l'unité centrale. Les portes au nombre de 143 sont réparties de A à G (A1 à A11/ B1 à B18/ C1 à C4/ D1 à D17/ E1 à E4/ F1 à F16/ G1 à G11). Le hall G, assez séparé spatialement à l'intérieur du terminal sert aux vols domestiques.

Reprenant les théories du chercheur américain John Kasarda, une véritable « Airport city » est envisagée, avec hôtels, centre des congrès, et zone d'activités tertiaires. Pour l'instant seule la mosquée face au terminal est sortie de terre.

Les phases suivantes sont encore peu documentées ou assez variables, suivant les projets soumis à l'appel d'offres initial. Un second terminal plus petit mais de forme similaire pour 60 millions de passagers sur 960 000 m² – est sérieusement envisagé, comme un satellite distant du premier terminal, en forme de T. Peut-être un troisième doublet de pistes à l'est de la plateforme, peut-être une piste transversale plein est? L'ensemble pourrait compter 6 pistes, une



Un des plans d'occupation initiaux, à 5 pistes parallèles et unitaires. Le terminal actuel pourrait être épaulé d'un satellite distant en forme de T et d'un nouveau terminal plus petit. DR

monstruosité pour l'espace aérien local et les procédures d'arrivées/départs. Les projets initiaux des aéroports ne sont pas toujours respectés, les besoins du transport aérien se redéfinissant sans cesse suivant les besoins et les nouveaux usages.

Quant au groupe ADP qui est monté entre temps à 46,12 % dans TAV Airport, il profite finalement de l'excellente performance du groupe turc qui est supérieure aux prévisions malgré la fermeture d'Atatürk dont il était concessionnaire jusqu'au 2 janvier 2021. L'État turc a déboursé en compensation 389 millions d'euros.

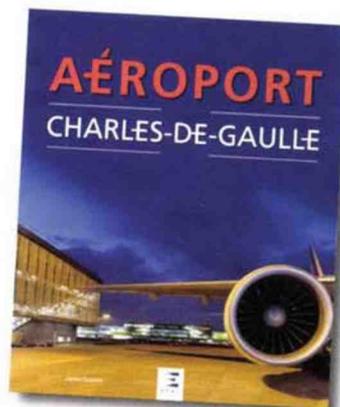
L'impact de l'épidémie de Covid-19?

Toutefois, ce gigantisme arrive pile au moment où le monde bascule dans l'inconnu avec une pandémie mondiale aussi meurtrière qu'économiquement délétère. Pour l'industrie du tourisme et le transport aérien en particulier, c'est un coup extrêmement rude qui remet en cause l'essence même des compagnies aériennes. Sera-t-il encore possible de voyager librement? Les déplacements de masse seront-ils encore permis? Les excellents tarifs existeront-ils encore?

Le nouvel aéroport d'Istanbul a vu passer 52 578 008 de passagers en 2019, dont 39 857 182 de voyageurs internationaux. C'est plus que bien pour une ouverture. Turkish Airlines elle-même a transportée plus de 71 millions de passagers et 1400 tonnes de cargo en 2018 et envisageait pour

l'avenir d'augmenter ses capacités en avion long-courrier, y compris par la location d'Airbus A380.

Autant de bons objectifs qui vont être difficiles à tenir. L'avenir est incertain. Pourtant le travail réalisé par la Turquie ses dernières décennies avec sa compagnie nationale et son bel aéroport est enviable. Une chance économique qui repose sur la bonne marche du monde! Un aéroport se conçoit avec en perspective au moins les trois décennies suivantes. Il faut regarder l'avenir et avoir foi en lui. Mais un tel investissement se paye au présent. Il va falloir à l'opérateur aéroportuaire de sacrées réserves financières pour faire face. Et peut-être mettre en sommeil l'aéroport international Sabiha-Gökçen et définitivement fermer Atatürk au trafic cargo? ✈



Julien Scavini est l'auteur, aux éditions E.T.A.I, de *Aéroport Charles-de-Gaulle*.